

Jeřábek, Richard

Vorařství v povodí Prutu (Prut a Čeremoš) a Seretu (Seret, Sučava, Moldava a Bystrica)

In: Jeřábek, Richard. *Karpatské vorařství v 19. století*. Vyd. 1. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1961, pp. 123-130

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/119186>

Access Date: 28. 11. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

V.

VORAŘSTVÍ V POVODÍ PRUTU (PRUT A ČEREMOŠ) A SERETU (SERET, SUČAVA, MOLDAVA A BYSTRICA)

Nejvýchodnější území, k němuž poskytují doplňující tabule zprávy o vorářství, je oblast někdejší Bukoviny s přilehlými kraji východohaličskými ve východních Karpatech. Údaje z doplňovacích tabulí se týkají horního toku Prutu s oběma rameny Čeremoše a horního toku Seretu se Sučavou, horním tokem Moldavy a částí horního toku Bystrice, zvané Zlaté.

Největší bukovinská řeka Prut⁴²⁶) pramení v bývalém Kolomyjském kraji na blízkou uherské hranice v Poloninských Karpatech. Rakouským územím protékala jen v krajích Kolomyjském, Stanislavovském a Bukovinském, pak vtékala do knížectví Moldávie a u Galac ústí do Dunaje. Obchod dřevem po řece začínal u Mikuličina, kde byl Prut již splavný pro vory, ovšem jen od konce dubna do konce června a na podzim od září do konce října.⁴²⁷) Za příznivých podmínek se vory splavovaly od obce Jamna nad Mikuličinem. Většinou se však v úseku Prutu mezi Jamnou a Deljatinem splavovalo kmenové i palivové dříví volně k deljatinské pile a k tamním solným dolům a solným dolům v Lončině. Tam se zachycovalo u mříže (Holzrechen) a vedlejším ramenem řeky a mlýnskou struhou se dopravovalo dále. U deljatinské pily se obvykle vory nakládaly prkny, latěmi, fošnami atd. o váze 30—40 centnýřů a plavily se do dolních krajů, hlavně do Moldávie.

Za nízkého stavu vody v řece ovšem velmi plavbu komplikovaly různé překážky v řece, mj. stromy a kůly v řečišti, které se po povodních hromadily hlavně na deljatinské mříži spolu s množstvím kamení. Dále ztěžovaly plavbu mnohé lodní mlýny a černovický lodní, tj. pontonový most, který se musel k propouštění vorů otevírat.

Vory se sbíjely z 8—10 kmenů a svazovaly se k plavbě obvykle dva za sebou. Při dobré vodě urazily denně 8—9 mil. Na horním toku Prutu bylo v první

⁴²⁶) HETG Q3-R3.

⁴²⁷) Na výročních trzích v městech podél Prutu se obchodovalo především rohatým dobytkem a koňmi pro Halič a Německo, vedle toho též surovými a vydělanými volskými kůžemi, ovčími rouny, safiánovými kůžemi, obilím, sklem, moldavským vínem a kuchyňskou solí. Tento obchod byl však provozován hlavně po silnicích na povozech, a to mezi Moldávií, Valáchií a Besarabií na jedné a Uhrami, Polskem a Německem na druhé straně. Z jas bylo udržováno obchodní spojení s Galac i s Istanbulem.

polovině 19. století vorařství jedním prostředkem odvozu vytěženého dřeva z rozsáhlých lesů komorního panství v Nadvorné,⁴²⁸⁾ které zásobovalo dřevem pilu v Deljatině a solné doly tamtéž, a komorního panství v Lončině, které dodávalo dřevo místním solným dolům a vyváželo dřevo do Kolomyje, Snjatyna a Černovic.

