

## ЛІСОРУБСТВО І СПЛАВ ЛІСУ



У господарській діяльності лемків здавна важливе місце посідали лісозаготівля і транспортування деревини. Це зумовлювалось насамперед тим, що значну територію Лемківщини в минулому займали лісові масиви. Як вказував королівський люстратор, у середині XVI ст. верхів'я басейнів рік Сяну, Ослави, Ославіци, Віслоку та їх приток до самого кордону з Угорщиною було покрите лісом<sup>1</sup>. Analogічне становище характерне в цей час для південних схилів Карпат<sup>2</sup>.

Деревина використовувалась у будівництві, для виробництва дъогтю, смоли, поташу, деревного вугілля, хатнього начиння і предметів домашнього вжитку, знарядь праці тощо. Заготівля лісу для потреб феодалів входила в панщиняні повинності селян. Так, за даними того ж королівського люстратора, «кметі» сіл Іскрина, Кроснена та інших в 1565–1566 рр. платили вже так званий «сокирний» чинш — по півтора гроша від одного лану<sup>3</sup>. Тобто раніше вони безпосередньо займалися лісорубством для потреб королівщини і феодалів. У зазначений час цей обов'язок був покладений уже на селян більш високогірних населених пунктів: Христогорба, Смільника, Одрехови та ін<sup>4</sup>.

Про достатньо високий рівень розвитку лісорубства в лемків у минулому засвідчує те, що на досліджуваній території порівняно з іншими етнографічними районами Східних Карпат — Бойківщиною і Гуцульщиною — уже в середині XVI ст. активно діяли лісопильні (водяні «млини з пилами») в Сяноку, Кросному і Тренчі, які займалися переробкою деревини — до 330 колод щорічно<sup>5</sup>. Тоді ж за плату вівсом була поширена вільна заготівля лісоматеріалів у королівських лісових масивах<sup>6</sup>.

Масштаби лісоексплуатації на території Лемківщини значно збільшилися в наступні сторіччя, особливо в

XIX ст. Якщо в 1805 р. в Угочанській жупі на Закарпатті лісові масиви займали 123906 га, то в 1869 р.— лише 86484 га<sup>7</sup>, тобто за 60 років зменшилися в басейні р. Ужа майже на третину. В середині XIX ст. тут заготовлялося 45–51 тис. м куб. лісу щорічно<sup>8</sup>. У 1880 р. було побудовано лісохімічний завод у Тур'ї Бистрій, а в 1893 р.— у Перечині. Лише останній переробляв до 100 тис. складометрів букової деревини щорічно<sup>9</sup>.

Основні лісові масиви були освоєні до ХХ ст. і на території галицької частини Лемківщини. Так, у 1885 р. у Ліському повіті ліси займали 38,14 % всієї його території, у Новосанчеському — 29,41 %, Новотаргському — 27,28 %, Лімановському — 32,57 %, Сяноцькому — 25,84 %, Грибівському — 24,19 %, Горлицькому — 20,51 %<sup>10</sup>. Для порівняння вкажемо, що у повітах галицької частини Бойківщини і Гуцульщини в той час вони займали від 23,5 % (Старосамбірський) до 59,36 % (Долинський) усієї їх площи<sup>11</sup>. Ще більша різниця спостерігається в кількості лісових масивів з розрахунку на одного мешканця повіту. Якщо на одного жителя галицької Лемківщини в 1885 р. припадало в середньому 0,41 га лісу, то Бойківщини і Гуцульщини — 1,16 га<sup>12</sup>.

Тому саме в досліджуваному регіоні наприкінці XIX – на початку ХХ ст. майже повсюдно було заборонено вирубувати ліси, насамперед хвойні. Проти порушників, незалежно від того, чи це власник лісу, чи лише орендатор-підприємець, місцеві органи влади вживали суворі покарання — притягали до судової відповідальності та штрафу<sup>13</sup>. З метою відновлення знищених лісових масивів заборонялося навіть випалати на зрубах худобу<sup>14</sup>.

І все ж найбільших масштабів лісопідприємства на Лемківщині досягла в другій половині XIX – на початку ХХ ст. З розвитком товарного виробництва швидкими темпами зростав попит на буді-

вельний ліс, пиломатеріали та іншу лісову продукцію як на внутрішньому ринку, так і за кордоном. У цей період у багатьох гірських селах діяли численні деревообробні підприємства: лісопильні, заводи хімічної переробки деревини тощо. Так, у 1883–1884 рр. в Ліському повіті нарахувалося 28 «тарраків» (лісопилень), Сяноцькому — 24, Лімановському — 38, Горлицькому — 21, Грибівському — 15<sup>15</sup>. Тоді ж робота на лісорозробках і підприємствах, транспортування деревини (гужовим способом чи ріками) для багатьох лемків стали важливим джерелом заробітку.

Лісові масиви регіону в основному належали великим землевласникам і державі, які здавали їх в оренду підрядчикам. Лісорозробками і доставленням деревини до споживача на основі договорів і дозволів («концесій») займалися численні акціонерні товариства та іноземні фірми. Їх контори наймали лісорубів, які в залежності від асортименту заготовлювальної деревини працювали в певну пору року. В першій половині — 60-х роках XIX ст. в басейні р. Ужа взимку заготовляли дрова, у квітні–червні — будівельний ліс<sup>16</sup>. На початку ХХ ст. взимку рубали деревину переважно для власних потреб, протягом всього року — для промислових потреб<sup>17</sup>.

