

Jeřábek, Richard

Vorařství v povodí Dněstru (Dněstr, Stryj, Svica, Lomnica, Zlatá a Černá Bystrica, Vorona)

In: Jeřábek, Richard. *Karpatské vorařství v 19. století*. Vyd. 1. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1961, pp. 113-122

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/119185>

Access Date: 02. 12. 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.

IV.

VORAŘSTVÍ V POVODÍ DNĚSTRU (DNĚSTR, STRYJ, SVICA, LOMNICA, ZLATÁ A ČERNÁ BYSTRICA, VORONA)

Základními podmínkami pro vznik voroplavby jsou výskyt dostatečného množství dřeva k plavení způsobilého a splavný tok. Někde, ovšem ani splnění těchto dvou základních podmínek nestačilo k realizaci voroplavby, jako např. v oblasti horního a části středního toku Dněstru,⁴⁰⁶⁾ po Visle největší haličské řeky. Tento veletok, pramenící poblíže obce Dubový Dněšťrik, byl totiž na horním toku na mnoha místech přerušen mlýnskými jezy, z nichž největší byl ve Starém Městě, vysoký 6 stop, tj. asi 182 cm, a mnoha rybářskými plůtky. Avšak voroplavba se neprovozovala ani na splavné části toku pod Starým Městem, protože široké údolí Dněstru se při každém větším dešti zaplavovalo až po skalní těsнину pod Nižňovem a rychlý příval vod činil z kraje kolem Babína, Kaiserdorfu (?), Kornalovic, Biliny, Černichova, Koňušek a Chlopčic rozlehlou bažinu. K rozvodnění Dněstru přispívala nemálo ta okolnost, že jeho řečiště při povodních zanášely prudké horské přítoky z Karpat. Při těchto záplavách stála voda ve výši až 7 stop, tj. více než 2 metry, a přerušovala i provoz na císařské silnici u Koňušek. Cestující prý často stačili před náhlým přívalem vod jen vylézt na okolní vrby a čekat i tři dny, než voda pomalu opadla. I v této části horního toku Dněstru tedy byla voroplavba téměř neuskutečnitelná, protože při vyšším vodním stavu, jehož zde bylo k plavbě nezbytně třeba, došlo vzápětí k záplavě; na zaplaveném úvalu se plavci nemohli orientovat a voda plynula tak pomalu, že by byli nuceni na ní trávit téměř na místě několik dnů. A plavba těsninou pod Nižňovem byla v té době tak nebezpečná, že by se jí voraři vůbec nemohli odvážit. V úzkém, 30 mil dlouhém skalním údolí, nabývala řeka při povodních na takové rychlosti, že v bezpočtu zákrutů by bylo bývalo plavidlo zcela neovladatelné.

Na středním a dolním toku Dněstru byl sice obchodní ruch čilejší, ovšem ani zdaleka se nevyrovnal provozu na Visle.⁴⁰⁷⁾

⁴⁰⁶⁾ HETG K1-N1.

⁴⁰⁷⁾ Obilí se po Dněstru dopravovalo již na počátku 15. století za vlády polského krále Ladislava na žádost tureckého sultána (des Grossherrn der Pforte), a to do přístavu Kacybej,

Lodní plavba na Dněstru byla zcela svobodná i pro poddané na základě konvence mezi Rakouskem a Ruskem z 2. května 1815. Žádných privátních práv, privilegií a oktrojů zde nebylo. V té době tvořil Dněstr hranici mezi rakouskou Haličí, Bukovinou a Ruskem od obce Okopy poblíž Chotina, kde rozdělával Besarábii od Podolí. Ruským územím tekl až do Černého moře v délce asi 90 mil.

Oba břehy Dněstru byly již na horním toku na počátku 19. století hustě osídleny. Obyvatelstvo se zde živilo zčásti zemědělstvím, z větší části chovem dobytka. V okolí Samboru bylo pak zemědělství hlavním zdrojem obživy, avšak v kraji východně od Samboru, v nížině kraje Stryjského, Stanislavovského, které Dněstr nejméně tři až čtyři i vícekrát ročně zaplavoval na několik týdnů vodou a zanášel bahnem, byl orné půdy nedostatek. Též zde byl kritický nedostatek stavebního i palivového dříví, které zdejší obyvatelé nahrazovali hojně zde rostoucím rákosem a slámou.⁴⁰⁸⁾ Ještě hustší osídlení bylo v krajích Stanislavovském, Kolomyjském, Čortkovském a Bukovinském. Od Mariampolu po Biskupské Ústí se pěstoval tabák, dále pak po Okopy anýz.

