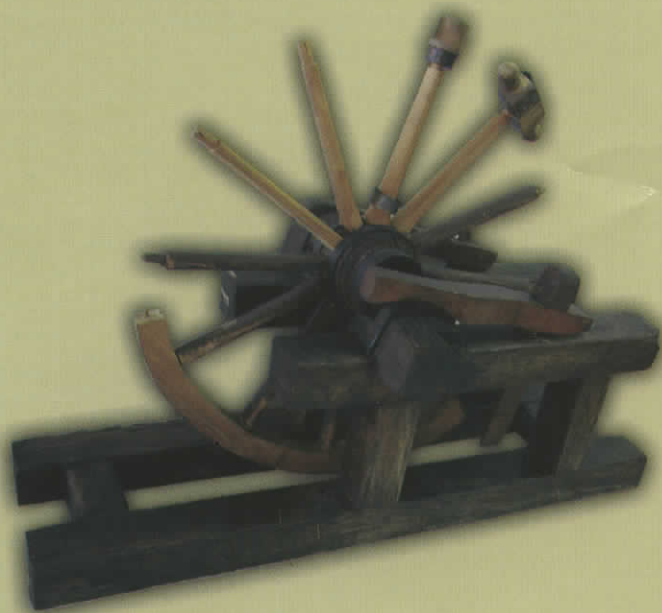




Muzeum Narodowe Rolnictwa  
i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie

*Im gorsze koło,  
tym bardziej skrzypci*



*Koziółek kołodziejski. Szreniawa, pow. poznański, woj. wielkopolskie, lata 1930.*

Kołodziejstwo na ziemiach polskich jako rzemiosło zaczęło rozwijać się w XI wieku. Był to zawód zwykle przechodzący z ojca na syna, a warsztaty kołodziejskie prowadzone były przez wiele pokoleń tej samej rodziny. Warsztat pracy kołodzieja znajdował się



*Kołodziej przy pracy*

najczęściej w bezpośrednim sąsiedztwie lub przynajmniej niedaleko kuźni. Od połowy XIX w. zaczęły dominować w folwarkach budynki kuźni murowane z cegły i łączone z warsztatami kołodziei, czyli stelmacharniami (kołodzieja nazywano również często z języka niemieckiego stelmachem). Tak było również w przypadku majątku w Szreniawie. Obaj rzemieślnicy musieli ze sobą ściśle współpracować. Powodem tego było zastosowanie w konstrukcji wozów konnych w XIX w. żelaznych osi oraz obręczy pokrywających dzwona kół, a także kowalskiej roboty buks, czyli żelaznych panewek osadzonych w piaście koła, służących do nadziewania go na oś wozu. Zastąpiły one używane do tej pory elementy drewniane. Wozy z drewnianymi osiami przetrwały jednakże w niektórych regionach kraju prawie do końca XIX w.

W XIX w. kołodzieje, podobnie jak niektórzy kowale i cieśle, pracowali przy dworach na zasadzie kontraktu, a było ich często kilku. Wynikało to stąd, że praca kołodzieja, wymagając nie tylko odpowiednich kwalifikacji, była przede wszystkim bardzo żmudna



*Kołodziej przy pracy*

i czasochłonna, zaś zamówień na jego wyroby było bardzo dużo. Wykonywał on wozy nie tylko na potrzeby majątku, ale również niejednokrotnie dla gospodarstw chłopskich. Do zatrud-

nionego w majątku kołodzieja należało często budowanie powozów i kolas. Wóz konny, wykonany przez wiejskiego kołodzieja, dopiero w XX w. zaczął być wypierany przez bardziej nowoczesne środki transportu.

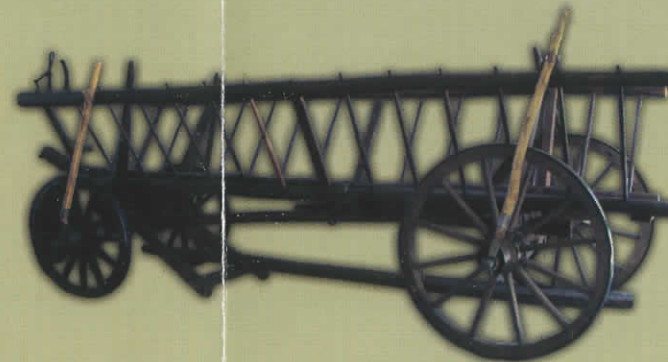
Rzemiosło to wymagało dużej wiedzy, zręczności i specjalistycznego sprzętu. Podstawowe wyposażenie warsztatu stanowiły tzw. koziółki kołodziejskie – urządzenia ułatwiające budowę, jak i naprawę kół i piast, stół kołodziejski, tzw. strugnica, ława kołodziejska, tokarnia, imadła, kozły do cięcia drewna oraz drobniejsze narzędzia, m.in. topory, piły, heble, dłuta, świdry, cyrkle, znaczniki, kątowniki. Wśród wielu narzędzi wyposażających warsztat kołodzieja, a powstałych we współpracy z kowalem, są na przykład świdry łyżkowe, dłuta, przyrządy do wiercenia otworów na buksy, noże tokarskie.