Загони робітників залежали від обсягу робіт. Так, у 1905 р. для заготівлі 12 тис. м куб. лісу в околицях сіл Яблуниця (Польської і Руської) та Котані Ліського староства фірма Лосса, Гугмаера і Ко найняла на вісім тижнів «до 200 робітників з усієї Галичини»<sup>18</sup>. Такі загони робітників ділились на партії по 20–30 чоловік, що виконували на лісорубній ділянці певний цикл лісозаготівельних робіт. Партії, в свою чергу, в залежності від практичного і виробничого досвіду, фізичних можливостей кожного лісоруба, поділялися на бригади з чітко визначеною виробничою операцією кожної.

Праця лемківських лісорубів у гірських районах Карпат була однаковою. Усі лісорубні роботи до кінця 30-х років ХХ ст. виконувалися вручну. Основними знаряддями праці робітників служили сокири і пили, інший підручний інструментарій. Сокирами рубали й обробляли ліс. На початку ХХ ст. закарпатські лемки-лісоруби користувалися двома основними типами фабричних сокир: «маларіном» і «планкачем». Перша мала товсте і вузьке лезо, друга — широке і тонке<sup>19</sup>. «Маларіном» дерева рубали, «планкачем» — тесали. Для спуску лісу із верхніх зрубів на склади, петрятання колод на незначну відстань волоком застосовували так звану «цапіну» («ключку»), що складалася з міцного держака Г-подібної форми та масивної металевої насадки із загнутим досередини гострим гаком у нижній частині.

Скромний арсенал технічних засобів праці зумовлював прийоми рубки лісу. Одна бригада робітників займалася валкою

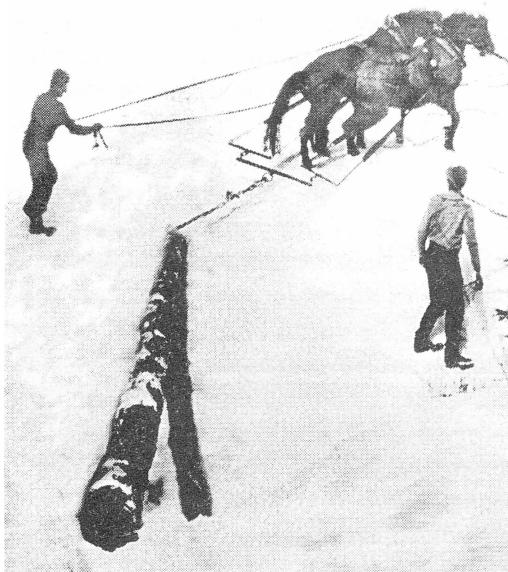
деревин. Працюючи попарно, лісоруби підрубували сокирами стовбур якомога нижче до кореня з боку його бажаного падіння. З протилежного боку трохи вище від надрубу дерево підрізували звичайною пилою. Щоб полегшити падіння, в підріз поступово заганяли дубові чи ясенові «клинці». Інші бригади виконували обробні роботи: обтинали та сікли на частини гілля, очищали дерева від кори.

Частково оброблений ліс робітники залишали на певний період для просихання, а потім поверталися на цю ділянку знову, щоб закінчити очисні роботи, розрізати стовбури за стандартом (дрова довжиною 1 м, будівельний ліс у залежності від замовлення), стягти дерево на нижні склади, звідки його можна було вивезти гужовим транспортом або сплавити рікою. Обов'язково після спуску всього лісу на нижні склади всі відходи на зрубі спалювали<sup>21</sup>.

Специфічні природно-географічні умови вимагали особливих прийомів і способів транспортування лісу. Найдавнішим і найпростішим способом спуску деревини вниз, на нижні склади було звичайне волочіння і спуск колод природними чи заздалегідь підготовленими лісорубами трасами. У процесі довготривалої практики і зростання масштабів лісоексплуатації, особливо в другій половині XIX ст., верховинці прокладали спеціальні штучні шляхи — «ризи» («різні»), «жолоби» («жльоби»)<sup>22</sup>. Лемки будували два основні види таких трас — звичайні дерев'яні і дерев'яні «водяні».

Споруди першого типу мали форму жолоба, вимощеного з несортового дерева. Дно жолоба спиралося на закопані в землю поперечні колоди або козли з товстих брусів. На великих поворотах вибудовувались досить масивні (до 1 м висоти) бокові стінки з товстих і міцних колод.

Внизу така «різна» обов'язково закінчувалася на зразок сучасного трампліна спеціальним столиком — «скоком», з якого де-



Спосіб транспортування деревини на лісорубній ділянці. Південна Лемківщина (з архіву М. Мушинки)

рево вистрибувало на значну відстань від траси<sup>23</sup>. Регулювання висоти столика давало змогу змінювати відстань нижніх складів від споруди.

Розрізняли також основну «ризу» і допоміжні («факлі», «шайти»). Останні були переважно незначних розмірів і переносні. Ними спускали до основної «сухої ризи» однометрові дрова. У зв'язку з цим їх робили з дощок, які кріпили на поперечних брусках. Бокові дошки підтримували вдовбані в бруски вертикальні палки («кланиці», «клониці»)<sup>24</sup>.