Pozemní obchod mezi městy poblíž Dněstru byl na počátku 19. století velmi čilý, avšak obchod po řece s ním velmi málo souvisel.⁴⁰⁹⁾ Omezoval se v té době jen na dopravu stavebního a palivového dřeva ve vorech. Proto zde nebylo na řece žádných přístavů, skladišť a loděnic. Mýtní stanice byly jen pro vybírání silničního a mostního mýta v Samboru, Rozvadově, Nižňově, Zalesčikách a Zamušině, tedy na silnicích, které Dněstr v té době protínaly: byla to hlavně tzv uherská silnice, která vedla od městyse Turka přes Staré Město, Sambor a Ko-

postaveného na Černém moři pod polskou nadvládou. Benátská republika činila návrhy na obchod obilím po Dněstru za polského krále Zikmunda Augusta v 16. století. Též brzy potom, co se stal Dněstr osou východní Haliče, byly vysílány soli naložené lodi na Podolí a Ukrajinu, odkud vozily zpět různé zboží až k ústí řeky Svice, zejména do Zuravné. Kniže von Nassau-Siegen učinil v roce 1785 dvoru návrh užívat Dněstru k dopravě a prodeji haličských produktů. Na návrh Abbé Liesganiga bylo Abbé Gasparimu přikázáno guberniálním dekretem z 11. října 1785, č. 25374, sjet Dněstr v Haliči s knížetem a zjistit, jak dalece je splavný pro lodi. Toto společné zkoumání se dalo v říjnu a listopadu 1785 od ústí řeky Podhorce na východní zemské hranici po Koňušky na řece Strvjonz. V té době i na počátku 19. století se konalo podobných plavebních zkoušek po Dněstru z důvodů obchodních i vojenských několik. Např. v roce 1803 jel po Dněstru krájský hejtman svob. pán von Dyke, pod jehož vedením byly vybudovány lodi, každá naložena 400 centnýři zboží; dorazily po 27denní cestě do Majaku, 4 míle od Oděsy. Podle jeho zjištění by byla uskutečnitelná i zpáteční cesta proti proudu, která by pomocí koňského potahu a plachet trvala i s cestou po proudu asi 3 měsíce. Pro obchod by to bylo mělo nesmírný význam, protože v Černo moři by se byl našel odbyť pro velké množství továrních výrobků, obilí, uherského vína, dřeva, skla a kamenného uhlí, byl by se mohl rozšířit obchod se Synope, Trebizondem, Batumí a Potí i styk s jinými zeměmi. — Podle mapy splavnosti z roku 1828 byl v té době Dněstr splavný pro lodi od města Stryje. Versuch einer Darstellung der Oesterreichischen Monarchie in Statistischen Tafeln, 1828, tab. 70.

⁴⁰⁸⁾ Trávu bylo možno kosit na bažinách jen v horkých letních obdobích. Seno se po usušení kupilo na pastvískách v bažinách a sváželo se až v zimě, kdy sníh umožňoval a ulehčoval svoz, a to zčásti domů, zčásti na prodej do vzdálených a na seno chudých krajů. Obchodníci dobyt看em ho potřebovali i při hnaní dobytka z Bukoviny do Německa aj.

⁴⁰⁹⁾ Je pozoruhodné, že v 18. století se až od Džvinogrodu nad Dněstrem vozilo zboží na povozech do Sieňavy k plavbě po Sanu. Viz J. Burszta, Skice z dziejów wsi, Warszawa 1955, str. 37.

ňušky, několik spojovacích cest a hlavních silnic ve stavbě. Ani výroční trhy v městech a městysech na Dněstru nijak neovlivňovaly zdejší lodní plavbu. Obchodovalo se na nich jen potřebami pro domácnost a hospodářství.