Vzhledem k tomu, že na Prutu byly příznivé plavební podmínky a nebylo zde vodních mýt ani cla za dopravu zboží na vorech naloženého, prosperovala voroplavba znamenitě. Velkým odbytištěm palivového a stavebního dřeva byla Moldávie, na lesy velmi chudá. K usnadnění voroplavby vzniklo na Prutu mnoho vodních staveb, např. u Deljatina a Lončina, zejména však po povodni v roce 1821 rozsáhlá regulační stavba u Černovic. Většinou to byly haťové stavby a vrbový porost k ochraně břehů. Mnohé stavby vodní a zejména stavby několika silnic byly však teprve na počátku 19. století projektovány a vesměs se počítalo s jejich kladným vlivem na rozvoj voroplavby. Měla to být zejména cesta údolím Prutu přes Deljatin a přes hřeben Karpat Poloninských až do Körözmezo v někdejší marmarošském komitátě. Část obchodu měla převzít voroplavba na Prutu.⁴²⁹⁾

Pro okolní kraje měla voroplavba na Prutu nesmírný význam. Nemenší význam však měla i pro obyvatele na horním toku této řeky, protože ti se většinou živili přípravou vorového dřeva a řeziva a jejich splavováním ve vorech. Teprve na středním toku Prutu měli obyvatelé možnost žít se převážně zemědělstvím, chovem a prodejem jatečného dobytka, popřípadě zčásti překupnictvím.

Ještě čilejší než na horním Prutu byla v 19. století voroplavba na Čeremoši.⁴³⁰⁾ Podél obou ramen této řeky byly rozsáhlé lesy s velmi kvalitním stavebním dřevem, po němž byla v údolních oblastech východní Haliče, Bukoviny a Moldávie velká poptávka.

Splavnost pro vory na Čeremoši počínala na začátku 19. století poměrně vysoko v Poloninských Karpatech. Vaziště byla hlavně u soutoku obou ramen Čeremoše u obce Ustjeriki. Na Černém Čeremoši se však plavba konala často již od obce Žabje. Záviselo to na stavu vody v řece, protože k plavbě tímto kamenitým a nerovným řečištěm bylo třeba nejméně 1½ stěvice vody. Proto se mohla voroplavba provozovat v první polovině 19. století obvykle jen v květnu, v září a říjnu, tedy v obdobích větších atmosférických srážek. V době povodní koncem července a začátkem srpna byla plavba po Čeremoši velmi nebezpečná, protože řeka má příliš nepravidelné koryto a velký spád. Vodních staveb k usnadnění voroplavby na ní na počátku 19. století nebylo. Teprve v druhé polovině 19. století byla na Černém Čeremoši zřízena vodní nádrž, klauz, která umožňovala splavovat vory

⁴²⁸⁾ Srov. E. Hołowkiewicz, o. c., passim.

⁴²⁹⁾ I z vojenského hlediska se považoval projekt této silnice za významný, protože se jí měla otevřít cesta rakouským vojskům z Uher do Haliče při případné válce s Polskem a Ruskem.

⁴³⁰⁾ HETG R3-S1. .

od obce Žabje od jara do podzimu v množství přiměřeném kvantitě zachycené povrchové vody.

Cesta vorů od soutoku obou ramen až po ústí Čeremoše do Prutu měřila asi 9 mil a voraři ji sjížděli za příznivého počasí během jednoho dne. Vory sbíjeli z 8—10 kmenů a často svazovali dvě tyto tabule za sebou. Plavili je buď jen do Kut a Višnice nebo až na Prut a po něm do Kolomyje, Šnjatyně, Černovic, popřípadě až do Moldávie. Tyto vory nakládali obvykle dvěma kopami prken a jednou kopou fošen o celkové váze 25 centnýřů.

V první polovině 19. století bylo vorařství na Čeremoši hlavním zdrojem obživy zdejšího nepočteného obyvatelstva, které se vesměs živilo zpracováváním dřeva.⁴³¹⁾