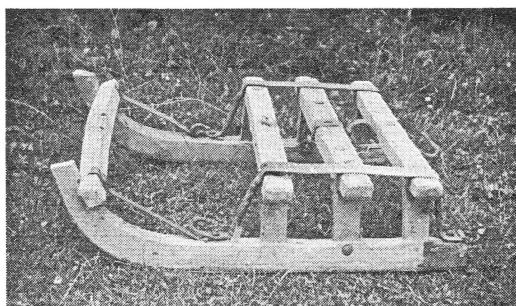
«Водяні різні» набули поширення в кінці XIX – на початку ХХ ст. Жолоб, виготовлений з букових або ялинових дощок, у поперечному розрізі мав форму корита з шириною дна до 40 см. Шлях такої штучної траси обов'язково пролягав руслами гірських потоків. Для забезпечення її необхідною кількістю води вгорі будували невелику «гать», а по трасі підводили бокові жолоби для води. Всі щілини жолоба затикували мохом або старим ганчір'ям. Такими «різнями» спускали дрова і недовге колоте дерево (кленки). Місцеві лісоруби були кваліфікованими спеціалістами в будівництві водяних «ріznів». У 20–30 рр. ХХ ст. вони нерідко їх споруджували в інших регіонах Карпат — на Бойківщині і Гуцульщині.

Всі типи штучних трас обслуговували три групи робітників. Одна група (5–6 чоловік) подавала дрова чи колоди в жолоб, друга приймала їх внизу на вимощенні з дерева площаці, щоб колоди не пороли землю, третя — «вартові» («варташі») стежили за процесом транспортування<sup>25</sup>.

Після завершення спуску споруду від верхнього кінця ланка за ланкою розбиравли і також спускали вниз.

На далекі відстані лісоматеріали перевозили гужовим транспортом або сплавляли ріками. Обидва способи доставлення деревини використовувалися на території досліджуваного регіону з давніх часів.

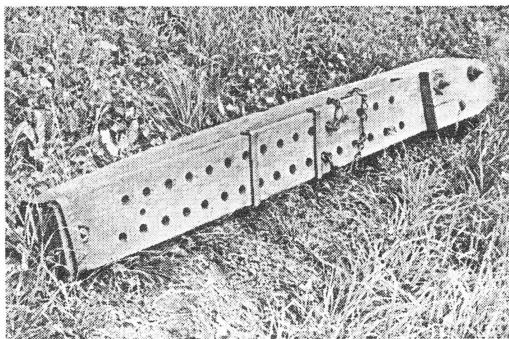
Гужовими транспортними засобами (санями, волокушами, возами) доставляли лісову продукцію до річкових складів, місцевих деревообробних підприємств, залізничних станцій тощо, а в середньовіччі — до замків і феодальних помість. Зокрема, вже в середині XVI ст. однією з важливих повинностей селян Гочева, Кросінки, Одрехови, Христогорба, Смільника та інших населених пунктів Сяноцького староства було перевезення засобами сухопутного транспорту «трамів» до лісопилень («млинів») у Кросному і Безку, дерева для будівництва замків та дров для феодальних помість<sup>26</sup>.



«Полусанки». Кросне Кросненського повіту, 1993 р. Світлина Р.Сілецького

Взимку дерево перевозили на господарських або масивних дерев'яних вантажних санях («лісових санях», «корчолах», «полусанках»), в які впрягали волів або коней. На поворотній подушці, що знаходилася на з'єднуючих полозах брусках («насадах») закріплювали грубші кінці стовбурів, а тонші — волочилися по снігу. Наприкінці XIX – на початку ХХ ст. набули поширення також вантажні сани з приєднаними до них волокушами — «влоками», «волошнями» (північна частина Лемківщини), «вoloцнями», «влаками» (південні склони Карпат), «біндюгами», «грінджолами» (закарпатська частина Лемківщини)<sup>27</sup> — двома довгими половами-волокушами, які, на зразок основних саней, з'єднувалися між собою також поперечними брусками («насадами»). Останні і підтримували задні кінці колод.

Влітку для транспортування лісоматеріалів використовували віз, на якому демонтувався кузов. Дерево вантажили на поворотну подушку передка і нерухому подушку задка. Традиційну поворотну подушку переважно міняли на більш масивну і без брускових стояків («ручиць», «клониць», «кланиць»). Для перевезення довгих колод передок і задок ходу воза роз'єднували. Крім того, на задніх кінцях тяглового пристрою («сницях») транспортного засобу західноєвропейського типу кріпився широкий масивний місяцеподібний бруск («баран-підойма»), який захищав їх від пошкодження<sup>28</sup>.



Прилад для піднімання важких колод на транспортний засіб. Крайнє Горне Свидницького округу (МУРК, інв № Е-643)

І все ж, у зв'язку з нездовільним станом місцевих доріг, а також наявністю достатньо густої гідромережі, основна маса деревини доставлялась із території Лемківщини в кінцеві пункти призначення за допомогою сили води. Притому необхідно відзначити, що сплав лісу на більшості гірських рік досліджуваного регіону, порівняно з водними артеріями Бойківщини і Гуцульщини, набув широкого розповсюдження досить рано. Так, за свідченнями тих же королівських люстрацій, він інтенсивно практикувався на ріках Сяні, Ославі, Ославиці, Віслоку та їх притоках уже в середині XVI ст.<sup>29</sup>.

Сплав по ріках залежав насамперед від їх характеру, а також від рівня виробничо-

го досвіду і знань умільців-сплавників відповідного історичного періоду. Лемки, як і українці інших етнографічних районів Карпат — Бойківщини і Гуцульщини, — сплавляли ліс двома способами — врозисп («диким»), тобто окремими колодами, і в плотах. Перший сплав значно давніший, ніж плотовий, і довготривалий час був поширеній більше. За даними письмових джерел, у середині XVI ст. кожний селянин («кметь») цілого десятка прирічкових населених пунктів гірських районів Надсяння (Одрехови, Суровиці, Мощенець, Куяшного, Созавного, Туринського, Ренеді, Смільника, Команьчі та інших) був зобов'язаний сплатити до місцевої лісопильні і на будівництво замку один-два «трами» щорічно<sup>30</sup>. Таку кількість лісу доставляли, безумовно, лише врозисп.