Na horním toku nebyl Dněstr splavný permanentně. Ani na středním a dolním toku nebyl při nižším stavu vody splavný pro lodí, protože v řečišti bylo mnoho mělčin, kůlů a stromů, skalisek apod., hlavně u Demenka. Lodní plavba byla tedy odkázána jen na období tehdy nepředvídatelných dešťů. I voroplavba byla ovšem možná jen na jaře a v létě na jánských a jakubských vodách. Horní tok byl při velkém spádu za zvýšených vodních stavů velmi nebezpečný, bylo na něm mnoho mlýnských jezů apod., takže voroplavba mohla začínat teprve pod ústím řeky Tyšměnice u Teřakova v Samborském kraji a využívalo se jí jen pro obchod dřívím s Černomořím.⁴¹⁰⁾

Vory připlouvaly obvykle z karpatských přítoků. Tam se sbíjely obyčejně ze 7 kmenů 4–5 sáhů, tj. 7,60–9,50 m dlouhých. Na Dněstru se svazovaly dohromady po 14 tabulích za sebou nebo se spojovalo za sebou 7 párů vorových tabulí. Podle Hołowkiewiczze se krokví 5–6 sáhů dlouhých svazovalo vedle sebe 25, stavebního dřeva o 6 coulech na slabším konci a o délce 6 sáhů vedle sebe 16 až 18, o 7 coulech a délce 7 sáhů vedle sebe 15–16 kusů, o 8 coulech a délce 8 sáhů vedle sebe 12–14 kusů, o 9 coulech a délce 9 sáhů vedle sebe 10–12 kusů, o 10 coulech a délce 10 sáhů vedle sebe 8–10 kusů a klád 7 sáhů dlouhých jen 4–6 kusů vedle sebe. Taková plavidla buď samostatně nebo dvě současně splavovali do Dněstru, kde se sbíjela znovu tak, aby měla délku 27 sáhů a šířku nejvíce 5 sáhů. Na ně kladli nejvíce 12.000 kusů šindelů nebo 150 prken. Místní obchodníci splavovali vory obvykle jen do Žvance, ležícího tehdy při Dněstru na haličsko-ruské hranici, kde dřevo kupovali ruští kupci pro místní spotřebu nebo další obchod po Dněstru. Z horských pil splavovali do Dněstru i vory s řezivem, a to vždy současně, každý z nich naložený podle množství vody v řece. Do Žvance se splavovalo obvykle 24 vorů najednou.⁴¹¹⁾ Ve větších sestavách ovšem mohly vory plout jen v dolních částech toku, méně nebezpečných mělčinami a bohatších vodou. Část vorového dřeva se prodávala v okolních haličských krajích, větší část se však vyvážela do ciziny, tedy do sousedního Ruska (Podolí, Besarábie) až po Černé moře. Zemská vláda tento obchod vysoko hodnotila, protože jí přinášel zisky z jinak nevyužitých karpatských lesů, které byly ve správě státních a panských statků (Staats- und Fondsgütern). Zájem o zdejší dřevo byl ve východních krajích neobvyčejný.

K dopravě ostatního zboží se na Dněstru používalo podobně jako i na jiných větších haličských tocích (Visle, Bugu, Sanu) tzv. galar (Galeeren).⁴¹²⁾ Na

⁴¹⁰⁾ Viz též na mapě Koenigreich Galizien und Lodomerien, Generalquartiermeisterstab 1824, Slezské muzeum v Opavě, sign. M-273.

⁴¹¹⁾ E. Hołowkiewicz, Flora leśna i przemysł drzewny w Galicyi, Lwów 1877, str. 83.

⁴¹²⁾ Byla to i zde lehká, ze silných prken a fošen sbitá plavidla, 8 sáhů, tj. asi 15,5 m dlouhá, 3 sáhy široká, tj. asi 5,7 m, s 2–3 střevice, tj. asi 60–90 cm vysokými stěnami.

počátku 19. století se jich ovšem užívalo už jen zřídka, a to od Rozvadova po Okopy. Jejich cesta s nákladem asi 120 centnýřů trvala po proudu 8 dní.⁴¹³⁾ Lodní mistři zde nebyli ustanoveni, takže za náklad a jeho dovoz až na místo určení byli obchodníkům odpovědni plavební podnikatelé.⁴¹⁴⁾ Na počátku 19. století byl obchod na Dněstru asi v úpadku nebo velmi málo rozvinutý. Výrazně převažovalo nad ostatním zbožím dřevo.⁴¹⁵⁾

