

ПЛОТОВОЙ СПЛАВ ЛЕСА В КАРПАТАХ В XIX ВЕКЕ

(РЕЗЮМЕ)

Демократическое направление научной работы в Чехословакии дает всё большие возможности для изучения культуры и быта народа, как ведущей силы исторического развития общества. В первую очередь речь идет о познании материальной жизни общества, о воссоздании истории производства материальных благ, т. е. основного звена при объяснении явлений общественной жизни народа и при открытии ее закономерностей. Настоящая работа является скромным вкладом в дело изучения одного из отошедших в прошлое или же местами еще доживающего свой век источника заработка народа, народного промысла — плотового сплава леса.

В первой главе речь идет о развитии сплава леса плотами по моравским рекам — Бечве и Мораве, которые омывают с запада горный хребет Карпат; в этой главе автор попытался впервые дать систематическое изложение этого способа водного транспорта в Моравии. Содержание этой главы — результат исследований автора, произведенных непосредственно на местах, где он имел возможность запечатлеть свидетельства последних прямых участников сплава леса плотами, окончательно прекратившегося 60 лет тому назад, а также результат работы автора в центральных и местных архивах и музеях данной области. Автором также учтены и критически оценены все имеющиеся по данному вопросу работы и упоминания в специальной литературе. Воссоздать процесс развития сплава леса плотами было затруднительно, поскольку архивные данные представляют собой случайный материал и не дают цельной картины ни об одном периоде развития плотового сплава леса. О сплаве леса в специальной литературе очень мало упоминаний, да и то они носят характер глоссов или же расходятся между собой даже в основных данных. Воспоминания последних плотогонов, которым в период исследования было уже больше 80 лет, — зачастую отрывочны и не уходят в глубокое прошлое. Автор, стремясь и при этих затруднительных обстоятельствах дать обзор развития плотового сплава леса в Моравии, использовал в возможно большей мере не только этнографические источники, а также исторические и краеведческие источники и документы водного хозяйства, водного права и т. д. и материалы древних изображений и старых географических карт.

Автор опровергает до сих пор распространенное мнение о том, что начало

сплава леса плотами на реках Бечве и Мораве относится не ранее чем к XVIII в. Автор впервые публикует первые упоминания о плотовом сплаве леса, относящиеся к XVI в., которые позволяют сделать предварительные выводы о технике и организации сплава леса в этот период, когда сплав леса проводился уже ежегодно и высоко оценивался в экономическом отношении, что было связано с общим экономическим подъемом чешских земель в XVI в. Крепостным не разрешали торговать сплавленным лесом, но именно они гоняли плоты для нужд феодальных властей, а также заботились и о технической стороне сплава. Отсутствие данных о сплаве леса плотами в XVII в. автор объясняет вторжением иноземных войск, в частности шведских, и внутренними волнениями, особенно известным восстанием крепостных в моравской Валахии в период тридцатилетней войны, мешавшей в течение почти полувека укреплению и развитию феодального хозяйства. В конце XVII в. снова приступили к сплаву леса по рекам Бечве и Мораве. С начала XVIII в. у нас сохранилось первое изображение плотогонов на р. Бечве. Наиболее полную картину о сплаве леса плотами позволяют составить официальные сообщения начала XIX в.; по ним явствует, что реки Бечва и Морава были единственно сплавными реками на территории бывшей Моравии и австрийской Силезии. Это время было кульминационным моментом в развитии плотового сплава леса по моравским рекам. С середины XIX в. занялась лесным хозяйством Валахии, поставлявшей в изобилии древесину, пиломатериалы, гонт и т. п., и сплавом леса корыстная компания „Société civile de Wsetin à Bruxelles“, по выгодной цене купившая имение Всетин. Она же начала в огромных масштабах систематически грабить лесное богатство. После ликвидации компании в 1891 г. сплавом леса занялись местные фабриканты. В это время начали для транспортировки большого количества леса использовать также железные дороги и плотовой сплав леса вступил в последний этап своего развития. Власти в это время запрещали сплавлять лес в плотях, потому что плотами повреждались новые постройки по регулированию рек, тем самым плотовой сплав леса мало-помалу прекращался и с 1900 г. не проводился совсем. С этого года в памяти народа сохранились воспоминания только об отдельных операциях торговцев лесом, которые не хотели отказаться от выгодного для них дела — сплава леса в плотях.