Найбільших масштабів «дикий» сплав набув у другій половині XIX — на початку ХХ ст., коли зріс попит на деревину на внутрішньому і зовнішньому ринках. Тоді він практикувався у верхів'ї майже всіх основних рік досліджуваного регіону (Сяну, Віслока, Віслоки, Ропи, Попраду, Дунайця, Раби, Скави, Ужа, Лаборця, Ондави, Топлі), а також на маловодних річках і потоках. Для цього на деяких водних артеріях будували навіть штучні водозбірники («гаті», «клявзи»), колодовиловлювачі («решітки»), прокладали до деревообробних підприємств канали. Зокрема, в другій половині XIX ст. неподалік бойківського села Люта теперішнього Великоберезнянського району Закарпатської області на р. Лютянці було споруджено два штучні водосховища, звідки бойки і лемки гнали дерево р. Лютянкою, а далі р. Ужем до селища Перечина та м. Ужгорода<sup>31</sup>. Такі ж греблі для збору води перекрили притоки р. Ужа в інших гірських селах того ж району, про що свідчить і топонім «Став»<sup>32</sup>. Для затримування колод у селах Лютій і Чорноголовах на р. Лютянці<sup>33</sup>, в селищі Перечині і

м. Ужгороді на р. Ужі<sup>34</sup> місцеві жителі спорудили різних модифікацій «решітки» («граблі»), а з с. Кам'яниці до м. Ужгорода проходили сплавний канал завдовжки 11 км<sup>35</sup>.

У другій половині XIX – на початку ХХ ст. врози сплавляли переважно дрова, рідше будівельний ліс. Однак, такий сплав завжди завдавав великої шкоди водному режимові ріки, негативно позначався на її рибному багатстві, погіршував екологічне становище басейну водної артерії в цілому. Він був також менш рентабельним, ніж плотовий. За підрахунками польського інженера А.Шварца, 30 % деревини під час «дикого» сплаву переважно не доходило в пункт призначення. Крім того, погіршувалась її якість, а заодно зростали і втрати: в середньому на 3–5 %, в окремих випадках — до 18 %<sup>36</sup>.

Основна маса будівельного лісу і пиломатеріалів із Лемківщини у цей час сплавлялась у плотах. Плотовий лісосплав порівняно з «диким» мав кілька важливих переваг, насамперед ту, що давав змогу транспортувати деревину на далекі відстані (десятки, сотні і навіть тисячі кілометрів) і в значних обсягах. Крім того, на сформованих плотах можна було перевозити інші види вантажів.

Початок плотового сплаву на ріках Лемківщини у зв'язку з браком відповідних джерел тепер встановити важко. Як уже вказувалось, у середині XVI ст. на притоках та у верхів'ї р. Сяні місцеві жителі доставляли колоди до лісопилень і замків врози. Це дає підстави для висновку про те, що технологію формування лісосплавних плотів лемки освоїли дещо пізніше, можливо, в кінці XVI–XVII ст. Так, в одному з найдавніших письмових джерел з історії Лемківщини, тих же королівських люстраціях 1565–1566 рр., при визначенні податків селян Сяноцького староства й описі основних доходів королівщини лустратор висунув дуже слушну й економіч-

но вигідну для феодалів ідею — про можливість сплаву лісу р. Сян аж до м. Перешибля<sup>37</sup>. В XVII–XVIII ст. сплав деревини в середній частині течії р. Сяну досяг уже значних масштабів<sup>38</sup>.

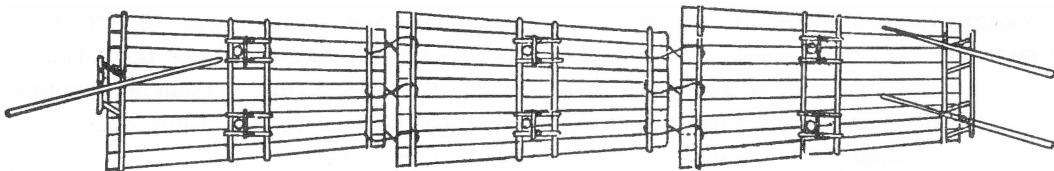
Так чи ні, але незаперечним є насамперед те, що в процесі заселення віддалених гірських районів Лемківщини, інтенсивного будівництва міст і розвитку промисловів, а з другої половини XIX ст. токарно-грошових відносин і промисловості, попит на лісоматеріали постійно зростав. Його задовільнити можна було лише шляхом освоєння лісових масивів Карпат і, відповідно, місцевих водних артерій для транспортування деревини, насамперед плотовим способом.

Проте, на ріках досліджуваного регіону, порівняно з водними артеріями Бойківщини і Гуцульщини, плотовий лісосплав не набув великих масштабів. Тут він практикувався переважно на ріках північних схилів Карпат — Сяні, Віслока, Віслоці, Дунайцю, Попраду. Притому в різний історичний період у зв'язку з природно-географічними умовами на окремих із них сплав здійснювався частково (Попрад), або не проводився зовсім (Ясілка, Ропа, Раба), на що вказували як попередні<sup>39</sup>, так і сучасні дослідники<sup>40</sup>.

