

## Augustin Krystyník ...



... kolářství

## Augustin Krystyník

Augustin Krystyník se narodil 27. srpna 1952 v rodině, kde zpracování dřeva mělo dlouholetou tradici. Otec Pavel Krystyník byl vyučeným kolářem a k řemeslu přivedl i své dva syny. V Novém Hrozenkově rodina provozovala stolařskou dílnu, v níž se opravovalo a vyrábělo hospodářské nářadí, dřevěné vozy a jejich loukoťová kola, naposledy pak dřevěná kolečka pro ostravské hutní provozy. Chlapci tak měli možnost pohybovat se od mládí v dílně, pozorovat otce při práci, postupně získávat vědomosti o použití různých druhů dřeva, výrobních postupech i správném zacházení s nářadím a stroji. Svoje znalosti Augustin Krystyník následně uplatnil na Zemědělském učilišti v Horním Benešově, které v roce 1970 zakončil složením učňovské zkoušky v oboru kolář. Překotný rozvoj a modernizace zemědělské techniky však řemeslo rychle odsouvala do pozadí, a tak není divu, že po vyučení nastoupil nikoli do rodinné dílny, ale do nábytkářské výroby družstva Beskyd. Natrvalo pak zakotvil ve stolárně vsetínské Zbrojovky, kde zůstal zaměstnaný až do roku 1989, kdy obnovil činnost stolařské dílny v Novém Hrozenkově. Zvýšený zájem o provoz a především opravy historických kočárů, bryček a jejich loukoťových kol, byl příčinou, že Augustin Krystyník v dílně poznenáhlu obnovil kolářskou výrobu, v čemž pokračuje doposud. Jeho práce při stavbě loukoťového kola a dřevěného vozu byla zachycena ve filmovém dokumentu *Práce ze dřeva III.*, 4. část - kolářství.

Konstrukce a postup stavby loukoťového kola v sobě odráží několik tisíc let starou historii, která se započala již ve starověku a završení doznala na

Objev kola je považován za jeden z těch vynálezů, které zásadním způsobem ovlivnily vývoj naší civilizace. Kolo



bylo známo již od starověku, což na našem území dokládají nálezy v hrobech halštatských velmožů. Od středověku se s nimi běžně setkáváme i na vesnicích, kde tvoří součást vozů, kár či

plužních koleček. Konstrukce kola se vyvíjela postupně. Zpočátku mělo plný dřevěný disk s masivním nábojem, skrze nějž procházela osa. Egyptské a řecké válečné vozy již používaly lehká kola složená z náboje, špic a loukotí, spojených kovovými díly. Kola nákladních vozů byla podobná, ale mnohem masivnější, čímž se nahrazovalo drahé železo. Okutí kol železnými pásy - ráfy se prosazuje teprve od 16. století, a to nejprve na předních kolech, součásti točivého rejdu, a teprve potom na



zadních. V 19. století jsou již kola konstrukčně dokonalá, s množstvím kovových prvků, které umožňují zmenšení a odlehčení dřevěných částí.



prahu současnosti. V pracovních postupech se proto skrývá ne jeden odkaz na dobu, kdy se veškeré zpracování dřeva odehrávalo pouze za pomoci sekery a pořízu a výrobce v co největší míře využíval přirozených tvarů i vlastností dřeva. Základem kola je středová část zvaná hlava, uvnitř opatřená vyvrtným otvorem, kterým se nasazuje na nápravu, na níž se otáčí. Do hlavy jsou začepovány paprsky, na nichž sedí loukotě, okované železným ráfem, který celé kolo zpevňuje a drží pohromadě. V lokálních názvech jednotlivých částí kola se odráží úzké sepětí s německým prostředím, kam řemeslníci odcházeli do učení či na zkušenou. Hlavě se tak často říká náboj, z německého Nabe, paprskům zase špice, z německého Speiche. Některé názvy jako bukša, z německého Nabebuchse, kovové pouzdro uvnitř hlavy kola, či ráf, z německého Radreif, nemají ani český ekvivalent a používají zkromolenin německých slov, z čehož můžeme usuzovat, odkud se k nám tyto technické novinky rozšířily.

Při výrobě kola se používalo dřevo z několika různých stromů, jako je dub, jilm, jasan a buk. Kombinací příhodných vlastností dřeva se správným umístěním v konstrukci kola vznikl velice stabilní celek, který dokázal odolávat nepřízní počasí, špatným cestám i zatížení při dopravě nákladu. Hlava je většinou z tvrdého a odolného dubu či jilmu, paprsky zase z pružného jasanu, loukotě bývají bukové. Kolář si dřevo vybíral podle svých zkušeností nastojato přímo v lese, vhodné kmeny nechal porazit a přivést domů, kde je podle potřeby štípal na půlky či čtvrtě, které se srovnané do hraní nechávaly 4 - 5 let proschnout. Z popisů výroby i konkrétních dochovaných výrobků víme, že jednotlivé součásti se vyráběly opracováním přirozených bloků dřeva, ať již to byly celé válce, půlky, čtvrtky či osminky.

Krystyníkova kolářská dílna reprezentuje typ provozu, který se ustálil v období první poloviny 20. století. Charakterizuje ho přežívání tradičních výrobních postupů, které jsou však uskutečňovány za pomoci moderních průmyslových strojů, které nahrazují velkou část namáhavé ruční práce. Ruku v ruce s tím do pracovních postupů pronikají i prvky truhlářské výroby. Namísto opracování bloku dřeva se používají řezané fošny, truhlářskou stolicí a poříz nahrazuje hoblovka s protahem a pásová pila. Ve značné míře se používají mechanické frézy a vrtačky. Přestože se může zdát, že podíl strojní práce na výrobku je značný až převládající, pravdou zůstává, že základ výroby tkví v tradičních postupech a dlouholetých zkušenostech výrobce, bez nichž by žádné kolo nemohlo vzniknout.



**Augustin Krystyník**  
U Kostela 450  
756 04 Nový Hrozenkov  
tel. 777 227 000  
[www.inext.cz/krystynik/](http://www.inext.cz/krystynik/)