Условия для возникновения и развития сплава леса плотами на моравских реках не были особенно благоприятными. Его не меньше чем четырехсотлетнее существование обуславливало неправильное размещение лесного богатства на территории Моравии. В средней и южной части страны был большой недостаток качественного строительного леса и пиломатериалов. Но для сплава строительного леса плотами была пригодна только небольшая часть верхнего течения Всетинской Бечвы, среднего и нижнего течения слившихся Бечв и река Морава от места впадения Бечвы и до своего впадения в Дунай,

причем только сезонно. Ни на одной из моравских рек не было условий для постоянного сплава, как например на Влтаве, Сазаве, Отаве, Ваге, Гроне, Висле, Одере и т. д., что в большой мере определяло и сам характер моравского сплава леса плотами.

Спрос на строительный лес и доски в малолесистых частях нижнего Поморавья был значительный, но еще больший спрос на эти материалы был в Братиславском Загорье и в бассейне Дуная, где валашские плотогонны с успехом конкурировали со словацкими, особенно поставками пиломатериалов, которые сплавлялись по рекам Бечве и Мораве, благодаря развитию водных лесопильных заводов в Валахии, уже в XVI в. Наивысшей ступени развитие лесопильных заводов в бассейне р. Бечвы достигло в первой половине XIX в., так например в одном большом населенном пункте было в это время 25 водных лесопильных заводов. Большинство из них в это время уже принадлежало крепостным, крестьянам, и работало только на вывоз.

Лес, предназначенный для сплава, рубили в зимние месяцы и свозили к местам вязки на берег Бечвы, а именно в места между Всетином и Валашским Мезиржичи, где было в начале XIX в. примерно 7 больших площадок для вязки. В это время плотогонны вязали плот из 10—16 необтесанных стволов, длиной в 8, 10, 12, 16 метров, как исключение — 18 м. Ширина плота не должна была быть больше 4 метров, потому что более широкий плот не прошел бы между быками деревянных мостов. Стволы клали поочередно то более слабым, то более сильным концом рядом друг с другом так, чтобы ширина плота была примерно одинаковой и на корме и на передней части. На эту основу клали доски разной толщины несколькими слоями, в среднем 360 досок и 200 планок, или же еще несколько тысяч штук гонта. С верхней стороны плот укрепляли положенными поперек бревнами и крепкими деревянными клиньями. Спереди ставили обычно два весла, сзади же — одно или два. Посредине плота строили простой навес из досок, под которым у плотогонов хранились багаж, одежда, еда, водка и т. п.; здесь же они разводили огонь. Плотогонны происходили большей частью из наиболее беднейших крестьян, лесных рабочих и т. д. На одном плоту выезжали по двое только в качестве исключения, как правило — по трое и на больших плотых или при опасном для сплава уровне воды — четыре плотогонна. Путь сплава валашских плотогонов по р. Бечве, начиная со Всетина, был равен примерно 100 км, по Мораве, начиная со впадения р. Бечвы, до г. Годонина — примерно 130 км, а затем до впадения Моравы в Дунай — еще 100 км, значит, всего 300 км пути. В отдельных случаях плыли, конечно, и дальше по Дунаю до г. Комарно и до Будапешта, в общем, следовательно, проплывали около 560 км. Плотогонны по дороге должны были преодолеть примерно 20 более или менее опасных плотин, около которых власти или мельники — владельцы плотин взымали плату за проезд деньгами или досками. Первое упоминание о плате

относится к концу XVI в., отменена она была только в 90-е годы XIX в. Владелец плота должен был в середине XIX в. уплатить по дороге из Всетина в Годонин больше чем одну четвертую среднего груза досок на плоту. Владельцы плотов продавали лес во многих местах в Моравии, в югозападной Словакии, в австрийских селениях нижнего Поморавья и венгерских селениях на Дунае, порой даже в г. Комарно и в Будапеште.