K ještě většímu rozvoji vorařství na Čeremoši došlo v druhé polovině 19. století po zřízení několika klauzů, zejména nad obcí Žabje. Vory, zvané zde „plot“ či „daraba“⁴³²⁾ se stavěly na břehu Čeremoše na dvou podvalinách, líhách, zvaných „pilhy“, položených kolmo k řece. Práci při stavbě plti řídil „kermãnyč“, tj. kormidelník, přední pltník. Dřevo se na břehu nakladlo tak, aby kmeny směřovaly tenčími konci po proudu řeky. Vpředu se na spodní straně zkosily, aby plť nenarážela při plavbě na kameny v řečišti. Poškození plti na přejích se voraři, snažili čelit i zvláštním způsobem vázání jednotlivých kmenů, které se spojovaly navzájem houžvemi, zvanými „ròzkrutie“, a to tak, aby se jednotlivé kmeny mohly volně pohybovat a při nárazu na překážku nadzvednout nebo uhnout stranou a po jejím překonání vrátit do původní polohy. Houžvemi byly navzájem svázány kmeny liché a navzájem kmeny sudé. Tak houžve tvořily jakýsi řetěz, zvaný „lanc“. Stejným způsobem byly svázány i silnější konce kmenů na zádi plti, aby rovněž mohly měnit polohu na překážkách. Jedné takové vorové tabuli se říkalo „tãlba“. Po svázání se spustila s podvalů do řeky a dvě nebo tři tyto tabule se za sebou svázaly a tvořily tzv. „nadòvžnycu“. Dvacet až třicet vorů byl tzv. „harèm“. První a poslední tabule byly opatřeny vesly. Toto veslo, zvané „kjerma“, se skládalo z desky a bidla, zvaného „drugâr“, upevněného na střední osce „stolka“, obdobného slovenskému „jarmu“; tato oska se nazývala „svòreň“. Stolice se skládala ze tří kolmo po stranách a uprostřed plti do kmenů zasazených silných, pevných kmínků, na něž bylo napříč navlečeno bidlo. „Stolek“ byl stejný vpředu i vzadu pramene. Stavba celé plti trvala 2 dny.

Na vodu se plť spouštěla za příhodného stavu vody, buď po deštích nebo po vypuštění klauzu. Před spuštěním chodil po plti jeden muž, dělal nad každou kládou kříž sekerou a říkalo: „jak jsem vás teď všechny poznamenal, tak necht mi dopomůžte bůh vás dopravit tam, kam chci!“. Pak zatnul třikrát sekeru do

⁴³¹⁾ Jen ve městech Kutý a Višnica se část obyvatel živila obchodem rohatým dobytkem, ovce, vlnou, hlavně však safiánovou kůží, která se v Kutech opracovávala. Těmito produkty se zde obchodovalo hlavně na výročních trzích, jež se konaly na Rachmanski velygden, na ruský svátek sv. Kosmy a Damiána, na svátek Makowy, na den Česnoho chresta a svátek Tanasia.

⁴³²⁾ Na Dněstru se říkalo „darab“ vorům svázaným ze sedmi kusů kulatiny o délce 4 až 5 sáhů. W. Pol, o. c., str. 50.

prostřední klády, vzal veslo a s druhým veslařem, který s břehu přiskočil a též se ujal vesla, nahlas odříkali modlitbu, ve které „nie wolno wspominać Matki Boskiej, gdyż ona wazy na człowieka, ażeby zrobić z niego topielca, bo to jej dusze; najwięcej należy wspominać św. Mikołaja, bo on pomaga bardzo na wodzie“.⁴³³) Sv. Mikuláš byl totiž patronem huculských vorařů.

První pltník musel být s trasou velmi dobře obeznámen.⁴³⁴) Plavil plť až do dalšího přístavu, kde je jiní muži sbíjeli dohromady a odplouvali po Čeremoši a Prutu dál.

Za splavení se platilo od množství klád nebo od kubických coulů. Židé platili na konci 19. století za plavbu ze Žabiho do Kut za kmen 7—8 sáhů dlouhý a 8 coulů u vrcholu silný po 30 ct., Prusové (?) od coulu kubického po 7—8 ct. Za krokve 5—6 sáhů dlouhé a 6 coulů silné platili Židé 25 ct., Prusové 5—6 ct. za coul atd. Ještě dlouho po vybudování železnice z Kolomyje do Černovic se užívalo Čeremoše k dopravě stavebního dříví a řeziva, protože trať byla příliš vzdálena od pil.⁴³⁵)