Серед рік південних схилів Лемківщини збитий у плоти ліс сплавляли частково по р. Ужу<sup>41</sup>.

Характерною особливістю плотового сплаву на ріках досліджуваного регіону було також те, що тут, на відміну від водних артерій Бойківщини і Гуцульщини, не споруджували штучних водосховищ (за винятком басейну р. Ужа).

Плоти формувалися на невеликій воді або на низьких ділянках берегів ріки, щоб при підвищенні рівні води під час сходу снігового покриву, повені чи випуску води з водозбірника вони могли поплисти. По-перек русла ріки плотарі клали дві коло-



Технологія збивання будівельного лісу в плоти у середній частині течії р. Сян.  
(Miklaszewski J. Lasy...— T.I.— S. 231.— Rys. 23)

ди («пільги»), на які скочували необхідну для однієї плотоодиниці кількість деревин. Передні кінці колод підтесували знизу під певним кутом (приблизно до третини їх товщини), щоб пліт легше долав перешоди водної артерії: водоспади, пороги, виступаюче каміння тощо. Деревини на всіх ріках обов'язково укладалися в плотах вершинами за течією ріки. Одночасно грубші колоди розміщувалися всередині плоту, а тонші — по боках.

Способи кріплення колод у плоті на ріках Лемківщини аналогічні тим, які практикувалися на інших водних артеріях Східних Карпат. Характерною рисою технології формування плотоодиниць було те, що їх передок збивався за допомогою по-перечних брусів, вертикальних дерев'яних кілків і запареної на вогні або в гарячій воді гужви обов'язково жорстко, а задок — за допомогою вертикальних кілків і дерев'яної гужви еластично. У XX ст. замість традиційної гужви почали широко використовували металевий трос. Цьому сприяло також і те, що згідно із законом 1922 р. сплав лісу без кріплення колод у плоті залізним тросям заборонявся<sup>42</sup>.

Однотипність формування лісосплавних плотів в українців Карпат підтверджує і загальна будова кермового управління. Так, на р. Сян конструктивно і за зовнішнім виглядом воно було аналогічне кермовому управлінню, яке побутувало на р. Стрий<sup>43</sup> і складалося з двох основних частин — «стільця» і власне весла. «Столиця» монтували з двох стояків-ніжок, які забивали в просвердлені в з'єднуючому колоді бруску

отвори та горизонтальної перекладини. На останній кріпилися весла<sup>44</sup>. Кількість весел на одному плоті залежала насамперед від його параметрів, а також маршруту сплаву, практичного досвіду керманичів тощо.

Величина і розміри плотів не були статими і в процесі розвитку лісосплаву назнавали змін. Так, у середині XIX ст. у верхів'ї рік Сяну, Віслока і Скави транспортувались плоти з шести-десяти разом збитих колод довжиною в середньому три-четири сажні (один сажень дорівнював 1,728 м) кожна. На р. Дунайцю сплавляли плоти навіть із тринадцяти з'єднаних між собою кругляків завдовжки до п'яти сажнів кожний<sup>45</sup>. Самі ж сплави в той час складалися переважно з однієї-двох плотових одиниць. У кінці XIX — на початку XX ст. внаслідок проведення регуляційних робіт, набутого керманичами практичного досвіду і навичок сплаву, розміри плотів значно збільшилися. Зокрема, на р. Скаві транспортувались плотоодиниці шириною 2 — 4 м і довжиною до 15 м, на р. Сян — 4 — 7x10 — 15 м, Дунайцю і Попраду — 9,5 x 5—19 м<sup>46</sup>. Зріс також загальний обсяг деревини в одному плоті. На р. Дунайцю, наприклад, сплавляли одночасно 20—24 м куб. лісу, а з накладеними на плоти додатковими видами лісоматеріалів (дошками, брусами, дровами тощо) — 30—36 м куб.<sup>47</sup>. Однак, кількість плотоодиниць в одному сплаві майже не змінилася, і, як і в середині XIX ст., становила переважно один-два плоти. До речі, на ріках Лемківщини сплавлялись значно менші за розмірами і об'ємом сплави, ніж на водних

arterіях сусідньої Бойківщини чи Гуцульщини<sup>48</sup>.

У пониззі рік керманичі свої сплави перетворювали, збільшуючи кількість їх ланок як у довжину, так і в ширину. Переформовані сплави мали набагато більшу кубатуру дерева і розміри. Так, на р. Дунайцю в середній і нижній частинах течії «тратви» зміщували 70–100 м куб., а сплави з пиломатерівлів складалися переважно з чотирьох плотових одиниць<sup>49</sup>. На р. Сяні нижче с. Радимна транспортувалися сплави об'ємом 200–600 м куб. В с. Уланові формували «тратви» з 96–162 разом з'єднаних колод. Шість і більше таких плотово-одиниць становили так звані «колії», які сплавляли аж до м. Гданська<sup>50</sup>. До речі, ще на початку ХХ ст. доставлення лісоматеріалів р. Сяном, а далі р. Віслою до Прусії обходилося промисловцям і купцям удвічі дешевше, ніж перевезення залізницею<sup>52</sup>.

Плоти використовували також для транспортування різних вантажів і товарів: гонтів, дощок, брусів, клепок, матеріалів для бондарського начиння і будівництва суден, солі, хліба тощо<sup>53</sup>.