Potíže při uskutečňování plavby lodí a vorů po Dněstru vedly k nesčetným snahám o zregulování řeky a vysušení zaplavovaného území, zejména od ústí řeky Strvionz po ústí řeky Bystrice v Samborském kraji již od konce 18. století. Byl by z toho plynul několikerý užitek pro obchod dřevem, řemeslnými a zemědělskými výrobky apod., a pro samotné zemědělství, jež by bylo získalo velkou rozlohu orné půdy. K uskutečnění těchto snah však nedošlo ani v 19. století a zůstalo jen při projektu spojovacího kanálu mezi Dněstrem a Sanem. Pokud vůbec existovaly nějaké stavby k ochraně břehů Dněstru, byly to jen soukromé hatě místního významu nebo zcela bezvýznamné. Několik staveb hatových zří-

⁴¹³⁾ Krajským hejtmanem baronem von Dyke byly vybudovány lodí na způsob oderských nebo frankfurtských člunů se stěžni a plachtami, vpředu zašpičatělé. vzadu rovně zařiznuté, 36–40 polských loktů dlouhé a na podlaze 8 loktů široké.

⁴¹⁴⁾ Na rozdíl od Moravy byli však v Haliči a v Čechách vorařští, lodní mistři a nájemci těchto plavidel. Z tabulky, kterou umožňují statistické údaje sestavit, nevyplývá však, na kterých řekách byly tyto instituce zřízeny:

Rok	Počet mistrů a nájemců		Ročník, rok, tabule
	v Čechách	v Haliči	
1828	31	7	I, 1828, 74
1829	31	7	II, 1829, 74
1830	33	6	III, 1830, 73
1831	31	6	IV, 1831, 39
1832	údaje chybí		
1833	44	6 (1832)	VI, 1833, 40
1834	48	6 (1832)	VII, 1834, 40
1835	51	22 (1834)	VIII, 1835, 38
1836	50	14	IX, 1836, 38
1837	47	14	X, 1837, 40
1838	46	17	XI, 1838, 39
1839	údaje chybí		
1840	57	10	XIII, 1840, 71
1841	65	10	XIV, 1841, 41
1842	69	12	XV, 1842, 40
1843	71	14	XVI, 1843, 41
1844	73	16	XVII, 1844, 40
1845	73	16	} XVIII a XIX, 1845/46, II, 4
1846	73	16	
1847	86	16	} XX a XXI, 1847/48, II, 4
1848	?	?	

Viz Tafeln zur Statistik der Oesterreichischen Monarchie.

⁴¹⁵⁾ Náznorný přehled o tom podává Výkaz k. k. černovického celního inspektorátu o zboží vyvezeném po Dněstru do zahraničí v letech 1818, 1819 a 1820 z Haliče.

dilo ředitelství pro silniční a vodní stavby v Samborském a Stanislavovském kraji.

Přestože je jednou z největších východoevropských řek, nebyl Dněstr pro voroplavbu a lodní plavbu příliš vhodný. Jeho bezpočetné úzké a velmi často směr měnící zákruty ztěžovaly a s pomalým tokem při normálním stavu vody prodlužovaly plavbu. Zřízení plaveckých cest pro dopravu proti proudu bylo v bahnitém terénu na březích Dněstru nemožné.

Velkou překážkou vodní plavbě bylo prý chování ruských celníků a kozáků, kteří prý cestující nezpůsobně zastavovali a zdržovali, takže tito často zmeškali dobu příhodnou k plavbě, jak poznamenal v roce 1818 po pokusu o plavbu po Dněstru krajský hejtman baron von Dyke.

Mnohem lepší podmínky poskytovala pro plavbu řeka Stryj,⁴¹⁶⁾ největší přítok Dněstru. Její horní tok, pramenící v Karpatech poblíž vesnice Vyslov, nebyl sice pro vory splavný pro příliš velký spád a nestálý stav vody, avšak střední a dolní tok, zásobovaný vodou několika vydatnými přítoky, měl poměrně stálější stav vody a v nízkém předhoří Karpat i menší spád. Splavnost pro vory začínala pod ústím řeky Opor u Miendzybrod a trvala nepřetržitě až do Dněstru.