Сплав леса плотами не был в Моравии постоянной профессией, поэтому у местных моравских плотогонов не было собственной организации, как например в Чехии, Словакии, Польше и т. д., где сплав леса проводился всё время и где он был единственной или главной профессией большого количества плотогонов. В Валахии организация сплава леса плотами была очень проста: во главе плотогонов стоял владелец или „фактор“, т. е. представитель владельца плота. Плотогоны ничем не отличались от других жителей села. В Валахии почти совершенно неизвестны обычаи, связанные со сплавом леса, с гибелью или смертью плотогона и т. д., как они известны, например, в Польше, Словакии, Австрии и т. д. Немногочислен и небогат также и фольклорный материал, т. е. песни и рассказы на темы сплава леса. Самые древние записи песен относятся к первой половине XIX в.

Поскольку в других частях Моравии плотовой сплав леса не был распространен, его можно с полным правом считать одним из характернейших занятий народа в Моравской Валахии, где сельское хозяйство в качестве преобладающего способа приобретения материальных благ не могло покрывать даже скромные нужды жителей деревень.

Вторая глава посвящена обзору развития сплава леса плотами на словацких реках Ваге, Ораве, Кисуде и Гроне. В Словакии сплав леса плотами имел гораздо большее значение чем в Моравии, потому что здесь были лучшие условия для его возникновения и развития. Первые упоминания о сплаве леса по р. Грон относятся к XI в., по Вагу — к XVI в.; но тогда сплав леса проводился уже в больших масштабах. Сплав леса в плотях по р. Грон был с XVI в. существенно ограничен после постройки на этой реке некоторых технических сооружений для транспортировки дров на нужды местных горных и металлургических заводов.

В Словакии, где плотовой сплав леса был очень развит, особенно в бассейнах верхнего течения Вага и Оравы, плотогоны образовали самостоятельную социальную группу. Поэтому здесь могло возникнуть относительно большое количество обычаев и произведений фольклора, связанных со сплавом леса. Прекращение сплава леса плотами в Словакии необходимо рассматривать в связи с построением некоторых железных дорог, начиная с середины XIX в., и со строительством гидроэлектростанций на р. Ваг.

В третьей главе автор воссоздает на основании до сих пор неиспользованных источников официального характера картину состояния и развития пло

тового сплава леса, а отчасти также и других способов водного транспорта, в бассейне р. Вислы в начале и в течение XIX в. Относительно небольшое значение имел сплав леса в плотках по рекам Соле и Скаве, но для карпатских горцев он был источником значительной части заработка. Большое значение имела транспортировка строительного леса по рекам Вислок, Сан и Буг; здесь благодаря плотовому сплаву леса осуществлялась торговля разными товарами кустарных и ремесленных промыслов, отчасти также и хлебом. Особое место в жизни народа и торговле занимали карпатские реки Попрад и Дунаец, которые в значительной мере способствовали развитию экономических и культурных связей между Венгрией, Словакией, Галицией и Польшей; сплав леса плотками здесь в гораздо большей мере, чем дорожный транспорт, делал возможным торговлю большим количеством товаров, которая прекратилась только после загромождения русла Попрада во время наводнения в 1813 г.; с этого времени сплав леса плотками на этой карпатской реке практически больше не проводился. Наибольшее значение для сплава леса в плотках и для водного транспорта имела река Висла, на которую падала почти вся речная и отчасти также дорожная торговля карпатской части западной Галиции, которую река Висла соединяла с Балтикой.

В четвертой главе речь идет о состоянии и развитии сплава леса в плотках на Днестре и его карпатских притоках — Стрые, Свиче, Ломнице, Золотой и Черной Быстрице и Вороне. Здесь плотовой сплав леса в первой половине XIX в. имел меньшее значение, чем на Висле и ее карпатских притоках, потому что здесь были более плохие условия для сплава и горные области были менее плотно заселены. Непосредственное соседство с Бессарабией предоставляло возможность более доходной торговли убойным скотом и лошадьми. Тем не менее плотовой сплав леса имел существенное значение для торговли лесом. На Свиче и обеих Быстрицах преобладала торговля строительным лесом и дровами, которые переправлялись в Бессарабию и Одессу. На Стрые, Ломнице и Вороне помимо этого шла торговля также пиломатериалами и другими товарами. Днестр в отличие от Вислы был сплавным только сезонно, причем весьма нерегулярно, и не давал возможности в такой степени торговать с границей (через порты и гавани Черноморья — Кацыбей, Одесса), как Дунай или Висла. Определить этнографическое своеобразие сплава леса в плотках по Днестру и его притокам весьма затруднительно, т. к. полностью отсутствует специальная литература об этой области.