Транспортування лісу за допомогою енергії води (як врозсип, так і в плотах) могло проходити лише при наявності певного сплавного горизонту. Зокрема, плотовий сплав проводився при рівні води в ріці не менше 0,5–0,75 см<sup>54</sup>. Це, безумовно, впливало як на регулярність і періодичність, так і на його загальні масштаби на кожній водній артерії.

Оскільки на ріках Лемківщини не було споруджено штучних водозбірників, режим лісосплаву залежав від відповідних природних і кліматичних умов, насамперед від природних запасів води. У зв'язку з цим найбільш сприятливим для сплаву був період квітня-червня, коли необхідний рівень води в ріках забезпечувався за допомогою суцільного сходу снігового покриву, частих повеней і паводків. Необхідно сказати, що

під час самої повені чи паводку вирушати в дорогу заборонялося та й було небезпечно. Керманичі брали весла в руки лише тоді, коли вода в ріці починала спадати. Також заборонялося сплавляти ліс вночі<sup>55</sup>, в дні римо-католицьких і греко-католицьких свят, у неділю.

Найсприятливіші гідрографічні умови для сплаву були на Сяні і Віслоці. Транспортування плотів у верхів'ї рік Скави, Раби і Дунайцю здійснювалося при водному горизонті 12–18 цалів (1 цаль дорівнював 2,54 см), а на р. Попраді — навіть до 12 цалів<sup>56</sup>. Тому на вказаних водних артеріях, особливо на р. Попраду після зміни річища внаслідок великих повеней у 1813 р., плотовий сплав був нерегулярний, а то й не проводився зовсім. Також нерегулярно сплавляли плоти на р. Ужі. Навіть після спорудження у верхів'ї водної артерії штучних водозбірників транспортування плотів до м. Ужгорода проходило з величими втратами лісоматеріалів. Перешкодами для їх сплаву були скелясте дно і широке мілководнє русло р. Ужа на ділянці від с. Кам'янки до м. Ужгорода<sup>57</sup>. Через аналогічні причини безуспішно закінчились спроби в середині 70-х років XIX ст. сплавляти плоти з лісом у середній і нижній частинах течії р. Лаборця<sup>58</sup>.

Масштаби лісосплаву на ріках Лемківщини в цілому, і на кожній водній артерії зокрема, залежали не тільки від наявності необхідного для нього водного горизонту, а й від загального господарсько-виробничого попиту на деревину. До речі, останній чинник був серед інших одним з основних і безпосередньо впливав на всю структуру карпатського лісорубного і лісосплавного господарства.

Уже згадувалося, що в середньовіччі (XVI ст.) ліс заготовляли і поставляли в двори феодалів, на будівництво замків, частково на лісопильні. Пізніше масштаби лісосплаву поступово зростають. У кінці

XVIII ст. граф Шенборн Мукачівсько-Чинадіївської латифундії робить спробу транспортування будівельного лісу до м. Данціга навіть із Закарпаття. Спочатку ліс доставляли гужовим транспортом до р. Попраду. Звідси його сплавляли до р. Дунайцю, далі Віслою. Але цей шлях не виправдав себе. Він був надто довгим і важким. Перший транспорт із лісом йшов із Закарпаття до м. Данціга майже рік<sup>59</sup>. Тому його швидко припинили.

Основна маса лісоматеріалів сплавлялася водними артеріями Лемківщини в другій половині XIX ст. В цей час інтенсивно експлуатувались майже всі ріки досліджуваного регіону. Причиною цього було будівництво в краї деревообробних підприємств і лісохімічних заводів, виробництво тари і будівельних матеріалів, які широко реалізовувалися як на внутрішньому ринку Австро-Угорщини, так і експортувалися за межі імперії — в Росію і країни Західної Європи. Зокрема, в 1891–1900 рр. Віслою і її притоками було сплавлено близько 1150 вагонів будівельного лісу і 14 вагонів дров<sup>60</sup>. І все ж це значно менше, ніж карпатськими ріками Чорноморського басейну. Для порівняння вкажемо, що лише на р. Дністер у даний час сплавляли 1250 вагонів лісу щорічно<sup>61</sup>, тобто в 10 разів більше.

На початку ХХ ст. найінтенсивніше лісосплав проводився на р. Сян. Притому, в різні роки його масштаби різні. Так, у 1912 р. цією водною артерією було сплавлено тільки 37 м куб. лісу, а в 1913 р.— 74 331 м куб.<sup>62</sup>. На інших ріках лісосплав до першої світової війни в основному було припинено як нерентабельний. Цьому сприяло також і те, що в кінці XIX – на початку ХХ ст. у найвіддаленіші куточки Лемківщини почали прокладати залізниці і вузьколійки. Зокрема, на початку ХХ ст., після завершення будівництва залізничної колії Ужгород — Сянки припинився сплав лісу на р. Уж<sup>63</sup>. Тоді ж були

прокладені вузьколійки вздовж р. Лютянки і р. Тур<sup>64</sup>. Будівництво залізниць та зведення на ріках мостів, з одного боку, обмежували користування водними артеріями для лісосплаву, з другого — сприяли транспортуванню лісоматеріалів саме залізничними коліями.

Сплавом деревини займалися жителі прибережних сіл, які добре знали характер ріки, переймали від попередніх поколінь навички, знання й досвід. Цим заняттям займалися виключно чоловіки, оскільки воно вимагало міцної фізичної сили, сміливості, виносливості, спритності тощо. Правом вести плоти рікою користувалися лише найдосвідченіші керманичі. Основна частина сплавників була їхніми помічниками. Щоб стати керманичем, треба було добре засвоїти способи кріплення плотів, вивчити правила сплаву і маршрут водної артерії, виявити під час транспортування деревини всі здібності до даного заняття. Крім того, в другій половині XIX – на початку ХХ ст. до сплаву допускалися лише ті, хто мав ще спеціальний дозвіл промисловця.

