

Коларство

Текст и слике преузети из католога „Стари занати у Србији“

Аутор: *мр Марко Стојановић*



Пирот, 2001. година



Дебељача, 1984. година



ВРНДЕЉ КАО СТАТУСНИ СИМБОЛ

„Два трећега не чекају.“

(Загонетка – точкови)

Нестабилни државно-управни и егзистенцијални статус већине становништва Србије до устанака и основних елемената државности у првој половини 19. века у сваком случају није био погодан за било какво дугорочно планирање и развој самосталних сеоских домаћинстава. Истовремено, такав статус, великог процента ка пољопривреди оријентисаног становништва, утицао је на то да се неопходна занатска делатност за свакодневно функционисање самодовољне сеоске привреде обављала углавном као допунско занимање сеоских мајстора, који су првенствено израђивали и поправљали алатке за себе, а потом и за локалну заједницу. У таквом контексту, а говорећи о условима путничког и теретног саобраћаја и преноса добара – такође махом сеоског живља – у време прве власти кнеза Милоша, треба навести да „Због (...) стања путева, сем малог изузетка, нигде не беше могућно путовати до пешице или на коњу“. Исто тако, у прилог таквом пресеку потреба и тржишта, треба напоменути да су у неприступачним, планинским и брдовитим деловима Србије доскора способнији сељани сами израђивали примитивна кола с пуним точком (један од назива је врндељ), која су коришћена за најразличитије привредне намене.



Милатовац, 1999.

година

Убрзани развој и спори али неумитни процес државног осамостаљивања допринели су томе да су се сеоски мајстори све чешће упуштали у самосталне занатске делатности као примарни извор прихода. Колари су првенствено правили дрвене делове за запрежна кола, али и додавали потребне делове од метала – гвожђа, за коначни изглед и функцију. Ту су на пример спадали, према народним називима, трапови, лотре, левче и шараге, што значи делови за безбедан пренос разноврсног терета, потом за управљање колима и, као посебно захтевни за израду, точкови, које је најтеже направити па се могу на неки начин сматрати самосталним занатским производом. Будући да су целокупна кола израђивана за данашње услове примитивним алатом, при изради точкова поготову је долазило до изражаја народно, ненаучно и искуствено поимање технике. При томе је с великом тачношћу требало израчунати унутрашњу и спољну меру обима точка, по кругу који је цртан уз помоћ оловке и канапа, а потом урадити паоке, који су носећи елементи на којима, између осталог, почива функционалност кола. Тако једна од занатских коларских традиција разликује две врсте точкова, за теретна и путничка кола, од којих се први праве са 12, а други са 16 паока, обично од дрвета багрема и јасена. Иначе, што се тиче врсте дрвета од којих су кола прављена, често су употребљавани јасен, брест и багрем, зависно од дела за који се дрво користи. На пример, од багрема су се израђивали трупине и паоци, од јасена колска наплата и ракле и тако даље. Изузев кола, занатлије колари су израђивали и додатну опрему, укључујући јармове за воловску вучу, трагаче и колица за преношење мањих терета у кући. За дрвене плугове правили су гредеље на које је причвршћивана гвоздена глава с раоником. Правили су оквире за дрљаче у које су уграђивани гвоздени клинови. Углавном су радили по поруџбини, често у оквирима робно-робне размене, али, своје производе износили су на продају и по вашарима и пијацама.

Осамостаљивање Србије као државе и, следствено томе, убрзани привредни развитак, утицали су на њено значајније окретање ка Европи и промене у различитим доменима културе живљења. Пратећи тада савремене трендове у развоју саобраћајних средстава, колари су, поред првенствено радних, запрежних кола која су вукли волови, почели да обраћају пажњу на тржишну потражњу кола која су искључиво намењена путничком превозу. Њих су малтене до данашњих дана најпре репрезентовале чезе и фијакери, што се, осим значајних помака у самој занатској делатности и овладавања технологијом и дизајном таквих луксузнијих модела, огледало у њиховој друштвенокултурној употреби у функцији статусног симбола. Потцртавање статуса власника луксузнијих модела путничких кола означено је чињеницом да су у њих упрезани коњи, за разлику од запрежних возила која су углавном вукли волови. Исто тако, израдом запрежних или путничких кола раздвајан је статус коларских радионица у варошицама и за градско становништво, од оних које су задовољавале првенствено привредне потребе сеоског становништва. Промене и усавршавање коларске занатске делатности били су индиректан показатељ општег напретка у друштвено-културном погледу.



Пирот, 2003. година

Када се развој коларског заната посматра у техничком домену, технолошки скок с израде једноставнијих модела ка захтевнијим и квалитетнијим укључио је прелазак с искључиво дрвених кола на комбинована, од дрвета и метала. Уједно, већ на први поглед може да се уочи да је та промена у раду на коларским производима увела бројне технолошке поступке и алатке који се могу сматрати заједничким најмање још са два заната: ковачким – због гвоздених делова, и столарским. Разматрано у ширем контексту, таква занатска подударана могу се посматрати и као индикатори за свеобухватније процесе културних утицаја и прожимања. С обзиром на то да су на простор Војводине још у

18. веку плански досељавани Немци, између осталог као носиоци средњоевропске занатске традиције, они су донели нове занате – међу којима су столарски и коларски – те савремене технолошке поступке. Насупрот њима, носиоци балканске занатске традиције на истом простору били су Срби, уз значајан утицај оријенталног културног круга и заната попут ковачког, поткивачког и сличних. Знајући да су занатске иновације у тадашњу Србију углавном стизале управо из културног круга Средње Европе, с простора Војводине преко Саве и Дунава, може се говорити о културном трансферу путем израде коларских производа – запрежних и путничких кола чији су основни делови углавном израђивани од дрвета, а метални за учвршћивање и украшавање – што говори и о томе да се на групи сличних предмета занатске израде јасно могу видети преклапања примене европских, тада савремених техничких знања, с оријенталном традицијом обраде метала, која је често своје највише домете постизала у орнаментици као изразу естетских категорија.



Неготин, 1963. година



Пирот, 2001. година



Смедерево, 2001. година

Очигледна чињеница да је техничко-технолошки и општекултурни развој током прве половине 20. века условио промену у привредној структури становништва, која је после Другог светског рата кулминирала индустријализацијом и масовним преласком из села у градове, утицала је на лагани нестанак коларског заната. Занатске радионице су настављале рад по инерцији и без образовања нових мајстора, тако да се данас коларским занатом углавном баве ентузијастички, као узгредним

занимањем или хобијем и најчешће раде само специјалне наруџбине. Замирање потребе за коларским производима указује на то да су запрежна кола прешла пут од неизоставног привредног и транспортног средства у традиционалним заједницама, до спорадичног и секундарног употребног статуса, док су, на другој страни, путничка кола у прво време знатно повећавала брзину и удобност путовања, а потом настављајући живот у сеоским и урбаним срединама као статусни симбол. Продужено време коришћења луксузнијих модела, уз паралелно постојање аутомобила, може се посматрати као израз носталгије и симболичног повратка традиционалним вредностима. Управо стога, у савременим условима би се о ревитализацији коларског заната могло говорити првенствено у оквирима различитих концепата културног – етно и сеоског туризма, најпре израдом мањих серија путничких кола, а ради проширивања туристичке понуде у оживљеним амбијенталним целинама, музејима на отвореном и туристичким манифестацијама.