Ze Žabiho do Kut se jelo 1 den za výdělek 20—24 zlr. na dva lidi. Někdy ovšem trvala plavba i 14 dní, když se některá z plťí roztržila a zatarasila řečiště. Pak se totiž stávalo, že plťi plovoucí těsně za sebou se nakupily v tzv. „mohyly“.⁴³⁶)

I na horním toku Seretu⁴³⁷) ve východním předhoří Poloninských Karpat byly v 19. století velmi dobré podmínky pro rozvoj voroplavby. Rozlehlé lesy s obrovskými zásobami stavebního a palivového dřeva však zůstávaly velmi málo využity pro těžbu a vývoz, protože voroplavba se zde příliš nerozvinula. Poněkud ji ztěžovalo zašterkování řečiště Seretu, stromy a kůly, jež byly po častých červencových a srpnových povodních hluboko zaryty do dna řeky. Hlavním důvodem zaostalosti voroplavby však bylo především to, že zdejší obyvatelstvo dávalo přednost výnosnějšímu a snazšímu obchodu jatečným dobytkem, koňmi a ovci na výročních a týdenních trzích v městě Seretu.⁴³⁸)

Voroplavba se omezovala jen na dvě období v roce, a to od dubna do konce června a od začátku září do konce října, když bylo v řece nejméně 2 střevice vody.

Seret byl splavný pro vory nedaleko od pramenů u obce Šipot, kde se svazovaly vory z 6—8 kmenů obvykle slabého stavebního dřeva, jež se plavilo po Seretu až do Moldávie. Náklad řeziva se na vory nebral, protože na horním toku

⁴³³) Viz W. Szuchiewicz, Huculszczyzna I, Lwów 1902, str. 214—218, odkud cituji údaje o voroplavbě na Čeremoši v druhé polovině 19. století, pokud neuvádím jiný pramen.

⁴³⁴) Huculští voraři museli prodělávat na vodě zkoušku, zvanou pasování na legiňa, jak o tom píše F. Rehoř, Huculové, Světozor XVI, 1882, str. 484 a 486.

⁴³⁵) Srov. E. Hołowkiewicz, o. c., str. přílohy 33.

⁴³⁶) W. Szuchiewicz, o. c., str. 218.

⁴³⁷) HETG S1-S2.

⁴³⁸) Kromě toho se zde obchodovalo sklem a moldavským vínem. Přes město Seret byl proědnictvím sedmihradské silnice velmi čilý styk mezi Besarábii, Moldávií, Haličí, Sedmihradskem a Německem. Po této silnici se rovněž rozváželo naplavené dříví do okolí.

řeky nebylo žádných pil. Za příznivého počasí urazily tyto malé vory asi 7 až 8 mil denně.

Obdobná situace byla v první polovině 19. století na přítoku Seretu — Sučavě.⁴³⁹⁾ Lesní bohatství rovněž zůstávalo téměř nevyužito, protože se dávala přednost obchodu koňmi, vepřovým a rohatým dobyt看em, kůžemi, bukovinským železem a sklem, zvláště tabulovým, moldavským vínem, kuchyňskou solí apod. Střediskem tohoto obchodu bylo hlavně staré město Sučava, někdejší residence knížete („der Hospodare“). Na počátku 19. století ovšem i tento obchod vázl, zejména s tureckou Moldávií, kde byly v té době vážné vojenské nepokoje a též časté morové epidemie.

Voroplavba se provozovala hlavně v květnu, červnu, září a říjnu, když bylo asi 1½ stěvíce vody. Sučava byla splavná pro vory již nedaleko od pramenů, protože měla mnohem menší spád než Prut nebo Čeremoš. Ve skutečnosti se však plavba provozovala teprve od vesnice Báltin. Vory se sbíjely z 6—8 kmenů a plavily se jen do města Sučavy. Dříve se ovšem plavily až do knížectví moldavského. Tyto vory neměly žádného nákladu, protože ani na této řece nebylo pil. Urazily denně při dobré vodě jen asi 8 mil, protože v řečišti bylo mnoho překážek, hlavně mělčin.