Наиболее восточной областью, плотовой сплав леса которой автор сделал предметом изложения пятой главы, является бассейн Прута и Серета. Сплав леса плотками в этой области в XIX в. существенным образом отличался от плотового сплава леса на других упомянутых карпатских реках. Между тем как на Висле и Днестре течение рек, и тем самым и направление плотового сплава леса соответствовало главному направлению общего потока торговли,

то по Пруту и Серету на нижних, удобных для сплава, участках этих рек направление плотового сплава пересекало главное направление дорожной торговли. Поэтому сплав леса по Пруту и Черемошу, по Серету и Сучаве, Молдаве и Быстрице в XIX в. занимал главное место, прежде всего в транспортировании строительного леса и дров внутрь страны, особенно в Молдавию. Наиболее выразительно сплав леса плотами проявился в жизни гуцулов, населявших бассейны Прута и Черемоша, во второй половине XIX в. На реке Серет с притоками плотовый сплав леса превышала торговля скотом, но тем не менее, насколько позволяли исторические условия, сплав леса выходил за рамки местной торговли лесом и осуществлялся вплоть до Дуная и дальше по нему до Черноморского побережья. Во второй половине XIX в. сплав леса в плотях развился наиболее сильно по р. Быстрице, по которой и до сих пор осуществляется — в небольшой мере и на ограниченных участках — плотовый сплав леса.

В заключении автор критически оценивает материал, собранный в предыдущих главах, с этнографической точки зрения. Он определяет — насколько это позволяет полнота материала — отличия и общие черты плотового сплава леса отдельных районов Карпат. Особое ударение ставится на вопрос о причинах особенностей восточноморавского сплава леса. Очевидны причины отличий в технике леса между моравскими, с одной стороны, и чешскими, а также западноевропейскими, польскими и другими равнинными реками, с другой стороны. Что касается причин взаимных отличий в плотовом сплаве леса на карпатских реках, то необходимо было в поисках их (причин) применить больше критериев, чем только особенности в сплавности рек, потому что гидрографические условия этих рек мало чем отличаются друг от друга и в большинстве случаев они (гидрографические условия) не благоприятствуют плотовому сплаву леса. То, что, несмотря на это, на этих реках тем не менее сплав леса в плотях стал осуществляться — следствие бедноты горцев, которые и при очень тяжелых обстоятельствах стремились использовать лесные богатства в целях торговли, или же принуждались к этой деятельности феодальными властями, а затем капиталистическими владельцами лесов. Последние хотели добыть как можно больше леса для промышленности и торговли, причем должны были для транспортировки довольствоваться часто, как единственным коммуникационным средством в отдаленных горных областях, реками с нерегулярной сплавностью. Вообще сплав леса на таких горных реках со скалистым руслом с неровным ложем и стремительным течением отличался от плотового сплава леса по равнинным рекам тем, что по карпатским рекам сплавляли не целые плоты, а только отдельные платформы (челен). Такие плоты, все без исключения, были легко скреплены, чтобы во время сплава было возможно приспособиться к неровностям русла. Только в нижнем течении карпатских рек или даже на главных водных магистралях,

омывающих подножья Карпат, сплавленные челены связывались основательнее для дальнего плавания. В этом отношении сплав леса в плотах на реках Бечве и Мораве представлял исключение: плоты скреплялись очень крепко уже на местах вязок в горах Валахии, несмотря на то, что по дороге плотогоны должны были на них преодолевать большие препятствия, чем на других карпатских реках, в частности — высокие плотины. Эта особенность сплава леса в плотах в Моравии была обусловлена, прежде всего, тем, что, в отличие от других рек, по Бечве и Мораве сплавливали в большом количестве пиломатериалы. Это повлияло на способ сплава леса в плотах по Бечве и Мораве больше, чем географические и гидрографические условия.