Вербуванням робітників сплаву лісу та плотогонів займалися спеціальні посередницькі контори, що виникали в Карпатах і на Прикарпатті, приблизно з середини XIX ст. Як засвідчують джерела, вони зосереджувалися переважно в пунктах основних пристаней і прирічкових лісоскладів, у місцях переформування сплавів. Зокрема, в 90-х роках XIX ст. у басейні р. Сяну такі контори знаходилися в Ніску, Руднику та Уланові<sup>65</sup>. Привертає увагу також той факт, що за право одержати дозвіл на відкриття посередницької контори між конкурентами велася вперта і гостра боротьба, а отримавши його, власник щорічно сплачував державі значний податок. Тих, що займалися самовільним найманням сплавників, притягали до судової відповідальності та штрафу<sup>66</sup>.

Назагал для лемків лісорубство і сплавницьке заняття мало велике значення, бо часто було для багатьох важливим додат-

ковим, а то й єдиним у тих умовах засобом для існування.

- <sup>1</sup> Жерела до історії України-Руси. Описи королівщин в землях руських XVI віку.— Львів, 1897.— Т. 2.— С. 292–293.
- <sup>2</sup> *Zlatník A. Příspěvky k dějinám státních lesů a lesnictví na Podkarpatské Rusi // Studie o státních lesích na Podkarpatské Rusi.*— Praha, 1934.— Dil. 1.— С. 13–14.
- <sup>3</sup> Жерела до історії України-Руси.— Т. 2.— С. 254–255, 260.
- <sup>4</sup> Там само.— С. 267–268, 277, 280–281.
- <sup>5</sup> Підраховано за: Жерела до історії України-Руси.— Т. 2.— С. 297–300.
- <sup>6</sup> Там само.— С. 296.
- <sup>7</sup> *Zlatník A. Příspěvky k dějinám státních lesů...— S. 16.*
- <sup>8</sup> Ibit.
- <sup>9</sup> Шляхом до щастя: Нариси історії Закарпаття.— Ужгород, 1973.— С. 54.
- <sup>10</sup> Rocznik statystyki Galicyi wydany przez krajowe Biuro statystyczne (Oddział statystyki przemysłu i handlu). Rok II. 1887 i 1888.— Lwów, 1889.— С. 167.
- <sup>11</sup> Ibid.— С. 168.
- <sup>12</sup> Ibid.— С. 167–168.
- <sup>13</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Львові (далі.— ЦДІА України у м. Львові).— Ф. 146.— Оп. 60.— Спр. 74, 131, 132, 204, 264 та ін.
- <sup>14</sup> Там само.— Спр. 52.— Арк. 9 зв.; Спр. 74.— Арк. 5 зв.; Спр.— 131.— Арк. 27 зв.; Спр. 275.— Арк. 30 зв. та ін.
- <sup>15</sup> Rocznik statystyki przemysłu i handlu krajowego. Przemysł drzewny.— Lwów, 1888.— Zesz. 10.— Tab. 1.— С. 8–10, 13–15, 25–26.
- <sup>16</sup> *Zlatník A. Příspěvky k dějinám státních lesů...— S. 16.*
- <sup>17</sup> Архів Інституту народознавства НАН України (далі.— Архів ІН НАН України).— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 312.— Арк. 11 зв.; ЦДІА України у м. Львові.— Ф. 146.— Оп. 60.— Спр. 73.— Арк. 15–16.
- <sup>18</sup> ЦДІА України у м. Львові.— Ф. 146.— Оп. 60.— Спр. 73.— Арк. 23–24.
- <sup>19</sup> Архів ІН НАН України.— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 312.— Арк. 17 зв.; 21.
- <sup>20</sup> Там само.— Арк. 24 зв.
- <sup>21</sup> ЦДІА України у м. Львові.— Ф. 146.— Оп. 60.— Спр. 73.— Арк. 23–24.
- <sup>22</sup> Мушинка М. Нариси етнографії: Південь // Лемківщина: Земля, люди, історія, культура.— Нью-Йорк; Париж; Сидней; Торонто, 1988.— Т. 2.— С. 237; Парікова М. Традиційні види зимового транспорту в районі Верхньої Цирохи // Науковий збірник Музею української культури в Свиднику.— Пряшів, 1979.— Т. 9.— Кн. 2.— С. 174.
- <sup>23</sup> Архів ІН НАН України.— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 312.— Арк. 17, 20 зв.
- <sup>24</sup> Там само.— Арк. 16 зв., 20 зв., 24 зв.
- <sup>25</sup> Там само.— Арк. 17 зв., 24 зв., 18.
- <sup>26</sup> Жерела до історії України-Руси.— Т. 2.— С. 255, 256, 261, 267–268, 277, 280–281.
- <sup>27</sup> Архів ІН НАН України.— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 312.— Арк. 13, 18; Спр. 313.— Зош. 1.— Арк. 24 зв.; Тарнович Ю. Матеріальна культура Лемківщини.— Краків, 1941.— С. 46; Парікова М. Традиційні види зимового транспорту...— С. 173.
- <sup>28</sup> Там само.— С. 42; Фальковський Я. Село Волосате Ліського повіта: Начерк матеріальної культури // Літопис Бойківщини.— Самбір, 1935.— Т. 5.— Ч. 5.— С. 24.
- <sup>29</sup> Жерела до історії України-Руси.— Т. 2.— С. 292–293, 297–300.
- <sup>30</sup> Там само.— С. 267–268, 269, 272, 274, 275, 276, 278, 280–281, 282.