Těž obchod na řece Moldavě,⁴⁴⁰⁾ dalším přítoku Seretu zprava, vázl na počátku 19. století v důsledku válečných akcí v turecké Moldávii. Střediskem hospodářského života na řece Moldavě byl Campulung Moldovenesc,⁴⁴¹⁾ z jehož okolí a z výše položených horských oblastí se vyváželo prvotřídní stavební dřevo, mezi jiným i sěžně pro lodí, k turecké pevnosti Ibraila a do města Galac, ovšem před vznikem nepokojů a morových ran v Moldávii.

Moldava byla pro vory splavná od obce Fundul-Moldovei za stavu vody 1½ stěvíce, tedy obvykle v dubnu, květnu a červnu, v září a v říjnu. Při nižším stavu vody nebyly totiž sjízdné mnohé mlýnské jezy na horním toku, na dolním toku pak překážely plynulé plavbě časté mělčiny, nepravidelnosti koryta apod. Vory se na této řece sbíjely ze šesti, osmi až desíti kmenů a nakládaly se různými druhy měkkého stavebního dřeva o váze 20—25 centnýřů. Bylo možno s nimi urazit denně jen 7 mil, protože plavba přes jezy byla nebezpečná a značně voráře zdržovala.

Válečné nepokoje v turecké Moldávii byly též příčinou na počátku 19. století jen lokálního významu voroplavby na řece Bystrici,⁴⁴²⁾ pramenící v Sedmihradsku v Rodenských horách. Tato řeka, totiž tekla územím Bukoviny jen částí horního toku od ústí potoka Cârliba po městys Vatra-Dornei, kde Bukovinu opouštěla a v Moldávii ústila do Seretu.

⁴³⁹⁾ HETG S3-T.

⁴⁴⁰⁾ HETG T1-T2.

⁴⁴¹⁾ Obchodovalo se zde ovce, vepř, rohatým dobyt看em, vlnou, sýry, kůžemi, kuchyňskou solí, železem a mědí, po řece Moldavě jedinečným stavebním dřevem.

⁴⁴²⁾ HETG T3-U.

Na počátku 19. století, když ustal vývoz dřeva do turecké Moldávie, omezila se doprava na Bystrici jen na splavování palivového a stavebního dřeva do železáren a mědiren svob. pána von Mans v obci Iacobeni. K plavení palivového dříví se využívalo i potoka Cârliba, přítoku Bystrice, pramenícího v Poloninských Karpatech.

Voroplavbu bylo možno provozovat v květnu, červnu, září a říjnu při stavu vody asi 1½ střevice. Bystrica byla pro vory splavná již od sedmihradské hranice. Při ústí potoka Cârliba se vázaly vory z pěti, sedmi až desíti kmenů a na ně se nakládalo trochu palivového dřeva o váze 10—15 centnýřů. Tyto vory zpravidla urazily denně vzdálenost 7 mil, protože řečiště bylo hodně zašterkované a zanešené velkými kameny.

V povodí Bystrice se sice obchodovalo dobytkem a měděnými i železnými výrobky mezi Moldávií a Semihradskem, avšak to nemělo žádného podstatného vlivu na voroplavbu, která se na počátku 19. století lokalizovala jen na úsek mezi ústím potoka Cârliba a železárnami v Iacobeni, které v té době voroplavbu na Bystrici vydržovaly pro svoji potřebu.

K prudkému rozvoji vorařství došlo na bukovinských řekách, zejména na Bystrici, hlavně v průběhu druhé poloviny 19. století. V té době vzniká v povodí bukovinských řek mnoho závodů na zpracování dřeva, počínajíc pilami,⁴⁴³) v té době už i parními, a končíc nábytkářským průmyslem. Osídlení horních toků bukovinských řek bylo velmi řídké a z toho ještě část obyvatelstva se věnovala chovu dobytka, zvláště ovcí, na salaších roztroušených v Poloninských a Východních Karpatech i v Rodenských horách. A tradiční způsoby práce místních dřevařů už neodpovídaly nově se vytvářejícím poměrům v těžbě, dopravě a zpracování dřeva. Proto se v této době najímali lesní dělníci z velmi vzdálených horských oblastí s rozvinutějším dřevařstvím. Byli to italská dělníci z Tirolských Alp a Kraňska a v menší míře i slovenští, maďarští a ukrajinští dřevaři, kterým místy doma ubývalo pracovních příležitostí.