Между тем, как на Бечве и Мораве плоты вязали, как правило, из обтесанного строительного леса и пиломатериалов, на других карпатских реках плоты составлялись большей частью из кругляка, при этом только в один ряд, а пиломатериалы на них клали в небольшом количестве, и не как часть конструкции плота, а как груз. Так и делали и на ближайших к Бечве и Мораве сплавных реках: на верхнем и среднем течении Вага и на его притоках — Кисуце, Быстрице и Ораве. На этих реках преобладала транспортировка кругляка, вероятно, главным образом, потому, что по ним сплавливалось гораздо больше леса, чем в Моравии, и потому, что немногочисленные лесопильные заводы не были в состоянии обработать большое количество леса.

Раннее возникновение и развитие лесопильных заводов в восточной Моравии сделало возможным именно там создать плоты особого типа — преимущественно из пиломатериалов, что — насколько нам известно — не имеет аналогии ни в Карпатах ни в других местностях. На всех карпатских реках, пригодных для сплава леса в плотах, преобладал в XIX в. тип плотов, составленных из стволов деревьев, число которых определялось их объемом и, кроме того, в особенности гидрографическими условиями, в данном случае габаритами рек, или же также характером водных построек. Количество стволов, связанных в один челен, было на отдельных реках постоянным, потому что плоты были материальными и счетными единицами леса. В западных Бескидах вплоть до XIX в. считали лес в плотах по „копам“ (копа = 60 штукам, *прим. пер.*). Эти единицы были настолько постоянными, что власти по их числу определяли количество леса, которое должны были ежегодно поставлять крепостные, тем не менее довольно часто на практике встречались отклонения. Но эти единицы, прежде всего, предназначались для плавания. Отбор леса, стволов, бревен, пиломатериалов и т. п. определял, правда, в основном вид плота, но его конструкция шла, прежде всего, от опыта и знаний местных плотогонов, и поэтому именно в ней могли в большей мере отразиться этнографические особенности местных способов сплава леса в плотах. К самому простому и притом самому остроумному способу связывания стволов в плот относится гуцульский способ вязки, при котором пользуются одними

вицами. В противоположность этому способу складывания кругляка в плоты по одному из словацких способов для скрепления плота употребляли только поперечные стволы без виц: поперечные стволы прибавали к отдельным стволам плота деревянными клиньями или же вдобавок к этому клиньями поменьше с каждой стороны поперечного ствола. Этот способ в специальной литературе по ошибке называется моравским; в Моравии он вообще не встречается. По всем Карпатам наиболее распространен третий способ — поперечные стволы прикрепляются вицами, которые приколачиваются с каждой стороны поперечного ствола к стволам плота деревянными клиньями. Сложное построение плота из обтесанных бревен и пиломатериалов (валашский способ) не имеет в Карпатах аналогии. С этнографической точки зрения заслуживает внимания несколько разных способов укрепления весел на плотах в Карпатах. Наиболее простой способ известен из восточной Моравии, где на небольших плотах плотовщики привязывали весло вицей к деревянному клину, торчащему из передней части плота. Наиболее распространенным в XIX в. был другой способ: в жерди весла продевалось отверстие, через которое весло надевалось на шип короткого кола, вбитого в поперечный ствол или в поперечное бревно перед ним (стволом). Этот способ был обычным в районе Липтова на Ваге и на плотах сплаваемых по реке Грон. Этот же способ преобладал также на притоках Вислы в западной Галиции. В восточных Карпатах, на реках Ораве, Кисуце в Словакии и в восточной Моравии прикрепляли весла особым образом, известным в Словакии под названием „ярмико“, „ярмо“, т. е. ярмо, иго; с этим связано и румынское название этой установки — „jug“; установка в самом деле напоминает ярмо по форме и по конструкции. Наиболее распространенным является чешский способ укрепления весел — в доске, прикрепленной к поперечному стволу, прорезается отверстие в форме прямоугольника, через которое продевается весло; или австрийский способ — весло прикрепляется к оси, с обеих сторон подпертой кольями; ни один из этих способов не практиковался на карпатских реках. Трудно, конечно, сделать вывод, насколько те или другие особенности могли быть вкладом той или другой этнической группы, потому что материал по плотовому сплаву леса в Карпатах пока весьма мал и отрывочен. Очевидным является только участие валашского населения в моравском плотовом сплаве леса, и участие жителей кисуцкого, оравского, липтовского районов в словацком плотовом сплаве леса, „гуральского“ населения — в плотовом сплаве леса в западной Галиции, где, на реках Попрад и Дунаец, также выразительно проявилось участие плотогонов из района Липтова, а частично также из района Спиша. Надо было бы точно определить, насколько это возможно, участие украинцев — „русинов“, „гуцулов“, „лемков“, „бойков“, румын и венгров в плотовом сплаве леса в восточных Карпатах, где все эти этнические группы живут в тесном соседстве, учитывая миграцию итальянцев,