Horní tok Stryje byl poměrně hustě osídlen. Obyvatelé vesnic se živili jen z malé části zemědělstvím, z větší části rybářstvím, rozličnými pracemi se dře-

Druhy zboží	Váha	Míra	Cena
Stromy, živé			129 fl.
Sochy ze sádry			64 fl.
Knihy, vázané	5 Pf.		
Máslo, solené	20 Pf.		
Lítina	4 Ctn.		
Obilí, jako: Oves		40 Metz	
Sádra	24 Ctn.		
Stavební dřevo, celkem za			15,325 fl.
Lodi: 23 galaz, 4 pramice, 5 člunů			2,889 fl.
40 sáhů palivového dříví			80 fl.
Pryskyřice	2 Ctn.		
Stolařských výrobků			42 fl. 24 kr.
Dřevěné zboží vyrobené za			207 fl. 26 kr.
Obyčejné síry	30 Pf.		
Uhlí		250 Kor.	
Čalounické práce, za			60 fl.
Hrnčířských výrobků			90 fl.
Dřevěné hodiny, jako stolní hodiny			130 fl.
Sůl, jako sůl na vaření (Sudsalz in Hurmanen [?])		1624½ Sotki	

Z tohoto přehledu je jasné, jak převažovala na Dněstru plavba dřeva nad lodní plavbou. Muselo ho být značné množství, když jeho cena byla vcelku asi 5krát vyšší než cena 32 různých lodních plavidel, vyvezených za tutéž dobu.

⁴¹⁶⁾ HETG N1-O1.

vem a výrobou dřevěného uhlí pro nížiny na dolním toku. Teprve na středním toku Stryje a dále v nížinách až k Dněstru nacházeli lidé obživu v zemědělství. Obchodní a hospodářský ruch se soustřeďoval hlavně o výročních trzích ve svátek Stanislava a Nanebevzetí Marie v krajském městě Stryji, ovšem pro rozvoj zdejšího vorařství tyto trhy neměly žádného významu. Největší význam měly v obchodě dobyt看, který zde každoročně skupovali obchodníci dobyt看 ze Slezska, Moravy a Čech, kteří se odsud vraceli vždy s mnoha tisíci kusů jatečných volů.

Voroplavba se provozovala nepravidelně, protože závisela hlavně na stavu vody v řece. Při nízkém stavu nemohla být uskutečňována, protože v korytě bylo mnoho stále se měnících mělčin, po povodních bylo v řecišti mnoho kúlů a stromů a na několika místech přerušovaly tok řeky mlýnské jezy. Horní tok Stryje s velkým spádem splavoval velká skaliska a menší zanášel až k ústí do Dněstru. Pro plavbu nejpříhodnější bylo delší období dešťů, které vytvořilo stálý stav vody 12—18 coulů nad nulou. Za tohoto stavu vody se plavily vory, složené ze 7 kusů kmenů a naložené ještě menším množstvím prken a latí a dvěma až třemi tisíci kusů šindelů. Ložnost vorů byla ovšem malá a mnohdy se plavily též zcela bez nákladu. Vedle tohoto běžného typu lehce vázaných vorů plavily se po Stryji též vory vázané výhradně z řeziva, fošen a prken svázaných podobným způsobem jako kmeny.

Voroplavba se na Stryji uskutečňovala v délce 9 mil a plavba po této trase až k ústí do Dněstru trvala obvykle 2 dny.

Stryj nebyl splavný pro lodí a proto na jeho březích nebylo žádných skladišť, přístavů apod., ani plaveckých cest.

Pro voroplavbu byla ovšem řeka Stryj naprosto nezpůsobilá v době povodní, obvykle na konci června a v srpnu. Řeka se na středním a dolním toku rozleje široko do kraje a ničí úrodná pole, silnice a za velké povodně v roce 1821 způsobila nesmírné škody a na delší dobu přerušila plavbu.

Vedle nejdůležitějšího obchodního artiklu — stavebního dřeva, řeziva a palivového dříví, jež se připravovalo v horách a připravovalo k vazišti vorů u Miendzybrod i po říčce Opor, plavilo se příležitostně na vorech i jiné zboží, dovážené na povozech z Uher po zmíněné uherské silnici. Voroplavba přinášela užitek nejen majitelům rozsáhlých lesů na horním toku Stryje a na řece Oporu, nýbrž byla částečně zdrojem obživy i zdejších chudobných obyvatel, kterým se v neúrodné horské půdě i oves špatně dařil. Bez výtědku při vorařství by prý nebyli bývali mohli ani daně platit.