Mnohé pokročilejší metody, zaváděné zahraničními dělníky, se uplatnily v těžbě a zpracování dřeva, jen jeho transport po vodě zůstal téměř beze změny, a to až do současnosti.

Vorové tabule se na Bystrici vázaly ve vodě z 10—20 kmenů. Dvě nebo tři tabule, zvané „căpătâe“, tvořily dohromady „plută“ čili vor. Kmeny i vorové tabule se svazovaly houžvemi („gânjuri“). Na obou koncích byl vor opatřen kormidly („cârme“), zachycenými na tzv. jhu („jug“), odpovídajícím slovenskému „jarmu“. K břehu byl vor upevněn na silném lýkovém provazu, zvaném „odgon“, nebo na laně ze silného drátu, zvaném „șpranga“, uvázaném k pevně zatlučenému kůlu („țâiac“). — U předního vesla byl kormidelník zvaný „cârma-

⁴⁴³) Někteří z nich z pohraničí haličsko-bukovinského uvádí v přehledu dřevařských podniků v Haliči E. Hołowkiewicz, o. c., passim.

ciu“, na zádi (na ocase — „la coadă“) vesloval „dălcăuş“, zadní pltník. Na jeho místě mohla být i žena. Jen na velkých vorech nebo na příliš nebezpečné vodě se oba tito plavci zdvojovali; někdy bylo třeba více plavců při velkém zatížení plti nákladem („încărcătură“).⁴⁴⁴)

Oba plavci, zejména přední, museli být dobře obeznámeni s plavební trasou. Zvláště velké nebezpečí na ně číhalo v údolí Tarcăului, poblíž Piatra-Neamţ, kde se na peřejích vytvářely obrovské vlny („nahlap“), zejména po deštích, kdy se tok Bystrice velmi zrychloval.⁴⁴⁵) Vodní přívaly tvořily záatarasy, které voráři museli velmi pracně odstraňovat. Za sucha ovšem překázela plavbě skaliska v řečišti. Nejpříhodnější vodu pro plavbu vorů vytvářely klauzy, postavené v druhé polovině 19. století i na některých přítocích Bystrice a zvané „haiţur“ nebo „şpraiţur“.⁴⁴⁶)

V době příhodné vody se snažili plavci urazit co nejdelší úsek cesty. Proto zastavovali jen tam, kde v okolních vesnicích potřebovali nakoupit potraviny, nebo tam, kde nacházeli pro dřevo odbyt. Kormidelník vpředu přirazil bokem plti ke břehu, zadní vorář vyskočil na břeh, zarazil kůl kotvy do země a obložil ho velkými kameny.

Největšími vorářskými stanicemi („şchele“) byly obce: Dorna na jižním úpatí Poloninských Karpat, Broşteni na severovýchodě Východních Karpat, Straja, Hangu, Tarcău-Gheuca, Piatra-Neamţ a Bacău na Bystrici, Căleni a Galaţi na Dunaji.⁴⁴⁷) Z Căleni se vraceli zadní plavci zpět domů a dva prameny se svazovaly vedle sebe.

Na Bystrici zastavovaly vory hlavně u stanic, kde byly zřízeny pily; zde se plti nakládaly řezivem. Od pil se též splavovaly vory vázané jen ze stavebního dřeva, fošen a naložené šindelem („draniţa“). Těmto vorům z řeziva se říkalo „dulap“.⁴⁴⁸) V údolí Bystrice bylo v druhé polovině 19. století velké množství pil, vesměs ve správě společnosti „Foresta“.