*Sanie, 1. połowa XX w. Branica Radzyńska, pow. radzyński, woj. lubelskie*

wody kół używano buczyny. Przeznaczony do gięcia surowiec gotowano w wodzie do uzyskania elastyczności. Do gięcia drewna, które wykonywano na ciepło, służył odpowiedni pień drzewa, naokoło którego okręcano obwód koła i końce ściśle spajano. Po wyschnięciu zdejmowano z pnia gotowy obwód. Koła o obwodach składających się z dzwon (najczęściej od 5 do 7) wycinano piłą z drewna suszonego przez przynajmniej 3 lata. Dzwona gotowane w wodzie odznaczały się większą trwałością, gdyż nie pękały.

Charakterystycznym zajęciem kołodzieja było wykonywanie kół, np. do narzędzi rolniczych, głównie pługów i radeł. Początkowo obwo-  
dy kół wytwarzano z elementów giętych, jednego lub dwóch, a później – z kilku dzwon. Na gięte ob-



*Tabliczka zakładu kołodziejskiego rodziny Kruszyńskich w Zagórowie, pow. słupecki, woj. wielkopolskie*

Kołodziej wytwarzał nie tylko koła, ale całe wozy konne i sanie. Wozy różniły się konstrukcją – były wozy sworzniowe i rozworowe – i funkcją, np. wozy wyjazdowe, robocze, wozy do celów specjalnych, np. do przewożenia mięsa. Również sanie różniły się wykorzystaniem do budowy skrzyni (kasty) surowcem, jak też przeznaczeniem. Na przykład sanie wyjazdowe chłopskie były w całości drewniane, z wyprofilowanymi krawędziami, inne – o bokach wyplatanych lubą czy sanie robocze chłopskie o bokach ze spiralnie zwiniętych pasów słomy.

Zmierzch tradycyjnego kołodziejstwa nastąpił dopiero w XX wieku, kiedy to wóz konny zaczął być wypierany przez bardziej nowoczesne środki transportu. Na terenie Wielkopolski czas rozwoju kołodziejstwa datuje się do II wojny światowej. W innych regionach kraju, na przykład na Lubelszczyźnie, jeszcze do lat 1970. w większych osadach działało po kilka warsztatów. Jednakże

*Wóz żniwny. Okolice Wolsztyna, woj. wielkopolskie*

wprowadzenie opon i produkowanego fabrycznie metalowego podwozia wozów, a następnie rozwój motoryzacji spowodowały nieuchronnie upadek tradycyjnego kołodziejstwa. Wiele warsztatów kołodziejskich zmieni-

ło swój charakter na kołodziejsko-stolarski.  
W ostatnich jednak latach również ten  
piękny, ale bardzo trudny zawód, po-  
dobnie jak inne, przeżywa swój  
renesans. Przyczyn należy do-  
szukiwać się w rosnącym za-  
interesowaniu tradycyjnymi  
środkami transportu wiejskiego  
w krajach Europy Zachodniej.



*Wóz do przewozu zwierząt –  
handlarka. Śrem, woj. wielkopolskie*



*Wózek biedka. Wielkopolska*

*Tekst, zdjęcia i reprodukcje: dr Hanka Wawruch, kustosz dyplomowany  
Reprodukowane fotografie archiwalne i eksponaty  
pochodzą ze zbiorów MNRIPR-S w Szreniawie*



### **Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie**

62-052 Komorniki, ul. Dworcowa 5  
tel. 61 810 76 29, fax 61 810 76 42  
www.muzeum-szreniawa.pl  
e-mail: muzeum@muzeum-szreniawa.pl



INSTYTUCJA KULTURY  
SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO