

Kolář byl v každém městě a téměř v každé vesnici. Vyráběl dřevěné výrobky pro potřeby nejen zemědělců, ale i ostatních občanů. Některé produkty dokončil kovář okováním, jiné dohotovil sedlář. Z dřevozpracujících řemeslníků ve vsi obvykle nechyběl ani truhlář, bednář a parta tesařů. Snahou představitelů obce bylo, aby jejich vesnice byla co nejvíce soběstačná a vedle školy, koloniálního obchodu, hostince, pekařství a řeznictví měla i další nezbytné řemeslníky.

Co všechno se v kolářských dílnách vyrábělo

Zemědělci potřebovali zejména žebříňáky na paprskových (loukoťových) kolech, nejčastěji s přestrojením na deškový vůz i truhlu. Sortiment zahrnoval lehoučké vozy pro horské podmínky i těžké povozy dlouhé kolem osmi metrů. Větší sedláci měli vozů několik. Dále to byly *fasuňky*, *štráfky*, soupravy pro *haluzáky* (na svážení klád), *bryčky*, různé druhy saní a korby. Ke všem patřila i příslušná *vážiska* a *brdíčka*. Ze zemědělského nářadí se vyráběly hrábě, kosička, násady na vidle, trakaře, tůčka, háky, různé druhy pluhů, často *tříkolečák s plužňaty*, *pospěchy*, dřevěné části bran, válec hladký i ježek. Většinu těchto výrobků dokončil kovář okováním, ale sám je neprodával.

Řemeslníci a obchodníci požadovali ruční vozičky, které někdy zastávaly i funkci kočárků pro děti, do větších vozíků byli někdy zapřaháni psy. Dále to byly dvoukolové káry, různé speciální povozy (někdy kryté plachtou) a těžké vozy pивní a pro povozníky. Koncem 19. století se některé dílny přeorientovaly na výrobu kočárů. Pekaři požadovali dřevěné lopaty a další nářadí, řezníci špalky, zedníci *fratáče* a sedlář bez dřevěných *klečí* nemohl vyrobit koňský chomout. Byly zakázky na žebříky, oblouky na pily, násady na sekery, krumpáče, zahradní nářadí, kříže na koše a různá držadla. Značnou část kapacity kolářské dílny zabraly opravy. Často bylo nezbytné improvizovat, zhotovit si ze dřeva nebo kovu různé pomůcky a přípravky. Říkalo se: „Kolář, to je holka pro všechno. Musí umět opravit všechno od psí boudy až po autobus.“

Počátkem 20. století se začaly na našem území rozvíjet různé druhy sportů. Koláři začali s výrobou sportovních potřeb a někteří se postupně specializovali na sériovou výrobu lyží, sáněk a hokejek i na různé typy lodí. Někteří výrobci vyváželi tenisové rakety a luky do zahraničí. Například Oldřich Šklíba z Rychnova nad Kněžnou v třicátých letech získal v Barceloně a Bruselu stříbrné medaile za vystavované



Svatá Kateřina Alexandrijská na obraze Mistra Theodorika, dole od M. Caravaggia



tenisové rakety. Dodával též ohýbané hokejky našemu vítěznému Národnímu mužstvu hokejistů na mistrovství světa ve Stockholmu v roce 1949. Mnohé z uvedených výrobků si lze prohlédnout v *Muzeu řemesel v Letohradě*.

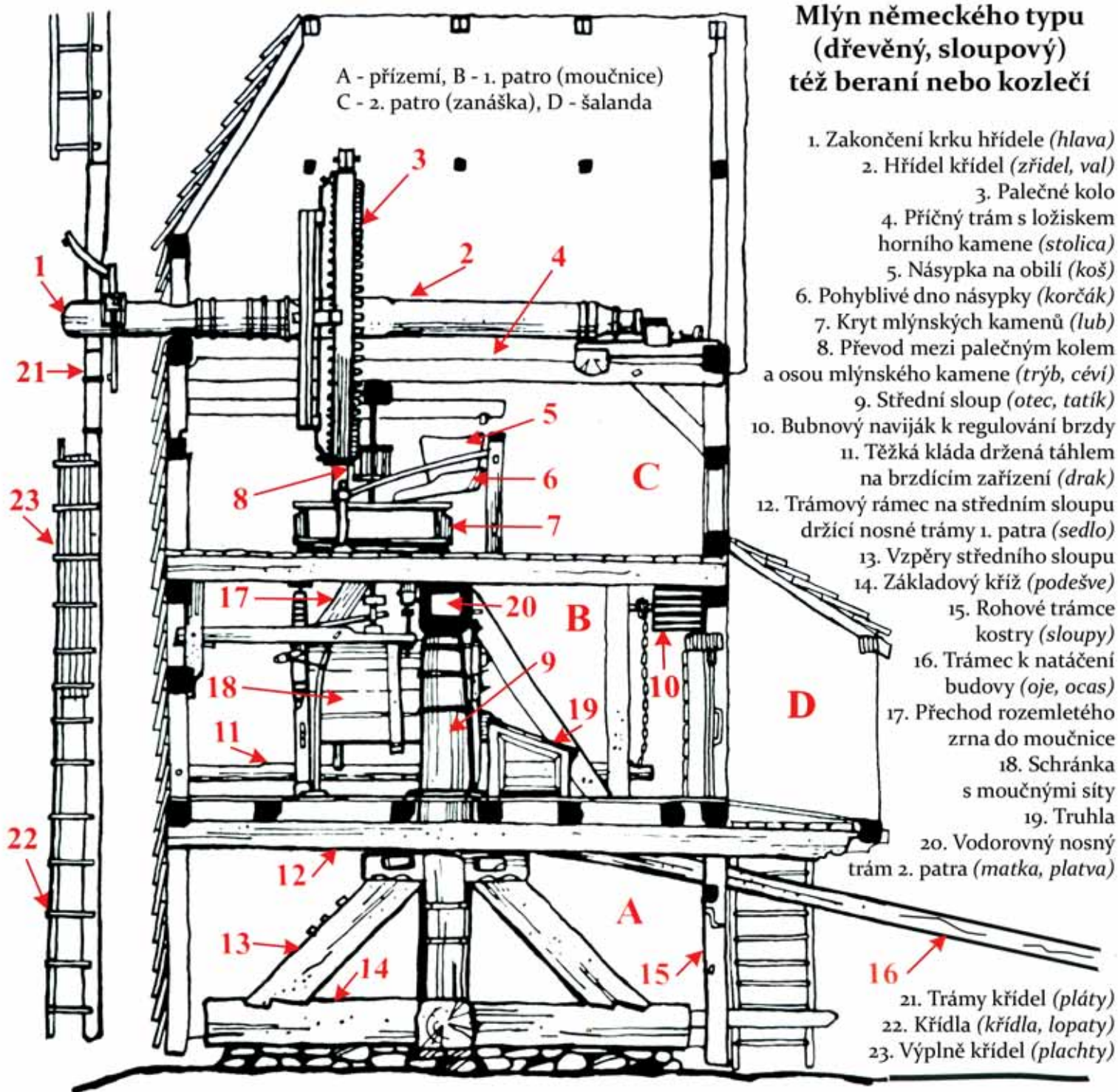
Zvětšující se poptávka po kočářech vedla k tomu, že se na tuto výrobu některé dílny přeorientovaly. Pro koláře byly také pořádány kočárnicko-karosářské kurzy. Největší sbírku nejrůznějších kočárů obsahuje *Muzeum historických kočárů v Čechách pod Kosířem* a řadu těchto výrobků je možné zhlédnout v provozu i na zde každoročně pořádané akci *Josefko!*. Ve dvacátých letech 20. století řada kolářských živností přešla na výrobu dřevěných karosérií. V karosárnách se podle požadavku objednavatele na podvozek s motorem (chasis) zhotovila dřevěná kostra, která byla po oplechování a nalakování zkompletována a zákazník si odvezl hotový osobní automobil či autobus. V letech 1924–1938 bylo v Československu zaevidováno 300 karosáren a výrobců karosérií. *Muzeum českého karosářství ve Vysokém Mýtě* vystavuje mnohé z tohoto oboru.

Specifika kolářského řemesla

Zatímco u truhlářského řemesla bývala většina spojů dřevěných dílů klížených, u kolařiny byly výrobky z tvrdého dřeva konstruovány tak, aby odolaly i za střídání různých povětrnostních podmínek značnému namáhání. Jednotlivé části byly snadno rozebíratelné s využitím kolíků, *týblů*, klíků a *rybin*. Předpokladem dobrého okování některých součástí bylo zakončení do „doutníkového tvaru“ a ohýbání dřeva mělo celou řadu specifík. Bukové, jilmové a mahagonové područky ke křeslům se po roce 1960 ohýbaly následujícím způsobem: Z kotle se vedla pára do pařáku, což byl železný ležatý válec, ve kterém se dřevěné hranoly při tlaku páry 2,5 atm (250 kPa) za 20 minut napařily. Po vypuštění páry se lať založila do přípravku ukotveného vodorovně a po přitažení na jedné straně pod ocelový pás ji dva pracovníci ohýbali do příslušného tvaru. Po vychladnutí byla ohnutinka zalaťkována, vyjmuta a důkladně vysušena. Pro přihnutí lyží nebo ohnutí předních ramen k vozu stačilo dřevo déle namočit a pomalu ohýbat přes kovovou ohřátou formu.

Jednou ze zásad pro zhotovení kvalitních dřevěných výrobků je zpracovávat dokonale suché dřevo. Aby vyschlo a přitom nerozpraskalo, stály u kolářské dílny nejen okroužkované hrázky a kmeny, ale i hranice ze čtvrtí a také

Mlýn německého typu (dřevěný, sloupový) těž beraní nebo kozlečí





Chvalkovice



Traplice



Partutovice



Brušperk



Třebíč



Choltice



Ruprechtov



Rymice



Rožnov p. Radhoštěm



Štípa



Bravinné



Lesná

Voroplavba

Kmeny z jihočeských lesů plují do Prahy a do Hamburku

Přestože voroplavba je řemeslo staré nejméně tisíc let, s určitou nadsázkou můžeme říci, že až do poloviny 20. století žádní voraři neexistovali. Mužům plujícím na svázaných kmenech po českých řekách se říkalo *plavci*, a teprve v době, kdy řemeslo plavení dřeva zanikalo, začali jeho dokumentaristé místo označení *plavení dřeva* používat termín *voroplavba*.

Podstatou řemesla je přeprava dřeva po vodě ve svázaném stavu, přičemž na území Evropy se v minulosti tradičně používaly tři základní metody. Buď byly klády přepravovány v jednotlivých *tabulích*, jak se to dělalo například na Dunaji, nebo se tabule svazovaly do tzv. *pramenů*, což byl nejrozšířenější způsob používání i našimi plavci. Poněkud odlišně vypadala doprava dřeva svázaného do otepi, která se používala například v oblasti finských jezer. Český říční systém byl pro voroplavbu velmi vhodný, a to jak velikostí a charakterem řek, tak i jejich uspořádáním. Otava, Lužnice, Berounka i Sázava pramení v lesnatých oblastech nebo jimi protékají a postupně se vlévají do Vltavy, na níž leží metropole země Praha. Ta již ve středověku patřila k největším evropským městům a její obyvatelé byli významnými zákazníky a spotřebiteli dřeva, které bylo tehdy hlavním stavebním, palivovým i řemeslnickým materiálem. Z horního toku Labe se zase dřevo dopravovalo do Kolína a odtud pak do Kutné Hory pro potřeby měšťanů a zejména stříbrných dolů.

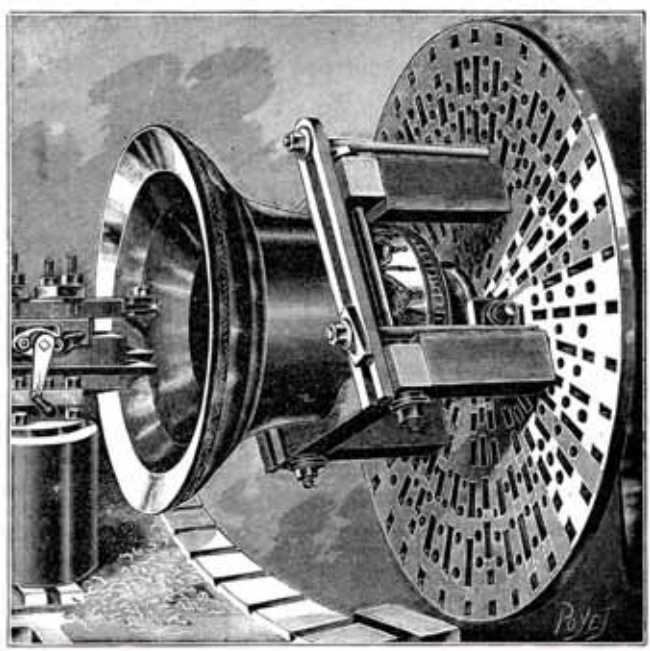
Předpokládá se, že dřevo se po českých řekách přepravovalo již od 10. či 11. století. Nejstarší písemný doklad o plavení z roku 1130

je nepřímého charakteru a týká se výběru mýta a daní na řece Otavě. Není známo, zda v té době šlo o plavbu dřeva v nevázaném stavu, nebo již o přepravu vorů. Podrobnější informace poskytuje privilegium Jana Lucemburského z roku 1316, kdy už však voroplavba byla v plném rozkvětu. Panovník tehdy musel řešit situaci, která nastala v osadě Podskalí ležící tehdy ještě před hranicemi Prahy. Plavci se nechtěli pouštět přes jezy, jimiž byla Vltava přehrazena kvůli pražským mlýnům, a končili svou plavbu již před nimi. Na dřevním trhu v Podskalí pak Pražanům rozprodávali své klády, jenže toho často využívali překupníci z řad místních obyvatel, kteří dřevo skupovali a pak ho prodávali mnohem draž. To se nelíbilo Staroměstským, kteří si stěžovali u samotného Jana Lucemburského, a ten zmíněným privilegiem rozhodl, že plavci musejí nejprve tři dny nabízet dřevo pražským měšťanům a teprve poté ho mohou prodávat Podskalským. Nesmělo se také chodit plavcům naproti a nakupovat od nich dřevo výše proti proudu řeky. Podobné potíže se nicméně později opakovaly i v Podolí, a tak byla čas od času vydávána další nařízení, která se snažila pod hrozbou pokut zamezit překupnictví. Nebylo též dovoleno nakupovat více palivového dřeva než pro svou spotřebu, zatímco nákup stavebního dřeva nebyl nijak omezen.

Pražané však nedopláceli jen na „čachry“ Podskalských a Podolských, dřevo zdrážovala také cla, která museli plavci platit cestou po řece. V této záležitosti se pokusil udělat pořádek Karel IV., podle jehož nařízení se smělo clo vybírat jen v Hluboké, Újezdci, pod Zvíkovem, pod Orlíkem, v Kamýku, v Braníku a pod Vyšehradem. Nechal také snížit

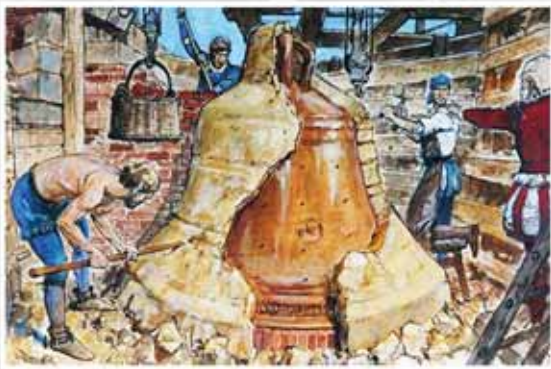




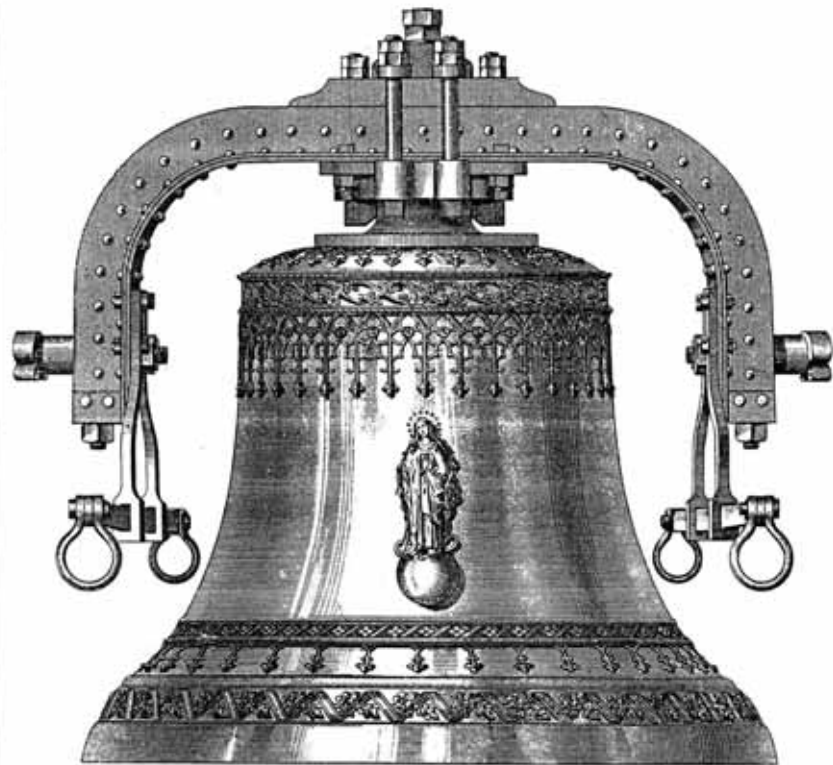


Z roku 1900 pochází zpráva o přesném ladění zvonů jejich soustružením v Thybandově dílně. Tón bylo možno ubíráním okraje zvýšit o půltón a ztenčením stěny snížit až o dva tóny.

Zrekvirované zvony v Hamburku



Odlévání zvonu



Zvon Maria zavěšený ve věži kostela sv. Mořice v Olomouci o hmotnosti 7 020 kg, ulitý v roce 1888 Petrem Hilzerem. Za 1. světové války musel být kvůli zvonovině potupně rozbit.



Obrázek z rakouské firmy Grassmayr v Innsbrucku, založené již v roce 1599