Plavci byli organizováni po četách („cete“), vedených zprostředkovatelem plavby a vedoucím skupiny, zvaným „dragomán“.⁴⁴⁹) Tento kolektivní charakter však měla voroplavba na Bystrici až od Piatra dolů po proudu.⁴⁵⁰) Individuální

⁴⁴⁴) Stručné popisy stavby plti na Bystrici viz A. Capşa, Plutăritul pe Bistriţa (mic studiu antropogeografic), Anuarul Liceului „Petru-Rareş“, Piatra-Neamţ 1930—1931, str. 82—84; C. Tănase-Teiu, Plutaşii pe Bistriţa, Hangu-Neamţ 1938; V. Tăranu, Plutăritul pe Bistriţa, Anuarul Liceului „Petru-Rareş“, Piatra-Neamţ 1936—1940, str. 47—55; V. Tufescu, Valoarea economică a râurilor moldoveneşti, Buletinul Societăţii Regale Române de Geografie LIX, 1940, str. 498 až 501. Terminologii viz v rozsáhlé studii V. Arvinte, Terminologia exploatării lemnului şi a plutăritului, Studii şi cercetări ştiinţifice VIII, 1957, sv. I, str. 1—184.

⁴⁴⁵) Na Bystrici kolísá průtok mezi 7 až 360 m³/sec. a při povodních dosahuje až 1000 m³/sec.

⁴⁴⁶) A. Capşa, o. c., str. 84; V. Arvinte, o. c., str. 151 a 169.

⁴⁴⁷) V. Tufescu, o. c., str. 504.

⁴⁴⁸) A. Capşa, o. c., str. 85.

⁴⁴⁹) V. Arvinte, o. c., str. 146.

⁴⁵⁰) V. Tufescu, o. c., str. 504.

ráz měla zejména na splavných přítocích Bystrice: Dorna, Neagra, Bistricioara, Bicaz a Tarcăul.^{450a)}

Vorařství v povodí Prutu a Seretu mělo zcela odlišný ráz od voroplavby v povodí Visly a podstatným způsobem se lišilo i od vorařství na Dněstru a jeho karpatských přítocích. Zatímco na Visle i Dněstru se provozovalo vorařství ve směru odpovídajícím i hlavním směrům obchodu ostatním zbožím, na Prutu a Seretu s přítoky voroplavba v dolní splavné části řek hlavní směry pozemního obchodu protínala. Tok těchto řek, směřující splavnou částí od severu k jihu, nemohl vyhovovat obchodu surovinami, jako např. rudami, kovy, sklem, hospodářskými produkty, obilím, moldavským vínem a hlavně dobyt看em, protože obchod jimi byl veden hlavně ve směru východo- západním, takže byl odkázán jen na pozemní dopravu.

Vorařství v povodí Prutu s Čeremošem, Seretu se Sučavou, Moldavou a Bystricou bylo však přesto v první a zejména pak v druhé polovině 19. století základním způsobem transportu stavebního i palivového dřeva a řeziva do vnitrozemí a hlavně do Moldávie. Omezení dopravy dřeva na území Haliče a Bukoviny bylo jen dočasné.

V první polovině 19. století měla voroplavba na Prutu s Čeremošem velký význam hospodářský jak pro stát, tak i pro obyvatele údolí horních toků těchto řek, kteří se dřevařstvím a voroplavbou živili. Ještě výrazněji se pak uplatnila v životě huculského obyvatelstva v druhé polovině 19. století, když se vytvořily předpoklady pro její další rozvoj.

Obdobné podmínky byly na Seretu, Sučavě, Moldavě a Bystrici, ale výnosnější obchod dobyt看em apod. voroplavbu v první polovině 19. století zastíňoval. Avšak i zde přesahovala voroplavba pokud to dovolovaly historické podmínky rámec lokálního obchodu dřevem a čas od času se provozovala až do Dunaje a po něm do černomořských odbytíšť. O jejím někdejším významu svědčí i to, že byla již na konci 18. století upravována některými zákonnými opatřeními Josefa II.⁴⁵¹⁾ V druhé polovině 19. století se pak vorařství nejvíce rozvinulo na Bystrici, na níž se jako na jedné z posledních východoevropských řek provozuje ještě v současné době, ovšem má již jen lokální význam, protože dálkovou plavbu nedovolují velká vodní díla, stavěná po roce 1945.

^{450a)} Srov. ibidem, mapa na str. 503.

⁴⁵¹⁾ Srov. G. Teodorescu-Kirileanu, Orinduiala de pădure pentru Bucovina dată de Împăratul Iosif II în 1786, București 1908.