Obdobný ráz měla voroplavba na Svici,⁴¹⁷⁾ pramenící v málo zalidněném kraji vysoko v Karpatech na uherské hranici. Prudký spád řeky a balvany v ní navažené nedovolovaly, aby se voroplavba provozovala na horním toku, kde byly

⁴¹⁷⁾ HETG 01-03.

nejbohatší lesy. Dřevo z nich se zčásti zužitkovávalo pro vysokou pec a hamr na kujné železo v Ludvikovce a hamr na měď v obci Veldič, kde v té době pracovaly i čtyři pily na prkna (Brettmühlen). Vysoká pec a dva hamry na kujné železo byly v obci Mizun a jeden hamr u Novosela.

Obyvatelé na horním toku Svicy neměli možnost se živit zemědělstvím a proto vyhledávali práci ve zmíněných hamrech a hlavně při těžbě a dopravě dřeva k nim. Zčásti se též živili přípravou a dopravou vorového dříví k řece a jeho splavováním do Dněstru.⁴¹⁸⁾

Na celém toku Svicy bylo množství mlýnských jezů, z nichž zvláště vysoké překážely plavbě při normálním stavu vody u Sokolova, Baliče a Lachovic, kde se řeka členila do mnoha vedlejších ramen. Kvůli mělčinám se muselo vyčkávat stavu vody asi 12 coulů a ihned jí využít, protože rychlost vody při vyšším stavu vody voroplavbu ohrožovala. Při povodních, kdy Svica zanášela celé údolí kamením, nemohla se voroplavba provozovat. Nejvýhodnější byla období pozvolného tání sněhů nebo delších mírných dešťů.

Splavnost pro vory počínala při ústí potoka Mizuně a z celkové délky řeky asi 12 mil bylo 8 mil splavných pro vory. Na Svici se vory sbíjely ze 7 kmenů. Vyčkalo se vyššího stavu vody, aby plavci mohli překonat mělčiny a jezy a vydali se na cestu, která po ústí do Dněstru trvala obvykle 2 dny.

I na Svici měla voroplavba vedle menšího všeobecného významu hospodářského větší význam pro obživu obyvatel.

V neobydlených Karpatech pramení i další přítok Dněstru — Lomnica.⁴¹⁹⁾ Byla osídlena teprve na středním a dolním toku, kde se obyvatelé vedle nevýnosného zemědělství živilí hlavně chovem dobytka a vorařstvím, z největší části velmi nuzně. Voroplavba se zde omezovala jen na dopravu palivového a stavebního dřeva do nižších oblastí, zejména do okolí města Haliče. Lomnica ovšem byla splavná jen po část roku, a to výhradně na střední vodě o výši asi 12 střeoviců. Při nižší vodě bránily plavbě nánosy v řece a mnohé mlýnské jezy. Vyšší vodní stavy byly pro plavbu velmi nebezpečné, protože řeka má příliš velký spád.

Obchod dřevem na Lomnici byl velmi čilý. Kvalitní dřevo ze zdejších lesů nacházelo odbyt až v Oděse, kam se ho po Dněstru připlavovalo každoročně velké množství. Střediskem obchodu dřevem na Lomnici bylo město Kaluš. Dřevo se sem připlavovalo ve vorových tabulích od obce Jašeň a Perehiňsk. V této trati se vory svazovaly z poměrně malého počtu kmenů, protože řečiště u těchto obcí bylo velmi úzké (7 sáhů, tj. 13,3 m). Teprve pod obcí Dobrovlany se vory svazovaly na dvojitou šířku nebo dvojnásobnou délku pro další plavbu k městu Haliči na Dněstru a dále po něm do zahraničí. V druhé polovině 19. století bylo

⁴¹⁸⁾ Na středním toku poskytovala obyvatelstvu obživu vedle zemědělství i těžba a doprava soli na povozech z Bolechovských dolů po tzv. karpatské silnici.

⁴¹⁹⁾ HETG O3-P2.

vázání voru z řeziva honorováno 2 zl., splavení dvou vorů z Perehiňska do Kaluše 4 až 5 zl.; z Kaluše do Haliče za splavení 8—10 vorů současně 8 až 10 zl., z Haliče do Žvance na ruském území za splavení 24 vorů 24 zl. Tam většinu stavebního dřeva a řeziva skupovala firma Chaim Kopper. I na Lomnici provozovali plavbu místní obyvatelé v režii židovského obchodníka Davida Weismana.⁴²⁰⁾

Z celkové délky řeky 14 mil bylo 8 mil splavných pro vory. Voroplavba na Lomnici poskytovala tytéž výhody jako na Stryji a Svici. Umožňovala transport velkého množství kvalitního stavebního dřeva i palivového dříví do nížin v tužemsku a pro vývoz do zahraničí po Dněstru. Kromě toho poskytovala možnost příležitostného výdělků chudobnému horskému obyvatelstvu, které bylo z velké části zaměstnáno při těžbě a zpracování dřeva a při vorařství.

