

Михайло ГЛУШКО

ЕТНОГРАФІЯ БОЙКІВСЬКОГО ЛІСОСПЛАВУ

Сплав лісу як один із важливих видів транспорту і допоміжних занять населення Українських Карпат має давні традиції. Однак у науковій літературі ці традиції висвітлено недостатньо. Окремі ж етнографічні території, у тому числі Бойківщина, майже зовсім випадали з поля зору дослідників.

У минулому цією проблемою побіжно цікавились Я. Головацький¹, В. Поль², Ю. Шнайдер³, Я. Міклавський⁴, А. Златник⁵. Серед сучасних дослідників найбільший внесок у вивчення сплаву лісу в Українських Карпатах зробив І. Сабадош⁶, який зібрав і детально проаналізував його народну термінологію.

Першою спробою визначити локальну специфіку сплаву деревини на ріках Бойківщини було дослідження Р. Федина⁷. Проте автор використав обмежену кількість джерел і літератури, а тому в його роботі є істотні прогалини.

Короткий історико-етнографічний опис лісосплаву в басейні Дністра подав у своїй монографії сучасний чеський вчений Р. Єжабек⁸. Окремі проблеми, зокрема правові й організаційні основи, режим і масштаби сплаву, структура гідротехнічних лісосплавних споруд, технологія виготовлення плотів тощо, теж не були в монографії всебічно висвітлені.

На основі архівних і польових матеріалів спробуємо хоча б частково заповнити цю прогалину в етнографічній науці.

Головними водними артеріями Бойківщини є ріки Уж, Латориця, Ріка і Теремля — на південних схилах, Бистриця-Солотвинська, Лімниця, Свіча, Мизунка, Стрий і Дністер — на північних схилах Українських Карпат.

¹ Головацький Я. Мандрівка по Галицькій та Угорській Русі, описана в листах до приятеля в Л. / Пер. М. Д. Деркач // Жовтень.— 1976.— № 6.— С. 49—94.

² Pol W. Rzut oka na północne stoki Karpat.— Kraków, 1851.— Tab. 2.

³ Schnaider J. Z życia górali nadomnickich // Lud (Lwów).— 1911.— Т. 17, з. 2—3.— С. 138—161.

⁴ Miklaszewski J. Lasy i leśnictwo w Polsce.— Warszawa, 1928.— Т. 1.

⁵ Zlatník A. Příspěvy k dějinám státních lesů a leśnictví na Podkarpatské Rusi // Zlatník A. Studie o státních lesích na Podkarpatské Rusi.— Praha, 1934.— Díl. 1.

⁶ Сабадош І. В. Лексика лесосплава українських говорів району Карпат: Автореф. дис. ... канд. філол. наук.— Ужгород, 1974.

⁷ Федина Р. Й. Лісорозробки // Бойківщина: Іст.-етногр. дослідження.— К.: Наук. думка, 1983.— С. 117—120.

⁸ Jeřábek R. Karpatské vorařství v 19. století.— Praha, 1961.— S. 113—122.

Перші письмові відомості про сплав на ріках досліджуваного краю сягають періоду Київської Русі. Відомо, що Дністром транспортували на суднах сіль із Прикарпаття⁹. Тоді ж зростає роль місцевих водних артерій для сплаву лісоматеріалів. Особливо важливого значення вони набули із збільшенням попиту на деревину для будівництва міст і розвитку різних видів промислів, насамперед соледобування. Так, уже в середині XVI ст. було висунуто проект регулярного сплаву лісу на Дністрі й будівництва нижче Старого Самбора спеціального лісоскладу¹⁰. Однак з невідомих причин цей проект не був реалізований. Тоді ж в обов'язки кожного мешканця сіл басейну ріки Стрвяжу — Лопушниці, Бандрова, Стебника, Устриків, Старики та інших входив спуск по одній колоді до тартака на Стрвяжі¹¹.

У XIX ст., передусім у другій його половині, лісосплав став одним із найважливіших і найбільш поширених видів народного транспорту та допоміжних занять населення Українських Карпат, зокрема Бойківщини. Цьому сприяли, з одного боку, прискорений розвиток лісової промисловості та торгівлі лісом, з другого — будівництво на ріках штучних водозбірників і регуляція русел водних артерій. Тоді ж виникла конечна потреба врегулювати правові норми користування ріками як лісотранспортним засобом.

Першим законодавчим актом, в якому визначено технологію сплаву, обов'язки купців і сплавників, був указ річної поліції від 1842 р.¹²

У загальнодержавному лісовому законі від 3 грудня 1852 р. уміщено вже окремих розділ «Про транспортування лісової продукції»¹³, 26—43 параграфи якого стосувалися безпосередньо лісосплаву в Австрійській імперії, в тому числі в Карпатах. Відтоді ліс на Бойківщині сплавливали лише на підставі виданих австрійськими властями спеціальних патентів («концесій»), які визначали права та обов'язки власників лісових масивів і торговців деревиною щодо місця вирубки і складування, будівництва гребель, решіток, сплавних каналів, регулювання русел річок і укріплення берегів, наймання плотогонів і додержання керманичами правил техніки безпеки при транспортуванні плотів, спорудження мостів, кладок тощо. Вказано також річну норму сплавленого лісу, початок і кінець навігації¹⁴. Загалом кажучи, таке врегулювання правових норм мало позитивне значення, оскільки масштабний промисловий лісосплав часто завдавав шкоди населенню прирічкових територій, знищував ділянки державних і громадських доріг, млини, мости, руйнував берегові укріплення, замулював русла рік, що негативно відбивалося на водних ресурсах краю та нерідко призводило до численних конфліктів.

Сплав лісу на ріках Українських Карпат став регулярним із зведенням різних за конструкцією і функціональним призначенням гідроспоруд: водозбірників («гатей», «клявз»), колодовилівлювачів («решіток») та лісопропускних каналів.

⁹ Іпатьевская летопись // Полн. собр. русских летописей.— СПб., 1908.— Т. 2.— С. 524.

¹⁰ Жерела до історії України-Руси.— Львів, 1897.— Т. 2.— С. 12.

¹¹ Там же.— С. 135, 137, 139 та інші.

¹² Zbiór ustaw i rozporządzeń administracyjnych.— Lwów, 1903.— Т. 4, cz. 1.— С. 297—306.

¹³ Ibid.— С. 571—577.

¹⁴ Центральний державний історичний архів України у Львові (далі — ЦДІА України у Львові), ф. 146, оп. 8, спр. 402, арк. 2—6; оп. 60, спр. 232, арк. 17—21; ф. 409, оп. 1, спр. 1625, арк. 1—12.

Промисловий лісосплав забезпечувано, насамперед, за допомогою водозбірників, у яких протягом переважно двох-трьох днів нагромаджували потрібну кількість води, яка потім несла деревину до переробних підприємств та повноводих Дністра і Тиси.

Початок будівництва штучних водосховищ на території Бойківщини через брак відповідних документальних матеріалів встановити важко. Незаперечним є те, що більшість із відомих водозбірників у досліджуваному регіоні селяни звели в другій половині ХІХ ст.

Показовим, з погляду освоєння водних ресурсів для сплаву лісу, є басейн Опору на Бойківщині. Тут у 80-х рр. ХІХ ст. умільці сплавливали колоди і збиті з лісоматеріалів плоти річками і потоками Славкою, Рожанкою, Укірником, Головчанкою, Сиглою (Либохіркою), Зелем'янкою, Красним, Бутівлею, Орявою, Кам'янкою до Опору, а ним уже — до річки Стрию.¹⁵ Населення Верхньої та Нижньої Рожанок, Славського, Тухлі, Либохори, Гребенова, Орявчика, Оряви, Козьової, Коростева та інших сіл побудувало на більшості з них каскад «клявз» — їх нараховували аж 14. Серед них були давніші, не зареєстровані концесіями, і новіші, зведені в 70—80-х рр. уже з дозволу влади. Передбачалося побудувати ще чотири: одну на річці Славці — між селами Волосянкою і Славським, та три на Опорі — між Тернавою і Славським, Славським і Тухлею, Тухлею і Гребеновом. Однак цьому перешкодило прокладання залізниці Бескид—Стрий¹⁶. За деякими з таких місць колишніх водозбірників закріпився топонім «Клявза»¹⁷, що й досі побутує серед місцевих жителів.

Із кінця 70-х рр. минулого століття великого значення в лісосплаві набули ріки Свіча і Мизунка. У той час у Вигоді барон Поппер збудував парову лісопильню і завод музичних інструментів. Ці підприємства переробляли сплавлену сюди сировину. Щоб забезпечити регулярний сплав у басейні Свічі, було споруджено штучні водосховища з греблями на потоках Чорна Розтока, Бохунка та Ільниця, а в басейні Мизунки — на потоках Правич, Поболь та на самій Мизунці в селі Вишкові¹⁸.

Наприкінці 80-х—на початку 90-х рр. ХІХ ст. горяни побудували потужну греблю «Зелена» («Сильвестра») на річці Молодій — лівій притоці Лімниці¹⁹. Два водозбірники були зведені на притоках ріки Бистриці-Солотвинської²⁰, що протікає бойківсько-гуцульським пограниччям.

Іntenсивно сплавливали ліс ріками закарпатської частини Бойківщини. Каскад штучних водосховищ споруджено у другій половині ХІХ ст. у басейні ріки Терєблі. До 1878 р. тут було зведено шість гребель, які перекрили річки і потоки Студений, Озерянку, Слободу, Розтоки, Пессю Ріку і Чорну Ріку²¹. Одна з цих гребель (на Чорній Ріці поблизу села Синевир-

¹⁵ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 625, арк. 13.

¹⁶ Там же.— Арк. 104—104 зв.

¹⁷ Інститут мистецтвознавства, фольклору та етнографії ім. М. Т. Рильського АН України, від. рукописів, ф. 14—3, оп. 11, спр. 561, арк. 1, 3; Львівський обласний державний архів, ф. Р—1862, оп. 1, спр. 56, арк. 6.

¹⁸ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 751, арк. 22 зв.— 23.

¹⁹ Там же.— Ф. 409, оп. 1, спр. 1625, арк. 1—12; ф. 146, оп. 57, спр. 33, арк. 1—3.

²⁰ Там же.— Ф. 146, оп. 68, спр. 690, арк. 184, 229 зв.

²¹ Львівська наукова бібліотека ім. В. Стефаніка АН України, картосховище, № 1655/І, Zone II, Col. XXIX.

ська Поляна Міжгірського району) збереглася до наших днів, тут створено єдиний у республіці, унікальний за профілем «Музей лісу і сплаву»²².

Неподалік села Люта Великоберезнянського району досі зберігаються залишки однієї з двох «гатей» між стрімкими горами, майже під самим водороздільним хребтом Карпат, звідки сплаvníки гнали дерево річкою Лютою, а далі Ужем до Перечина й Ужгорода²³. Такі ж греблі звели в ХІХ ст. селяни Волосянки, Ставного і Кострини (басейн Ужа) того ж району, Жденового (річка Жденівка — права притока Латориці), що на Воловеччині²⁴.

Винятком були Дністер, Стрий і Ріка. Лісосплавних гідроспоруд на них не будували через природно-географічні умови і характер їхніх русел. Ці ріки протікають широкими, без глибоких ущелин долинами, у яких спорудження штучних водосховищ та дотримання всіх норм техніки безпеки вимагали великих затрат матеріальних і людських ресурсів. Крім того, басейни згаданих рік із давніх часів були густо заселені, тому до середини ХІХ ст. місцеві ліси внаслідок тривалої промислової та господарської експлуатації були знищені. Інспектор лісового господарства Турківського повіту, обстеживши 1877 р. стан лісових масивів в околицях села Мохнатого, писав: «...Якщо вирубка лісу буде далі провадитися такими темпами, то в недалекому майбутньому тут залишиться сама тільки пустка»²⁵. У такому стані були ліси на всій території північно-західної частини Бойківщини. Будівництво штучних водозбірників у цьому районі, отже, не було економічно вигідним.

Греблі водосховищ належали до складних технічних споруд. Так, гребля «Зелена» мала довжину 66,6 м, ширину в гребені — 7,4 м і висоту — 8,76 м. Максимальна довжина водного дзеркала становила 445 м, а об'єм водосховища — 160 422 м³²⁶. Місце для будівництва греблі вибирали у вузькій ущелині. Це підтверджує також запозичений українськими горянами германізм «клявза» (нім. Klause — ущелина).

Сплав як спосіб транспортування деревини за допомогою сили води був двох видів: «мольовий», тобто окремими колодами, і в плотах.

Мольовий сплав практикували насамперед у верхів'ях великих рік, на маловодних річках і потоках, де були великі перепади висоти, значна кривизна русла, пороги і водоспади тощо. Його використовували також, щоб доставити невелику кількість лісу на близьку відстань, тобто тоді, коли сплав у плотах був нерентабельний.

Найчастіше мольовим способом сплавливали дрова. На деяких ріках він був основним видом сплаву. Так, у 90-х рр. ХІХ ст. на річці Сукелю транспортували до міста Болехова близько 15 тисяч м³ букових дров і 3—5 тисяч м³ смерекового лісу щорічно²⁷. За підрахунками польського інженера

²² Байрак Я. М., Іванина І. Д., Матола Д. О. Музей лісу і сплаву: Путівник.— Ужгород: Карпати, 1983.

²³ Львівське відділення Інституту мистецтвознавства, фольклору та етнографії ім. М. Т. Рильського АН України (далі — ЛВ ІМФЕ АН України), архів, ф. 1, оп. 2, спр. 313, зош. 2, арк. 29 зв.— 31.

²⁴ Там же.— Арк. 24, 26 зв., 28—29, 31 зв.— 32.

²⁵ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 52, спр. 57, арк. 6.

²⁶ Там же.— Ф 409, оп. 1, спр. 1625, арк. 1, 8, 11 зв.

²⁷ Węgrzynowski H. Znaczenie dzikiego spławu dla lasów górskich // Sylwan.— 1892.— R. 10.— S. 426, 427.

С. Кохановського, протягом 1882—1909 рр. цією водною артерією бойки доставили майже 620 тисяч м³ деревини²⁸.

На закарпатській частині Бойківщини найбільше дров сплавляли на річці Лютії²⁹.

Мольовим способом транспортували теж окремі колоди, насамперед до місцевих деревообробних підприємств — «гартаків». Як засвідчують архівні джерела, основні маршрути промислового мольового сплаву кругляку в галицькій частині Бойківщини були: на Лімниці — до села Осмолоди³⁰, на ріках Свічі й Мизунці — до села Вигоди³¹, на Бистриці-Солотвинській — до села Гути³². Його практикували також у верхів'ях Стрию, Ужа, Те-реблі³³.

І все ж мольовий сплав порівняно з плотовим був менш рентабельний. Близько 30 відсотків деревини майже завжди не доходило до пункту призначення³⁴. Щоб загублений і затоплений ліс зібрати, посортувати, поскладати і сплавити під час нової навігації, інколи навіть наступного року, потрібні були великі людські ресурси і кошти. Крім того, транспортування деревини мольовим способом знижувало її якість, тоді як витрати зростали: в середньому — на 3—12 відсотків, в окремих випадках — до 18 відсотків³⁵.

Основну частину карпатського будівельного лісу і пиломатеріалів сплавляли у плотах. Цей спосіб транспортування мав проти мольового кілька важливих переваг, насамперед, давав змогу доставляти деревину у великій кількості на десятки, сотні, а навіть тисячі кілометрів.

Формування плоту було однією з найбільш трудомістких і відповідальних операцій, бо від якості цієї роботи залежав потім власне сплав. Певна річ, щоб збити колоди потрібні знання і виробничий досвід, відповідний інструментарій, які вдосконалювались і доповнювались тривалий час і лише у ХІХ—на початку ХХ ст. набули довершеності.

Плоти готували на прирічкових складах («порташах»). У концесії вказували конкретні місця складування деревини, їх довжину і ширину, загальну площу, а також заходи, яких треба було вжити підприємцеві для підтримування на них належного порядку та додержання правил техніки безпеки. Крім того, власник складу мав обнести його палями, а при вході й виході встановити таблиці з вказівкою назви промислової фірми чи товариства³⁶. Наприклад, на берегах Лімниці від села Кузминця до села Небилова на початку ХХ ст. було вісім таких лісоскладів³⁷.

Усі підготовчі роботи на «порташах» виконували групи підсобних робітників, які складували в штабелі («мигли») колоди, сортували їх за поро-

²⁸ Kochanowski S. Spław drewna opałowego na Sukielu // Sylwan.— 1912.— R. 30.— S. 105—106.

²⁹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 25; спр. 313, зош. 2, арк. 29 зв.— 31 зв.

³⁰ ЦДІА України у Львові, ф. 409, оп. 1, спр. 1625, арк. 1—2.

³¹ Там же.— Ф. 146, оп. 8, спр. 402, арк. 3.

³² Там же.— Оп. 60, спр. 230, арк. 12; оп. 68, спр. 690, арк. 230, 243 зв.

³³ Sprawozdanie stenograficzne z obrad V Walnego Zgromadzenia Towarzystwa leśnego w Tarnowi 25—26 września 1887 // Sylwan.— 1888.— R. 6.— S. 11.

³⁴ Szwarc A. Transport drewna.— Warszawa, 1922.— S. 50.

³⁵ Ibid.— S. 50.

³⁶ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 22а, спр. 86, арк. 2—3, 11—12; оп. 60, спр. 231, арк. 23.

³⁷ Там же.— Оп. 22а, спр. 86, арк. 2 зв.

дою і розмірами. Вони також клеймували колоди, вибиваючи на обох їх кінцях встановлений концесією знак. Зокрема, ліс фірми братів Гротель позначався латинською буквою «X»³⁸.

Плоти збивали сплавноїки. Їх формували на невеликій воді в самому руслі або на низьких ділянках берегів ріки, щоб при підвищеному рівні води під час сходу снігового покрову, повені чи випуску води з водозбірника вони могли плисти. Для цього поперек русла ріки чи на її березі робітники клали дві колоди-лежухи («пільги») ³⁹, на які потім скочували («пільжили») кругляки. Передні кінці кругляків підтесували знизу під певним кутом (до третини їх товщини), щоб пліт легше долав перешкоди: пороги, водоспади тощо.

Кругляки укладали тоншими кінцями за течією. Грубші колоди розміщували посередині плоту, а тонші — по боках. Притому сплавник добирав ліс таких розмірів, який був потрібний саме для його плоту: досвідченіший — довші й товщі колоди, менш досвідчений — коротші й тонші. Від параметрів лісу і сплаву залежали як саме транспортування деревини, так і оплата праці робітників.

Якщо пліт збивали в руслі ріки, то першу колоду неодмінно прибивали до «пільг» кілками — «тиблями», «чопами» (Теребля, Бистриця-Солотвинська, Лімниця) або прив'язували довгими гужвами до забитих на березі палів (Стрий) ⁴⁰. Готуючи сплав на березі, біля нижніх кінців лежухів забивали невисокі палі, щоб колоди не скочувались у воду ⁴¹.

Способи кріплення плоту залежали від досвіду сплавників-керманичів та характеру русла. Бойки використовували типовий для всіх рік Українських Карпат метод збивання колод: передню частину («голову») плоту жорстко кріпили за допомогою поперечних колод або брусів — «попруг» (Бистриця-Солотвинська, Лімниця, Теребля), «перебійниця», «крижбантин» (басейн Стрию). Кількість «попруг» залежала від довжини сплавленого лісу, загальних габаритів плоту, а також маршруту сплаву, майстерності й досвідченості керманича.

Робітники басейну Тереблі давали переважно два-три поперечні бруси ⁴², басейну Лімниці — один—три бруси ⁴³, у яких робили свердлом («пластовцем») отвори діаметром 5—6 см. В отвори забивали кілки («чопи») завдовжки до 50 см із твердих порід дерева, переважно з бука, а також суччя ялини і ялиці. Поперечні бруси з колодами додатково прив'язували гужвою. При ударах плоту поперечини могли розламати, тоді відламана частина «попруг» з однією чи кількома колодами залишалася з'єднаною в плоті гужвою. Крім того, гужва надавала передку плотоодиноці * більшої жорсткості. Кінці гужви вставляли у просвердлені в бокових кругляках отвори і плішили клинами.

Плотогони на Стрию, крім вказаного способу кріплення поперечин, на початку ХХ ст. застосовували два інші. Дібравши потрібну для сплаву

³⁸ ЦДІА України у Львові, ф. 164, оп. 22а, спр. 86, арк. 12.

³⁹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 37, 39; Schnaider J. Z życia górali...— S. 140.

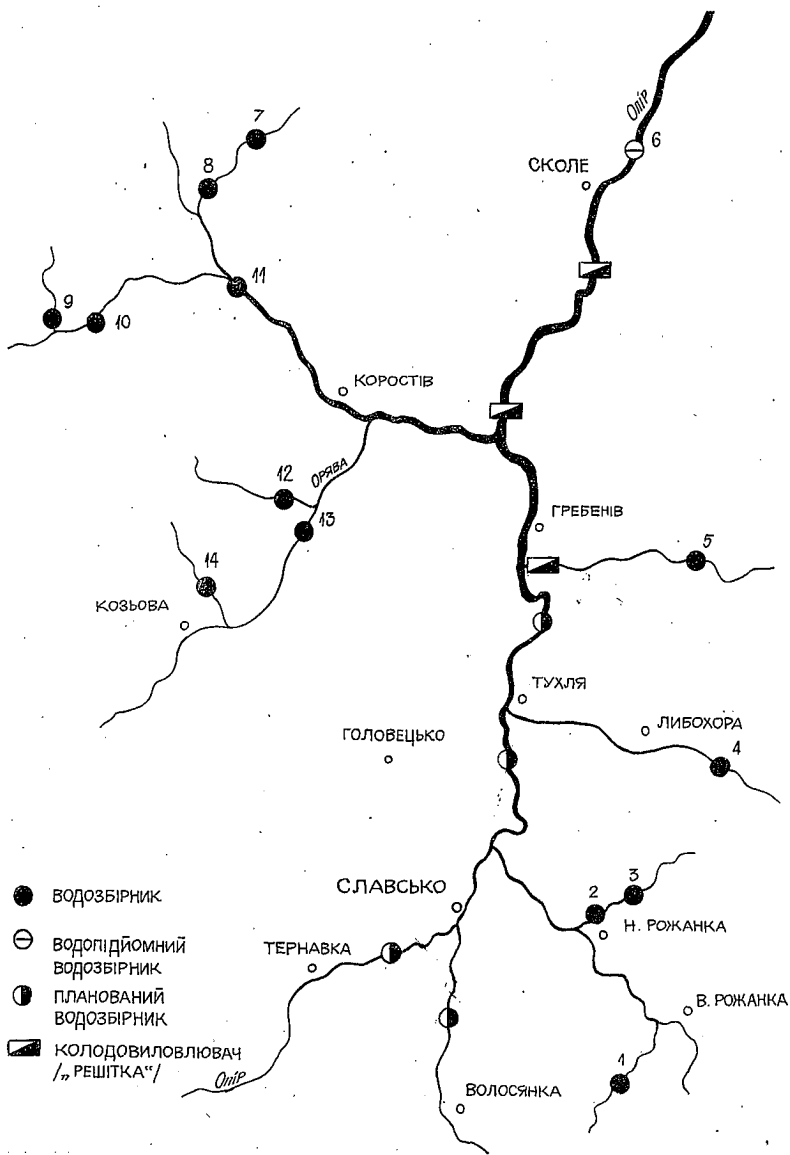
⁴⁰ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 30, 38 зв.

⁴¹ Там же.— Арк. 43 зв., 48.

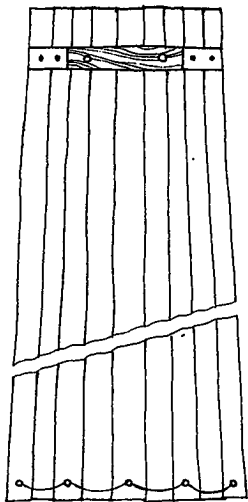
⁴² Zlatník A. Příspěvky k dějinám...— S. 70—71.

⁴³ Schnaider J. Z życia górali...— S. 140.

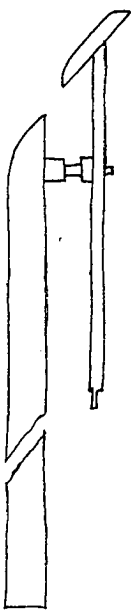
* Плотоодиноцею вважаємо частину сплаву, сформованого у вигляді правильної трапеції з кількох з'єднаних між собою колод, незалежно від їх числа і розмірів.



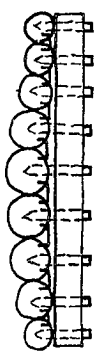
Картохема розміщення лісосплавних споруд у басейні р. Опір.
 Діючі водозбірники: 1 — «Секуль»; 2 — «Рожаночка I»; 3 — «Рожаночка II»;
 4 — «Сигла»; 5 — «Зелем'янка»; 6 — «Опір»; 7 — «Красний I»; 8 — «Красний II»;
 9 — «Яблунька»; 10 — «Бутивля I»; 11 — «Бутивля II» або «Свинник»;
 12 — «Кам'янка»; 13 — «Орява»;
 14 — «Гисовець». Реконструкція за схемою 80-х рр. XIX ст.



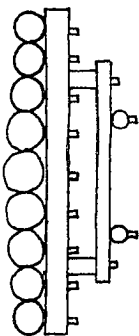
а



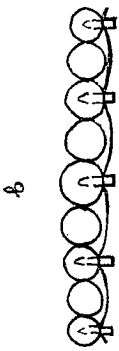
б



в



г



д

Схема плугу в басейні р. Стрий:
 а — вигляд зверху; б — вигляд збоку; в — вигляд спереду; г — кріплення передньої частини «сторожками», гужвою, скобами; д — кріплення задньої частини.

кількість колод, на ширину плоту давали добре протесаний з нижньої й верхньої сторін поперечний брус («перебійницю», «крижбантину»), який примошували на передку за 20—30 см від зрізу стовбурів. Закріпивши «перебійницю» через просвердлені отвори вертикальними дерев'яними кілками («тиблями», «клинами»), її додатково зміцнювали. Зокрема, брус перев'язували з деревиною двома гужвами у вигляді «вісімки» або з обох боків у колодах просвердлювали «пластовцем» косі отвори, в які забивали припасовані до бруса кілки, котрі притримували його з боків та зверху під час сплаву. Це відображено в народному означенні — «сторожки»⁴⁴.

У 20—30-х рр. ХХ ст. замість гужви і кілків бойки Галичини стали використовувати металевий трос («линву») і залізні скоби («клямбри»). До цього зобов'язувало тогочасне офіційне законодавство, зокрема, згідно з розпорядженням польського уряду від 1922 р. сплав лісу без кріплення колод у плоти залізним тросом був заборонений⁴⁵.

Задню частину плоту з'єднували еластичним способом. У крайніх і кількох середніх (через одну—дві) колодах керманічі просвердлювали вертикальні отвори, в які пропихали гужву, котру потім плішили дерев'яними кілками⁴⁶.

Розміри плотів не були сталими. Вони залежали, з одного боку, від довжини будівельного лісу, з другого — від повноводності ріки. Крім того, багато важили навігаційні знання і практичний досвід керманічів.

Як засвідчують літературні джерела, на початку ХІХ ст. на Терєблї плоти складали з восьми збитих колод⁴⁷. У середині ХІХ ст. у верхів'ї рік північних схилів Українських Карпат сплавляли плоти із семи (Стрий, Опір, Свіча, Лімниця), семи—десяти (Бистриця-Солотвинська) збитих кругляків завдовжки три—чотири сажні (1 сажень дорівнював 1,728 м) кожний⁴⁸. Самі ж сплави складалися переважно з однієї—двох плотоодниць, у тому числі на мілководних ріках, зокрема на Опорі⁴⁹.

Найрізноманітніші також народні визначення сплавів. Наприклад, у басейні Стрию плотоодниця як самостійний пліт мала назви «одинак» («єдинак», «їденак»), «пласт», «пліт», «сплав», «півка»⁵⁰, які були українського або діалектного походження. Тотожні або споріднені означення побутували в бойків у басейні Свічі, Лімниці, Терєблї, Ріки. Серед закарпатських сплавників були поширені назви латинського походження — «табла», «талба», «таблина», які, на думку мовознавців, потрапили в їхню мову через посередництво угорців і словаків. У такому ж значенні на Закарпатті вживали термін «дараб» (басейни Терєблї, Ріки)⁵¹, що належить до мадяризмів (мад. *darab* — «шматок», «штука»).

⁴⁴ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 39, 43, 47 зв.

⁴⁵ *Rynek drzewny*.— 1922.— R. 4, N 100.— S. 3.

⁴⁶ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 30 зв., 42 зв.; спр. 313, зош. 2, арк. 4, 10, 19 зв., 24 зв.

⁴⁷ *Zlatník A. Příspěvky k dějinám...*— S. 36.

⁴⁸ *Pol W. Rzut oka...*— Tab. 2.

⁴⁹ Головацький Я. Мандрівка...— С. 54.

⁵⁰ Сабодош І. В. Лексика лісоплаву українських говорів району Карпат: Назви плотів // *Культура і побут населення Українських Карпат: Матеріали респ. наук. конф.*— Ужгород, 1973.— С. 195, 196.

⁵¹ Там же.— С. 196; Манівчук В. В. Общеславянская лексика в терминологии лесоразработок // *Совещание по Общеславянскому лингвистическому атласу* (Ленинград, 26—30 сент. 1972 г.): Тез. докл.— М., 1972.— С. 166.

Різними були народні визначення плотів, що склалися з двох плото-одиниць. Ці визначення детально проаналізував І. Сабадош⁵².

У другій половині XIX—на початку XX ст., коли на ріках було проведено регуляційні й будівельні роботи, керманічі набули досвіду і навичок сплаву деревини, розміри плотів істотно збільшилися. Зокрема, на початку XX ст. у верхів'ї Бистриці-Солотвинської ширина плоту становила в середньому 3—4 м⁵³, на Свічі — 6—8 м⁵⁴. На Лімниці в 1904—1905 рр. транспортували сплави від 4 до 26 м⁵⁵. Притому до села Перегінського ширина плотів не перевищувала 4 м на передку і 6,5 м в задку⁵⁶, нижче Перегінського — в середньому 7 м⁵⁷. Аналогічних розмірів, тільки вужчі — до 6 м, сплавливали плоти на річці Чечві⁵⁸. На Стрию на початку XX ст. переважали плотоодиниці та сплави загальною шириною 8 м і завдовжки 15—20 м⁵⁹.

Кількість плотоодиниць в одному сплаві майже не змінилася. Як і в середині XIX ст., сплави склалися переважно з двох плотів. Три з'єднані по-вздовж плоти («трійка», «трійня») сплавливали рідко і тільки в середній частині течії найбільших рік Бойківщини — на Лімниці та Стрию⁶⁰.

У пониззі керманічі переформовували сплави, збільшуючи кількість ланок як у довжину, так і в ширину. Для цього вони зупинялись у визначених місцях. Гальмували пліт і кріпили до берега спеціальним способом. Зокрема, в басейні Стрию основним гальмівним засобом керманічам служив «припін», що формою нагадував примітивний якір. Робили «припін» із десяти—п'ятнадцятирічної ялини або ялиці, яку викопували разом із корінням. Вершок стовбура старанно запарювали на вогні й вигинали в кільце, в яке вставляли палю до двох метрів. За 20—30 см від нижнього кінця кріпили її скобами. Прикореневу частину дерева також обробляли. До неї прив'язували товсту гужву або мотузку («воловід») із петлею на другому кінці. Петлю пропихали під «перебійницею» і закріплювали міцним кілком — «ксьондзом», що утримував гужву, а заодно і пліт під час гальмування. Сплавник зістрибував із «припоном» на берег ріки і встромлював палю в землю під кутом за течією водної артерії. Швидкість плоту «гасилася» доти, доки той не приставав до суші. Потім його прив'язували до забитої на березі палі гужвою, яка одним кінцем була прикріплена до вмонтованого в задній частині плоту спеціального кілка⁶¹.

Сплави перегруповували в Колочаві, Буштині (Теребля), Турці, Підгородцях, Крушельниці, Корчині, Межибродах, Нижньому Синьовидному, Стрию, Залісцях (Стрий), Ясені, Сливках, Перегінському, Калуші (Лімниця), Солотвині, Богородчанах, Пасічній (Бистриця-Солотвинська) та інших місцях. Переформовані плоти мали набагато більші розміри і кубатуру дерева. Так, на Лімниці нижче від міста Калуша транспортували сплави

⁵² Сабадош І. В. Лексика лісосплаву...— С. 199—200.

⁵³ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 1607, арк. 157.

⁵⁴ Там же.— Арк. 114.

⁵⁵ Там же.— Арк. 91.

⁵⁶ Там же.— Оп. 22 а, спр. 86, арк. 12.

⁵⁷ Там же.— Оп. 68, спр. 1607, арк. 91.

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ Там же.— Арк. 161—162.

⁶⁰ Там же.— Арк. 91, 162; ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 313, зош. 2, арк. 19.

⁶¹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 44—44 зв.; спр. 313, зош. 2, арк. 22—22 зв.

з чотирьох з'єднаних попарно і повздож плотоодиниць⁶². На Бистриці нижче Станіславова (тепер Івано-Франківськ) перегруповані сплави вміщували 160—300 м³ деревини⁶³. Дністровські «сплави» з будівельним лісом мали довжину 27 сажнів (56,66 м) і ширину 5 сажнів (8,64 м)⁶⁴. При тому в деяких плотоодиницях нараховувалося до 25 колод⁶⁵.

Технологія формування групових лісосплавів була однотипною на всіх ріках Українських Карпат і за способом кріплення окремих плотів між собою належала до еластичної. Плотоодиниці з'єднували тими ж дерев'яними гужвами (у 20—30-х рр. ХХ ст.— також залізними тросами), що й кругляки в самому плоті, лише міцнішими. Останні були звичайно подвійні, тому їх називали — «цвайки»⁶⁶. Приблизно за метр від торця в крайніх і кількох середніх колодах у задку ведучого плоту і на передку дальшого просвердлювали отвори. Між отворами зіставлених колод обох плотоодиниць натягали гужву, кінці якої плішили вертикальними дерев'яними клинами. Щоб надати сплаву маневренності під час транспортування, насамперед на поворотах ріки, крайні гужви були довшими за середні⁶⁷. Відстань між двома сусідніми плотами становила в середньому 1 м⁶⁸.

Ріками Бойківщини на плотах сплавляли також будівельні матеріали: бруси, крокви, дошки, гонти, драниці тощо⁶⁹. Великогабаритні матеріали (крім гонт і драниць) інколи транспортували самостійно, тобто в плотах. Технологія формування сплавів із пиломатеріалів у загальних рисах була тотожна викладеній раніше. Різниця вона лише деякими додатковими операціями, зокрема при збиванні плотів із дощок. Останні спочатку зв'язували в «бунди». Кілька таких «бундів» утворювали потім пліт, які зв'язували між собою гужвами з обох кінців⁷⁰.

Невід'ємну частину плотового сплаву становило кермове управління. За конструкцією на ріках досліджуваного регіону воно було однотипним і складалося з двох основних елементів: так званого стільця («шлапи») і весла («кирми», «керма»).

«Стілець» («столиць») робили з двох стовпків («ніжок») завтовшки до 20 см кожний і верхньої горизонтальної перекладки приблизно такої ж товщини. Перекладину набили через продовбані на її кінцях отвори на верхні головки («чопи») стовпків⁷¹.

Висота і довжина «стільця» залежали насамперед від загального об'єму деревини в сплаві й товщини колод ведучого плоту. Так, для управління плотом, сформованого з тонких кругляків, його робили заввишки до 40 см, збитого з товстих колод — висотою до 20 см⁷². Якщо кріпили одне весло,

⁶² Schnaider J. Z życia górali...— S. 141.

⁶³ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 1607, арк. 157.

⁶⁴ Hołowkiewicz E. Flora leśna i przemysł drzewny w Galicyi: Z powodu tegorocznej rolniczo-przemysłowej wystawy na polecenie wysokiego c. k. Namiestnictwa.— Lwów, 1877.— S. 83.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 31, 39; спр. 313, зош. 2, арк. 19.

⁶⁷ Там же.— Спр. 312, арк. 43 зв.; спр. 313, зош. 2, арк. 18 зв., 21.

⁶⁸ Там же.— Спр. 313, зош. 2, арк. 19 зв.

⁶⁹ Jeřábek R. Karpatské vorářství...— S. 116—122.

⁷⁰ Schnaider J. Z życia górali...— S. 140.

⁷¹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 313, зош. 2, арк. 7 зв., 9 зв.» 10, 14 зв., 18—18 зв.

⁷² Там же.— Спр. 312, арк. 39 зв., 48 зв.; спр. 313, зош. 2, арк. 10, 18.

довжина «стілця» становила в середньому 1—1,5 м, для двох і більше весел — не менше 2 м⁷³.

Саме весло складалося також із двох основних частин: ручки і дошки («опачини»). Ручку виготовляли із стовбура молоді смереки діаметром в середньому 20 см у товщому кінці й 8—10 см — у тоншому. Довжина ручки залежала від параметрів плоту. За літературними джерелами, наприкінці XIX ст. на Терембі використовували весла довжиною 7—8 м. Його «опачина» була завдовжки до 2 м і завширшки 24 см⁷⁴. На Стрию наприкінці XIX—на початку XX ст. ручка весла мала в середньому довжину 6—7 м, а його «опачина» — 1,5 м⁷⁵. Обидві частини з'єднувалися за допомогою трьох кілків із дерева твердої породи, які кріпили в шаховому порядку.

Весло монтували на «стілці» так, щоб керманичеві було легко ним управляти. Для цього його спочатку балансували. Визначивши точне місце рівноваги, в ручці просвердлювали отвір. На перекладині кермового управління видовбували отвір квадратної форми. В отвір забивали з твердої породи дерева кілок («сворень», «тибель», «канюк») висотою до 30 см. На цей кілок і накладали ручку весла. У разі небезпеки сплавник міг легко підняти передній кінець весла або зняти його взагалі, а минувши перешкоду, далі користуватися ним. Для надійності сплаву в перекладині монтували для кожного весла два «канюки» — основний і запасний⁷⁶.

Кількість весел залежала, зокрема, від параметрів самих плотів. Так, наприкінці XIX—на початку XX ст. на Лімниці для управління сплавами завдовжки 5—8 сажнів монтували одне весло, довжиною 9—10 сажнів — 2, довжиною 11—12 і більше сажнів — 3 весла⁷⁷.

Узагалі, для управління важкими і великими плотами сплавники Бойківщини давали переважно два—три весла спереду, відповідно збільшуючи довжину «стілця» та кількість «своренів», і одне ззаду. Крім того, застосовували довгі жердини, якими ззаду та з боків зрушували сплави з мілини, не пускали їх у небезпечних місцях до берега тощо⁷⁸.

Транспортувати ліс мольовим способом і в плотах могли лише за певного «сплавного горизонту». Зокрема, плотовий сплав здійснювано при рівні води в ріці не менше 0,5—0,75 м⁷⁹. Безперечно, це впливало як на його регулярність і періодичність, так і на загальні масштаби.

Доки на ріках Українських Карпат не було штучних водозбірників, терміни лісосплаву цілком залежали від природних і кліматичних умов. Тому місцеві жителі намагалися своєчасно і раціонально використати природні запаси води. Найсприятливішим для сплаву був весняно-літній сезон, коли потрібний рівень води в ріках «забезпечували» суцільний схід снігового покриву, часті повені та паводки.

На ріках зі штучними водозбірниками сплав лісу став можливий протягом весняно-осіннього періоду. Його регулярність залежала від кількості «клявз» і загального об'єму води в них, стану гребель. Важливим чинни-

⁷³ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 43; спр. 313, зош. 2, арк. 9 зв.

⁷⁴ Zlatník A. Příspěvky k dějinám...— S. 71.

⁷⁵ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 313, зош. 2, арк. 9 зв., 18 зв.

⁷⁶ Там же.— Спр. 312, арк. 30 зв., 48 зв.

⁷⁷ Schnaider J. Z žycia górali...— S. 140.

⁷⁸ Ibid.— S. 140; ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 313, зош. 2, арк. 28—29.

⁷⁹ Szwarc A. Transport drewna.— S. 50.

ком був також характер русла ріки і її ширина, що впливали на загальний рівень сплавного горизонту. Допустимі норми його визначилися в другій половині XIX—на початку XX ст. концесіями. Так, на Лімниці дозволяли транспортувати плоти тільки тоді, коли у вимірковальному пункті в Підлютому сплавному горизонт становив не більше 3,4 м висоти⁸⁰. На Опорі сплавної горизонт не мав перевищувати 0,55 м середнього стану в межень⁸¹, на Свічі та Мизунці — 0,7 м⁸². Таблиці із зазначенням максимально допустимого рівня води в ріці виставляли також біля водозбірників і колододовилувачів («решіток»)⁸³.

Такі ж концесії встановлювали режим користування водозбірниками і періодичність сплаву. Зокрема, на Бистриці-Солотвинській відкривати ворота місцевих гребель і транспортувати збиті плоти дозволяли тричі на тиждень — у вівторок, четвер і суботу⁸⁴.

Законодавчі акти забороняли сплав лісу вночі⁸⁵, під час повеней і паводків⁸⁶, а також у неділю та в дні римо-католицьких і греко-католицьких свят⁸⁷.

У другій половині XIX—на початку XX ст. були чинні також інші правові норми сплаву лісу ріками карпатського регіону. Зокрема, про початок сплаву заздалегідь мали повідомляти прирічкове населення⁸⁸. Для цього в найнебезпечніших місцях, а також на бродях, мостах, кладках тощо виставляли спеціальні знаки. Так, у селах Лихоборі та Тухлі на видноті ставили тички з настромленими на них пучками соломи («віхи»), які служили сигналом⁸⁹. У селі Люта призначена для цього людина повідомляла про початок сплаву ударами в бубон⁹⁰.

Докладні відомості про терміни сплаву, його регулярність і масштаби протягом усього весняно-осіннього навігаційного періоду та в окремі місяці зібрано у статистичних матеріалах Галицького намісництва за 1896—1903 рр., складених на основі даних кожного староства⁹¹. У той час ліс сплавливали в усі місяці року, крім січня і лютого. У березні транспортування деревини ріками Бойківщини обмежували лише кількома десятками плотів, тобто сплав мав спорадичний характер. Відомо, що в березні в Карпатах часто ще лежить сніг, ріки вкриті льодом. Лише в березні 1897 р. було сплавлено на Стрию 405 плотів із будівельним лісом⁹², а на Бистриці-Солотвинській — 169 плотів⁹³.

Основну масу лісоматеріалів ріками Бойківщини, як і Українських Карпат загалом, сплавливали у квітні—липні. У цей час були запаси заготов-

⁸⁰ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 22 а, спр. 86, арк. 11 зв.—12.

⁸¹ Там же.— Оп. 68, спр. 625, арк. 104 зв.

⁸² Там же.— Оп. 8, спр. 402, арк. 3.

⁸³ Там же.— Оп. 60, спр. 232, арк. 4 зв.; ф. 409, оп. 1, спр. 1625, арк. 2.

⁸⁴ Там же.— Ф. 146, оп. 60, спр. 231, арк. 22 зв.; оп. 68, спр. 690, арк. 182.

⁸⁵ Zbiór ustaw i rozporządzeń...— Т. 4, cz. 1— S. 298.

⁸⁶ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 60, спр. 232, арк. 18; оп. 68, спр. 700, арк. 44 зв.

⁸⁷ Там же.— Оп. 60, спр. 232, арк. 19.

⁸⁸ Там же.— Оп. 8, спр. 402, арк. 5, 15; оп. 57, спр. 70, арк. 5 зв.; оп. 60, спр. 231, арк. 22 зв.; оп. 68, спр. 700, арк. 44 зв.

⁸⁹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 325, арк. 92.

⁹⁰ Там же.— Спр. 313, зош. 2, арк. 30.

⁹¹ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 1600—1606.

⁹² Там же.— Спр. 1602, арк. 77 зв.—78.

⁹³ Там же.— Арк. 85 зв.—86.

леного пізно восени і взимку лісу та природні запаси води, а також інтенсивно використовували штучні водосховища.

У серпні—жовтні масштаби сплаву набагато зменшувалися. У вказаний період (1896—1903) більш-менш інтенсивним сплав був тільки в 1898, 1899, 1901 та 1902 рр. Притому найбільша кількість відтранспортованих у цей час плотів припадає на серпень.

У листопаді сплав мав спорадичний характер: 1896 р. — на Лімниці, 1898 р. — на Стрию та 1903 р. — на Стрию, Свічі, Лімниці та Бистриці-Солотвинській. Загальна кількість відтранспортованих плотів у листопаді за вказані роки становила 241 одиницю⁹⁴.

Нарешті, як засвідчують архівні джерела, у 1898 та 1901 рр. на Стрию було сплавлено 24 плоти в грудні⁹⁵. Пояснити те, що деревину транспортували в такий пізній час і саме на Стрию, де не було штучних водозбірників, тепер важко. Мабуть, у грудні за сприятливих кліматичних умов доставляли в кінцевий пункт призначення розбиті або несплавлені раніше плоти. Тимчасом як на інших ріках Українських Карпат, де були гідротехнічні споруди, транспортування лісоматеріалів обмежували звичайно листопадом⁹⁶, на Стрию сплав не забороняли. Сплав лісу в грудні, наприклад Свічою і Мизункою в 1911 р.⁹⁷, був нелегальний.

Плотовий сплав пролягав такими головними маршрутами: Мохнате—Турка—Стрий—Жидачів і далі (Стрий—Дністер); Тухля—Верхнє Синьовидне—Стрий—Жидачів і далі (Опір—Стрий—Дністер); Вигода—Подорожнє—Журавне і далі (Свіча—Дністер); Осмолода—Перегінське—Калуш—Галич і далі (Лімниця—Дністер); Гута—Солотвин—Івано-Франківськ і далі (Бистриця-Солотвинська—Бистриця—Дністер); Синевирська Поляна—Колочава—Буштина—Хуст і далі (Теребля—Тиса); Жденеве—Свалява—Мукачеве (Жденівка—Латориця); Волосянка—Великий Березний—Ужгород (Уж). Плотогонам на цих водних трасах доводилося долати сотні кілометрів, витрачаючи на шлях, не враховуючи зворотного — пішого, кілька днів. Наприклад, на не найдовшому з них, точніше проміжному, керманічі з Маткова до Верхнього Синьовидного через трудність дороги прибували тільки на третій день. Звідси до Дністра вони добиралися ще два дні⁹⁸. Також два дні плотарі долали сплавний маршрут по Свічі до села Журавного⁹⁹. Нерідко плоти з Бойківщини провадили до самого Чорного моря. Звідси ліс відправляли до Одеси, а потім — в інші райони України, в Росію, Туреччину, Єгипет і навіть Голландію. Хоча водний шлях з Одеси до Роттердама був довшим від найкоротшого залізничного шляху в Західній Європі у п'ять разів, купцям ще навіть на початку ХХ ст. він обходився дешевше¹⁰⁰.

Підрахунки, зроблені за вже згаданими матеріалами Галицького намісництва, показали, що з галицької частини Бойківщини у 1896—1903 рр.

⁹⁴ Підраховано за: ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 1601, арк. 36 зв.— 37; спр. 1602, арк. 205 зв.— 206; спр. 1606, арк. 256 зв.— 257, 258 зв.— 259, 266 зв.— 267.

⁹⁵ Підраховано за: ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 1602, арк. 205 зв.— 206; спр. 1605, арк. 148 зв.— 149.

⁹⁶ Там же.— Оп. 60, спр. 232, арк. 17 зв., оп. 68, спр. 625, арк. 158 зв.

⁹⁷ Там же.— Оп. 60, спр. 96, арк. 93.

⁹⁸ Słownik geograficzny królestwa polskiego i innych krajów Słowiańskich.— Warszawa, 1890.— Т. 11.— S. 429.

⁹⁹ Jeřábek R. Karpatské vorářství...— S. 119.

¹⁰⁰ Buja k F. Galicya.— Lwów; Warszawa, 1910.— Т. 2.— S. 28.

було сплавлено 32 530 плотів, із них: 18 600 — на Лімниці, 7823 — на Бистриці-Солотвинській, 5663 — на Стрию і 44 — на Свічі¹⁰¹. Треба сказати, що на Гуцульщині кількість сплавлених плотів із лісом у цей час була ще більша¹⁰². Це дає підстави зробити висновок про те, що саме наприкінці XIX—у перших роках XX ст. сплав деревини в Українських Карпатах, зокрема на Бойківщині, набув найбільших масштабів. Архівні матеріали підтверджують дані сучасних українських істориків, за підрахунками яких на початку XX ст. із території Бойківщини, Гуцульщини і Лемківщини вивозилося залізничними і сплавлено річками 6—8 млн. м³ лісу щорічно¹⁰³.

Із 1905 р. внаслідок протекціоністської політики Австро-Угорщини експорт деревини в Росію і західноєвропейські країни різко скоротився, відповідно зменшились і масштаби сплаву лісу на ріках басейну Дністра. До цього спричинилися й інші обставини, зокрема розростання залізничної мережі. Будівництво залізниць і зведення мостів обмежували користування річками для лісосплаву. Так, у квітні 1887 р. на ділянці Бескид—Стрий було відкрито регулярний залізничний рух. Граф Кінський, як власник місцевих лісових масивів і лісосплавних споруд (гребель і решіток), мав вкласти значну суму для зміцнення берегів Опору, якими проходила залізниця, та на будівництво спеціальних споруд для захисту кількох важливих мостів. Однак виділити кошти він відмовився, а в багатьох випадках узагалі порушував покладені на нього концесією від 1883 р. обов'язки. Тоді йому заборонили використовувати Опір для лісосплаву¹⁰⁴. Згортали сплав поетапно: з 1892 р. його не проводили на Опорі від витоків гирла річки Сигли в Тухлі, на потоках Рожанці та Бутивлі, з 1893 р. — на Оряві, потоках Кам'янці й Сиглі та на Опорі до гирла потоку Зелем'янка в Гребенові. 1894 р. сплав деревини дозволяли лише на невеликій ділянці — на потоці Зелем'янка та від його гирла до тартака в присілку Верхня Демня міста Сколе на Опорі¹⁰⁵. Новий власник концесії на сплав лісу — фірма Гределя і Шмідта — мала виконати ті ж охоронні роботи, що і її попередник, однак цього не зробила. Тому 1896 р. концесію було ліквідовано, а сплав деревини на Опорі та його притоках припинено повсюдно й остаточно¹⁰⁶.

Тільки у 20—30-х рр. XX ст. частково сплавлили ліс на Оряві та Опорі (від гирла першої) до лісопильні у Верхній Демні¹⁰⁷.

На початку XX ст., після завершення будівництва залізничної колії Ужгород—Сянки, припинено сплав лісу на Ужі¹⁰⁸.

Із розширенням основної залізничної мережі в глибинні лісові масиви прокладали вузькоколійки, призначені саме для вивезення будівельного лісу та пиломатеріалів. Так, остаточно припинено сплав на Опорі 1896 р.

¹⁰¹ Підраховано за: ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 1600, арк. 194 зв.—197; спр. 1601, арк. 36 зв.—37, 46 зв.—49; спр. 1602, арк. 77 зв.—86, 205 зв.—212; спр. 1603, арк. 142 зв.; спр. 1604, арк. 194 зв.; спр. 1605, арк. 92 зв.; спр. 1606, арк. 45 зв.—46, 199 зв.

¹⁰² Глушко М. С. Лісозаготівлі // Гуцульщина: Іст.-етногр. дослідження.— К.: Наук. думка, 1987.— С. 124.

¹⁰³ Торжество історичної справедливості: Закономірність возз'єднання західноукраїнських земель в єдиній Українській Радянській державі.— Львів: Вид-во Львів. ун-ту, 1968.— С. 247.

¹⁰⁴ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 625, арк. 102 зв.—103.

¹⁰⁵ Там же.— Арк. 158 зв.—159.

¹⁰⁶ Там же.— Арк. 168—168 зв.

¹⁰⁷ Bogatyński W. Tucholszczyzna Karpacka // Ziemia.— 1928.— R. 13, N 17.— S. 269.

¹⁰⁸ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 313, зош. 2, арк. 25 зв., 27 зв.

після того, як у його пониззі було прокладено вузькоколіюку. Нею доставляли деревину на місцеві склади, до лісопиленя та на залізничну станцію в Сколе¹⁰⁹. Як зазначено в архівних джерелах, лісопромисловцям перевезення лісу вузькоколіюкою обходилося дешевше, ніж сплав Опором та його притоками.

Такі ж залізничні лінії було прокладено на початку ХХ ст. у долинах інших річок: Стрию, Свічі, Лімниці, Бистриці-Солотвинської, Чечви, Латориці. До 1939 р. на більшості рік Бойківщини лісосплав припинився або мав невеликі масштаби. Так, 1924 р. на Стрию горяни відтранспортували лише 448 м³ деревини¹¹⁰, а на Лімниці ще менше — 228 м³¹¹¹, тобто (мінімальний об'єм деревини в одному плоті — 20 м³) відповідно 23 і 11 плотів.

Епізодично використовували ріки Бойківщини для доставлення лісу до лісопиленя, залізничних станцій та на об'єкти народного будівництва під час другої світової війни і в перші повоєнні роки. І все ж уже в 1940-х рр. залізничний і автомобільний транспорт витіснив сплав на всіх ріках регіону.

З-поміж українських горян — бойків, гуцулів і лемків — лісосплавом займалися переважно бідніші селяни. Це заняття було суто чоловічим, бо вимагало сили, сміливості, витривалості, спритності, загартованості тощо. Про сплавників із Сколівщини середини ХІХ ст. Я. Головацький писав: «Відважний український верховинець... тримаючись «столика», кидається на слабім плоті у прірву, через котру вже нераз прорвався і нераз тонув у глибині, так, що на поверхні пливуть лише бесаги [мішки], що висять на високих розсохах, та довга чуприна сміливого сплавника, який за хвилину виринає з глибини, наче дика качка. Цей вир, напевне, роздав би його і втягнув у безодню, якби не сильні рамена та спритність сплавника, що стоїть на другому плоті. Він вирвав свого попередника з виру і направив на воду...»¹¹²

Найгрізнішими перешкодами для сплавників були водоспади, пороги, опори мостів, греблі млинів, шлюзи водозбірників тощо. Це відображено і в коломийках:

*Поможи ми, цімборику, звести бокорика,
Порятуї ня у флудері, де біда велика.
У флудері несе бокор вода каламутна.
Не одному легінику доля була смутна*¹¹³

У плотогонів побутували свої неписані закони і правила. На Турківщині, наприклад, той, хто хотів у майбутньому стати самостійним керманичем («старшим плавцем»), повинен був вивчити маршрут, усі перешкоди, способи збивання і в'язання «пластів» і за науку бодай раз сплавити їх задарма до місця призначення. Він мусив мати також спеціальний дозвіл промисловця та згоду старшого сплавника, у котрого, як новачок, був за першого (основного) або другого помічника. Тільки якщо претендент виявив себе вмілим помічником, йому дозволяли транспортувати сплави самостійно. Певна річ, не кожному це було під силу. В 20—30-х рр. ХХ ст. у селах Верхньому Висоцькому, Комарниках, Маткові, Мохнатову на Стрию добрих

¹⁰⁹ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 68, спр. 625, арк. 159.

¹¹⁰ Miklaszewski J. Lasy i leśnictwo w Polsce. — Т. 1. — S. 226, 243.

¹¹¹ Ibid. — S. 226.

¹¹² Головацький Я. Мандрівка... — С. 54.

¹¹³ Байрак Я. М., Іванина І. Д., Матола Д. О. Музей лісу і сплаву. — С. 22.

спеціалістів-корманічів нараховували не більше двох—трьох десятків. Професія «плавця» була переважно спадкоємною, практичні навички, майстерність та знання у ній передавали з покоління в покоління. За традицією, сплавник, що відтранспортував пліт самостійно, виставляв у кінцевому пункті призначення «могорича» своїм колегам¹¹⁴.

Якихось спілок чи товариств серед бойківських сплавників, як і в інших регіонах Українських Карпат, не існувало. Найчастіше переговори власників лісу і купців про обсяг роботи, маршрут і зарплату вели з найдосвідченішими і найавторитетнішими плотогонами. У другій половині XIX ст. закладувано посередницькі контори, представники яких наймало сплавників від імені промисловців. Хоч архівних джерел, які безпосередньо засвідчують діяльність таких контор в Українських Карпатах, не виявлено, повідомлення місцевих інформаторів та листування старост і посередників із магістратами Кракова і Львова (басейн Сяну, Дунайця і Вісли) дають підстави вважати, що в розвитку лісосплаву такі контори відігравали не останню роль, звільняючи підприємців від зайвих клопотів — вербування корманічів. За право одержати дозвіл на відкриття контори конкуренти вели вперту і гостру боротьбу, а отримавши його, власник щорічно сплачував державі податок. Тих, що самовільно наймали сплавників, притягали до судової відповідальності та штрафу¹¹⁵.

Плата корманічам за важку і небезпечну працю була мізерна. Нерідко сім'я втрачала свого єдиного годувальника назавжди. В одній із коломийок співається:

— Та де ідеш, бокорашу, чи ни долі водов?
 Пішло мені два годики, вандруючи з тобов.
 — Гей, де ідеш, бокорашу, чи ни бокор весті!
 Що заробив, того против, ніщо домів нести.
 — Та де женеш бокорика? — До Хуста, до Хуста.
 Осталася молодиця, як сирітка пуста*.

За панщини плотогонам виділяли як оплату певну кількість деревини. Я. Головацький згадує так звані «песики» — грубі ясенові колоди, які давали сплавникам Сколівщини і які вони продавали бондарям у Стрию¹¹⁶. На Гуцульщині при сплаві 12 плотів на рік плотареві дозволяли відтранспортувати ще 2—3 плоти для власного пожитку¹¹⁷. В другій половині XIX — на початку XX ст. умільцям-плотогонам платили вже грошима, зокрема, за два зв'язані «пласти», проведені з Перегінського до Калуша, горяни отримували 4—5 золотих, а з Калуша до Галича за вісім плотів — 8—10 золотих¹¹⁸. У разі розриву плота, якщо неможливо було зібрати колоди до купи, корманіч змушений був заплатити за кожну втрачену штуку дере-

¹¹⁴ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 38 зв.; спр. 313, зош. 2, арк. 21 зв.

¹¹⁵ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 71, спр. 37, арк. 1—1 зв., 62—62 зв., 66—66 зв.

* Записав Г. Дем'ян 14 серпня 1981 р. від Івана Редея, 1921 р. народження, в селі Рекітах Міжгірського району Закарпатської області.

¹¹⁶ Головацький Я. Мандрівка...— С. 54.

¹¹⁷ Korzeniowski J. O Huculach.— Lwów, 1899.— S. 24.

¹¹⁸ Jeřábek R. Karpatské vorašství...— S. 120.

ва чи в'язку дощок, зазначених у спеціальній квитанції («юксі») ¹¹⁹. Вони нерідко днями і навіть тижнями просиджували на мілинах або збирали розбиті «пласти», що, певна річ, позначалося на їхньому заробітку.

Сплавницьке заняття було для багатьох горян єдиним у тих умовах засобом до існування. Так, 1912 р. громада села Ясеня теперішнього Рожнятівського району Івано-Франківської області у скарзі-протесті проти заборони сплавлювати ліс на Лімниці повідомляла, що близько 1000 мешканців села живе за рахунок вирубки лісу і сплаву дерева, бо інших заробітків немає ¹²⁰.

Такелаж сплавників був досить простий. У дорогу вони брали сокири, свердла, запасні гужви, одну-дві «перебійниці». «Припони» були переважно на місцях зупинок, де плоти перегруповували. У спорядження гірських умільців входила також «соха» — оброблений вершок смереки, який вставляли у прокручений в одній із колод отвір. На нього вішали верхній одяг і торбинки з припасами їжі: куснем хліба і шматком сала, рідше — яйцями, глечиками молока тощо ¹²¹. Якщо рушали в далеку подорож, на один із плотів клали широку кам'яну плиту, на якій розпалювали вогнище, щоб підсушити одяг, погрітися і підігріти їжу ¹²².

Серед плотогонів виробилися своєрідні звичаї, які мали забезпечити щасливий сплав. Перед кожною навігацією керманічі молилися, хрестили сокирами плоти. Рідні приходили прощатися з ними. Бажали їм щасливої дороги й удачі також люди із сіл, повз які пролягали маршрути сплавників. Досить часто вони допомагали сплавникам, які потрапили в біду: вилувлювали розкидані колоди, збивали плоти, ділилися харчами.

Таким чином, сплав лісу на Бойківщині, як і в інших регіонах Українських Карпат — Гуцульщині та Лемківщині, мав давні традиції та значне поширення. Вміле пристосування до гірських умов, густа мережа гідро-сплавних споруд, надійні кріплення плотів і кермового управління, різноманітні побутово-ритуальні звичаї та обряди засвідчують високий рівень розвитку тутешнього сплаву лісу і майстерність бойків-плотарів. Одночасно заняття лісосплавом відіграло важливу роль у господарському житті селян — давало заробіток. Збільшення мережі залізниць і будівництво спеціальних вузькоколієк, прокладення суходільних доріг і удосконалення гужових засобів транспорту привели на початку ХХ ст. до припинення місцевого сплаву як нерентабельного.

Mykhaylo HLUSHKO

THE ETHNOGRAPHY OF BOIKO TIMBER RAFTING

The article examines the legal and organizational principles, forms, routes, timetable and size of the hydrotechnological structures that were used for the transportation of wood, the building techniques and parameters of enclosures, and the customs and lifestyle of raftsmen in one Ukrainian ethnographic region of Boikivshchyna.

¹¹⁹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 38 зв.

¹²⁰ ЦДІА України у Львові, ф. 146, оп. 60, спр. 916, арк. 4—4 зв.

¹²¹ ЛВ ІМФЕ АН України, архів, ф. 1, оп. 2, спр. 312, арк. 40; спр. 313, зош. 2, арк. 14.

¹²² Там же.— Спр. 312, арк. 40 зв.

Legal norms and regulations governing the use of rivers for lumber transportation became necessary as a result of the development of industrial wood processing in the mid-nineteenth century. The industrial transportation of lumber employed three functionally distinct hydrostructures: artificial water reservoirs (*hati, kliavzy*), log-catchers (*reshitky*), and log canals at portages, ports, and lumber yards. Logs were transported either individually or in enclosures.

The main log runs in Boikivshchyna occurred from April through July. From August to October, logging decreased considerably. However, it could occasionally take place as early as in March or as late as November and even December. The largest log runs on Carpathian rivers occurred at the end of the nineteenth and in the first years of the twentieth centuries.