австрийцев, словаков и т. д. в середине XIX в. Между тем как на северных склонах Карпат участие в плотовом сплаве леса было распределено между отдельными этническими группами по бассейнам больших рек (например, бойки сплавляли лес по Днестру, Стрию, Опору и Свиче, гуцулы — по Черемошу и Пруту, румыны — по притокам Серета в Буковине и т. п.), то на южных склонах восточных Карпат в Трансильвании участвовали в сплаве леса по Тиссе и Ольгу и их притокам представители самых разных этнических групп. Так, например, сплавом леса из Мармарошской области в Солнок и дальше по Тиссе занимались влахи и русины (нем. Wlachen, Ruthenen); из Береговской области сплавляли строительный лес по р. Лагорице, Бодроге и Тиссе в Токай и дальше вплоть до Дуная русины вместе с венграми; плотовым сплавом по р. Слана, притоку Тиссы, берущему свое начало в Словацком Рудогорье занимались словаки и т. д. О том, насколько сильным было национальное разнообразие среди участников плотового сплава леса с Карпат более красноречиво, чем отличия в технике построения и сплава плотов, свидетельствует большое количество взаимных языковых заимствований в терминологии плотогонов, которые автор вкратце излагает. Напр., наиболее далеко на запад до Моравской Валахии распространилось когда-то общеславянское выражение „plf“. В верхнем течении Вислы оно очень рано уступило место немецким терминам или названиям, пришедшим через немецкое посредничество, как напр. „tafel“ (из лат. tabula, нем. Tafel) и общепольское „flis“ из нем. „Floss“ и т. д. Наличие многих славянских специальных терминов из области лесного хозяйства и плотового сплава леса в румынском языке (например, „pluta“ и др.) можно объяснить фактом непосредственного общения румын и славян, в данном случае особенно гуцулов, в лесистых областях восточной Галиции и Буковины. Конечно, и гуцулы заимствовали слова неславянского происхождения. Кроме варианта слова „plf“ не было ни одного другого понятия, которое было бы общим для плотогонов во всех карпатских областях, и даже слово „plf“ не имело одного значения. Другое самое распространенное слово „tabla“ и т. п. было совершенно неизвестно в Моравии и Словакии. Большинство других приводимых терминов — термины чисто местные и их территориальное распространение весьма ограничено. Закономерность в распространении отдельных терминов и тем более целых групп названий, касающихся плотового сплава леса, нельзя в Карпатах, к сожалению, установить, потому что языкового материала собрано очень мало.

Хотя этнографических и языковых сходств между всеми областями Карпат, где проводился плотовой сплав леса, немного, но всё-таки их достаточно, особенно между двумя-тремя областями, для того, чтобы мы могли высказать предположение о возможности их взаимной связанности; это предположение в конце концов подтверждает и историческое развитие заселения карпатской области, главным образом в ее западной части. Большая миграция горного

населения выразительно повлияла также на развитие народной культуры в Карпатах, не исключая и плотового сплава леса. На вопрос же о связях плотового сплава леса в Карпатах и Чехии мы должны ответить отрицательно. Хотя и в том и в другом случае речь шла об использовании очень древнего способа транспортировки, известного почти во всем мире, где были условия для его возникновения, плотовой сплав леса в отдельных областях развивался весьма различно. Плотовой сплав леса в Карпатах отличался от чешского (а тем самым также от плотового сплава леса в верхнем течении Дуная и по рекам западной Европы, к которым плотовой сплав леса в Чехии наиболее близок) техникой построения плота, наименованием его отдельных частей, подсобных установок, подсобного инструмента и техникой самого сплава. Также быт и фольклор южночешских и среднечешских плотогонов существенно отличался от быта карпатских сплавщиков.