Černá Bystrica, zvaná též Bystrica Nadworna,⁴²¹⁾ nemá sice na horním toku žádných větších přítoků, ale je zásobována vodou pramenitou a dešťovou v takové míře, že pro vory byla splavná již vysoko v horách nedaleko prameništ na uherké hranici ve Stanislavovském kraji. Za větších dešťů tvořily tyto zdroje vody z Bystrice velmi dravou a nebezpečnou bystřinu.

Osídlení počínalo až na středním a dolním toku a směrem k Dněstru ho přibývalo. Obyvatelé se zabývali zemědělstvím, zčásti chovem dobytka, avšak vyhledávali i příležitostné výdělky při svázení kuchyňské soli delatynské, lančinské, kosovské, rosolenské a maňavské. Mnozí se též zabývali zpracováním dřeva a vorařstvím, v obci Volčínec též stavbou galar, jež se dopravovaly po Bystrici a Dněstru do Mariampolu. Na výročních trzích ve Stanislavavě se obchodovalo vedle dříví hlavně rohatým dobyt看, který se zde skupoval a hnal k dalšímu prodeji zejména do Olomouce a dalších míst na Moravě, do Rakous, Pruského Slezska apod. Obchod koňmi směřoval až do Bavor.⁴²²⁾

Voroplavba na Černé Bystrici počínala vysoko v horách u obce Pjasečná a bylo možno ji provozovat při každém středním stavu vody, který umožňoval přejíždět bez většího nebezpečí množství nánosů v řece a jezů. Délka plavby do Dněstru se řídila příhodností vody. Do každého voru se vázalo 7—8 kusů kulatiny.

Vorařství na Černé Bystrici sloužilo především zásobování Besarábie a Oděsy stavebním a palivovým dřevem, vytěženým ze zdejších bohatých lesů komorního panství. Velký odbyt nacházelo stavební i palivové dřevo též v mnoha místech Stanislavovského kraje.

Stejný ráz mělo vorařství na druhém rameni této řeky, zvaném Zlatá Bystrica,

⁴²⁰⁾ E. Hołowkiewicz, o. c., str. 84.

⁴²¹⁾ HETG P1-P3.

⁴²²⁾ Kromě Stanislavova se obchodovalo dobyt看 z Besarábie, Moldávie a Valáchie i v městech Lišec a Tyšměnica. Obchod s Uhrami byl veden po horské stezce pomocí koní (Tragpferden), a to s vynakládáním velké námahy. Obchodovalo se obilím, dobyt看 i vínem.

jindy též Bystrica. Solotwina.⁴²³) Tato řeka má stejné hydrologické vlastnosti jako Černá Bystrica. Pramení rovněž vysoko v horách a nemá význačnějších přítoků kromě velkého množství horských ručejů, jež se za dešťů tak rozvodňují, že i z této větve Bystrice činí velmi nebezpečnou řeku.

Břehy Zlaté Bystrice byly až po obec Porochoy nad městem Solotwina neobydleny. Obyvatelé údolních vesnic se živili částečně zemědělstvím a chovem dobytka, částečně též rozvážením kuchyňské soli a rozličnými pracemi se dřevem pro hospodářskou potřebu. Ze zdejšího dřeva vynikajících vlastností se rovněž stavěly menší typy lodí, hlavně galary, u Krehovce a Zagvoždě. Tyto galary se dopravovaly do Mariampolu na Dněstr.

Vorařství se provozovalo v období větších stavů vody v řece, hlavně na jaře. Splavovalo se hlavně stavební a palivové dřevo. Vory se svazovaly z 8—10 kmenů. Kromě toho se v horách stavěly lodě z prken (Schiffe von Bretern), které se splavovaly k obchodu solí na Dněstru.

Zlatá Bystrica byla splavná od obce Porochoy až do Dněstru. Délka této plavby závisela na stavu vody. Rovněž dřevem splavovaným po Zlaté Bystrici se zásoboval trh s Besarábíí a Oděsou, v menší míře pak místní obchod dřevem ve Stanislavovském kraji.