- <sup>31</sup> Архів ІН НАН України.— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 313.— Зош. 2.— Арк. 29 зв.— 31.
- <sup>32</sup> Там само.— Арк. 24, 26 зв., 28–29, 31 зв.— 32.
- <sup>33</sup> Там само.— Спр. 312.— Арк. 25; Спр. 313.— Зош. 2.— Арк. 30 зв.— 31.
- <sup>34</sup> Львівська наукова бібліотека ім. В. Стефаника НАН України (далі.— ЛНБ НАН України).— Карточковище.— 1655/20.— Zone 11.— Col. XXVII.
- <sup>35</sup> Там само.; *Zlatník A. Příspěvky k dějinám státních lesů...*— Tab. 13.— S. 94.
- <sup>36</sup> Szwarc A. Transport drewna.— Warszawa, 1922.— S. 50.
- <sup>37</sup> Жерела до історії України-Руси.— Т. 2.— С. 293.
- <sup>38</sup> Burszta J. Materiały do techniki spławu rzecznego na Sanie i średniej Wisle z XVII i XVIII w. // *Kwartalnik Historii Kultury Materiałnej*.— 1955.— Т. 3.
- <sup>39</sup> Pol W. Rzut oka na północne stoki Karpat.— Kraków, 1851.— Tab. 1.
- <sup>40</sup> Jařábek R. Karpatské vorářství v 19. století.— Praha, 1961.— S. 103–108.
- <sup>41</sup> Архів ІН НАН України.— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 12.— Арк. 17 зв.; Спр. 313.— Зош. 2.— Арк. 29 зв.
- <sup>42</sup> Rynek drzewny [Poznań].— 1922.— Rocznik 4.— 100.— S. 3.
- <sup>43</sup> Див.: Глущко М. Етнографія бойківського лісосплаву // Записки Наукового товариства імені Т. Шевченка.— Львів, 1992.— Т. 223.— С. 160–161 (схема), 164.
- <sup>44</sup> Miklaszewski J. Lasy i leśnictwo w Polsce.— Warszawa, 1928.— Т. 1.— S. 231.
- <sup>45</sup> Pol W. Rzut oka...— Tab. 1; Jařábek R. Karpatské vorářství...— S. 102–104, 108.
- <sup>46</sup> Kochanowski S. Spław i żegluga na wodach lądowych ze względu na transporty drewna // *Sylwan*.— Lwów, 1912.— Rok 30.— S. 236–237.
- <sup>47</sup> Ibid.— S. 236.
- <sup>48</sup> ЦДІА України у м. Львові.— Ф. 146.— Оп. 71.— Спр. 38.— Арк. 3, 6, 26, 61–62 зв., 86–87 зв.
- Оп. 22 а.— Спр. 86.— Арк. 12; Оп. 68.— Спр. 1607.— Арк. 91, 157, 161–162; Глущко М. Лісозаготівлі // Гуцульщина: Іст.-етнографічне дослідження.— К., 1987.— С. 123; його ж. Етнографія бойківського лісосплаву.— С. 162–163.
- <sup>49</sup> Kochanowski C. Spław i żegluga...— S. 236.
- <sup>50</sup> Ibid.— S. 237.
- <sup>51</sup> Janika M. Flisy // Lud.— 1904.— Т. 10.— S. 6–7.
- <sup>52</sup> Kochanowski C. Spław i żegluga...— S. 237.
- <sup>53</sup> Pol W. Rzut oka...— Tab. 1; Jařábek R. Karpatské vorářství...— S. 101–110.
- <sup>54</sup> Szwarc A. Transport drewna.— S. 50.
- <sup>55</sup> Zbiór ustaw i rozporządzeń administracyjnych.— Lwów, 1903.— Т. 4.— Cz. 1.— S. 299.
- <sup>56</sup> Jařábek R. Karpatské vorářství...— S. 102–107.
- <sup>57</sup> Zlatník A. Příspěvky k dějinám státních lesů...— 16–17.
- <sup>58</sup> Ibid.— S. 22.
- <sup>59</sup> Шульга І. Г. Втягнення феодальних господарств Закарпаття в товарно-грошові відносини в другій половині XVII ст. / По архівах Мукачево-Чинадієвської латифундії Шенборна // Наукові записки Ужгородського державного університету.— Ужгород, 1957.— Сер. іст.— Т. 30.— С. 20.
- <sup>60</sup> Bujak Fr. Galicyja.— Lwów, 1910.— Т. 2.— S. 27.
- <sup>61</sup> Ibid.
- <sup>62</sup> Miklaszewski J. Lasy i leśnictwo...— Т. 1.— S. 226, 231.
- <sup>63</sup> Архів ІН НАН України.— Ф. 1.— Оп. 2.— Спр. 313.— Зош. 2.— Арк. 25 зв., 27 зв.
- <sup>64</sup> Zlatník A. Příspěvky k dějinám státních lesů...— S. 13.
- <sup>65</sup> ЦДІА України у м. Львові.— Ф. 146.— Оп. 71.— Спр. 38.— Арк. 3, 6, 26, 61–62 зв., 86–87 зв.
- <sup>66</sup> Там само.— Спр. 37.— Арк. 62–62 зв., 66–66 зв.; Спр. 38.— Арк. 241–241 зв.