В большинстве областей Карпатского горного хребта плотовой сплав леса не смог проявиться настолько сильно в общей структуре народной культуры, чтобы перекрыть характер, сообщенный ей, прежде всего, земледелием и скотоводством. В отличие от этих двух главных и важнейших источников приобретения материальных благ плотовой сплав леса не способствовал сохранению традиционных форм быта и культуры карпатского населения, а как раз наоборот был средством распространения экономических и культурных достижений между многими экономически и культурно отличающимися областями. Значение карпатского плотового сплава леса в области экономики было гораздо большим, чем в области культуры: оно, с одной стороны, предоставляло возможность заработка для населения отдельных горных областей, делало возможным ввоз разных изделий, особенно промышленных, к которым иначе население не имело бы доступа; с другой стороны, плотовой сплав леса также значительно влиял на экономическое развитие взаимно близких и отдаленных областей, снабжая их строительным лесом, пиломатериалами, дровами или же, по случаю, и сельскохозяйственными продуктами, ремесленными изделиями, в особенности изделиями лесных промыслов, солью и т. п. При полном отсутствии пригодных наземных коммуникаций и средств транспорта, плотовой сплав леса в Карпатской области вплоть до его исчезновения в конце XIX в. и в начале XX в. являлся самым рациональным способом транспортировки огромных лесных богатств. Его роль смогли взять на себя только во второй половине XIX в., а местами даже в начале XX в., строящиеся железные дороги, стремительное развитие которых было одной из главных причин исчезновения плотового сплава леса.

Мы сказали, что плотовой сплав леса в Карпатах, давая возможность транспортировать дерево и другие товары из трудно доступных горных областей в равнины, не имел только местного значения. Восточноморавский плотовой сплав леса снабжал лесом большую часть средней и южной Моравии, отчасти

братиславское Загорье и Нижнюю Австрию, но зачастую и Венгрию, вплоть до Рааба, Комарна, Эстергома и Будапешта. Здесь на Дунае моравские плотогоны общались с плотогонами верхнего и нижнего Дуная, но, главным образом, со словацкими плотогонами бассейнов Вага и Грона. Словацкий сплав леса, имевшей большое значение, осуществлялся дальше через Дунай вплоть до Сербии и северо-западной Болгарии, где соединялся с плотовым сплавом леса из бассейна Тиссы. На нижнем Дунае вплоть до его впадения в Черное море наиболее значительную роль играл сплав леса из бассейна Прута и Серета, который снабжал Молдавию, но также имел принципиальное значение для вывоза леса в многие черноморские порты, за исключением Одессы, получавшей лес плотами из бассейна Днестра. Карпатский лес покупала Турция, а также Египет; по Черному и Средиземному морям транспортировка леса осуществлялась, конечно, при помощи судов. Вторым главным направлением сбыта карпатского леса, а именно леса с северных склонов Западных Карпат и только отчасти из области Спиша по Попраду и Дунайцу, были польские равнины и балтийское побережье; здесь его покупали немцы и отчасти также англичане до тех пор, пока не появилась конкуренция дешевым и качественным лесом шведов. Следовательно, учитывая количество транспортированного леса, карпатский плотовой сплав леса в XIX в. имел общеевропейское значение.

Для окончательной оценки многостороннего значения карпатского плотового сплава леса в экономической истории карпатских земель, в быту и культуре народа, занимавшегося им, необходимо еще много монографических исследований. В настоящей работе автор хотел дать только общую картину одного из последних этапов его развития в XIX в. и в этих рамках обратить особое внимание на важную роль, которую играл в прошлом давно прекратившийся и забытый промысел плотогонов по восточноморавским рекам.

Перевела Л. Языкова