Zprava přijímá Černá Bystrica jen jeden větší přítok — Voronu.⁴²⁴) Tato říčka pramení na úpatí Karpat poblíž Nadvorné. Má o mnoho menší spád než obě Bystrice a je pravidelněji zásobována vodou. Proto bylo možno na ní provozovat voroplavbu častěji, obvykle na jaře, při větších srážkách v létě a na podzim.

Zdejší obyvatelé se živili zemědělstvím, chovem dobytka a dopravou solí na povozech. V městě Tyšměnici a okolí se mnoho lidí věnovalo obchodu dobytkem z Besarábie, Moldávie a Valáchie, město Lišec obchodovalo zejména s moldavským městem Jasy. Přes Tyšměnice byl veden obchod koňmi a voly do Oloouce, Vídně, Pruského Slezska a Bavor. Výroční trhy v Tyšměnici měly ovšem na dopravu po vodě jen malý vliv.

Splavnost pro vory začínala u městečka Otyňa a byla snazší než na obou Bystricích, protože Vorona má menší spád a větší hloubku. Přesto však museli voraři vyčkávat období dešťů, protože v řece bylo mnoho překážek, jako např. jezů, rybářských plůtků, stromů, mělčin apod. Vory se svazovaly obvykle z 8 až 10 kmenů a nakládaly se ještě menším množstvím řeziva a šindelem.

Jak je patrné z předchozího výkladu, měla voroplavba na Dněstru a jeho karpatských přítocích menší význam než v téže době na Visle a jejích přítocích ze západních Karpat. Bylo to jednak způsobeno horšími plavebními podmínkami na samotném Dněstru, na němž se měla plavba soustřeďovat, jednak též tím, že osídlení horských oblastí Karpat na horních tocích Svice, Lomnice a obou Bystric

⁴²³) HETG P3-G2. — Srov. mapu Politische Antheilung des Königreichs Galizien, Lemberg s. a., Slezské muzeum v Opavě, sign. M-210.

⁴²⁴) HETG Q1-Q3.

bylo řídnější. Konečně i to, že bezprostřední sousedství s Besarábií skýtalo možnost výnosnějšího obchodu jatečným dobytkem a koňmi, nepůsobilo příznivě na rozvoj voroplavby. I přesto však měla pro obchod dřevem zásadní význam.

1. Nejprostší způsob voroplavby se provozoval na Svici a obou Bystricích, kde převládal obchod jen stavebním a palivovým dřevem. Jiné zboží se zde v obchodě neuplatňovalo. Obchod dřevem měl však nejen místní význam pro Stanislavovský kraj, ale směřoval hlavně do Besarábie a Oděsy. Pro lodě však tyto řeky splavné nebyly a pro vory jen občasně.

2. Kromě stavebního a palivového dřeva se na řekách Stryji, Lomnici a Voroně obchodovalo řezivem, na Stryji příležitostně i jiným zbožím. Na této řece se plavila kromě běžných vorů i plavidla svázaná jen z řeziva. Pro obyvatelstvo v povodí těchto řek byla voroplavba přínosná jako jeden ze způsobů sezónní obživy.

3. Dněstr zprostředkovával hlavně středním a dolním tokem obchod dřevem s Besarábií a Oděsou z karpatských přítoků. Ve srovnání s Vislou byl však jeho význam pro obchod i obživu lidu nepoměrně menší, protože byl splavný jen nepravidelně a neovládal černomořskými přístavy Kacybej a Oděssa tolik zahraničního obchodu jako Dunaj nebo na Baltu Visla prostřednictvím starého obchodního města Gdaňsku. Proto byl obchod na Dněstru na počátku 19. století poměrně malý a nemohl se výrazně projevit ani v životě zdejšího lidu.⁴²⁵⁾

⁴²⁵⁾ V této kapitole a částečně i v následující se vyskytuje množství místních jmen měst a vesnic, jež jsou dnes na území Sovětského svazu. Užívám přepisů těchto jmen z němčiny, protože se mně nepodařilo získat k tomuto účelu tak podrobnou mapu této části SSSR, již bych mohl využít. Není vyloučeno, že někde je moje transkripce nepřesná nebo že některá místa byla za sovětské vlády přejmenována.