

Наявність достатньої кількості лісу завжди була сприятливим фактором розвитку сплаву на Поліссі. Не виняток у цьому відношенні і бассейн Ужа*. Тим паче, що сама ріка належить до типових поліських водних артерій середньої величини. Тому даний вид допоміжного заняття мав для місцевого населення важливе значення.

За інформацією старожилів, сплавом деревини займалися переважно до Другої світової війни. Після цього він припинився з двох причин — внаслідок прокладання у віддалені поліські райони сухопутних шляхів сполучення і використання автомобільного транспорту та у зв'язку з його малорентабельністю і негативним впливом на навколошнє середовище.

Організаційні проблеми лісосплаву на р. Ужі вирішували спеціальні фірми ("сплавні контори"). Як стверджували репрезентанти, до колективізації такі фірми перебували в руках загальновідомого клану Кагановичів, вихідців с. Діброви Поліського району Київської області. Вони знаходилися в Чорнобилі, Поліському та Народичах і займалися лісорозробками, торгівлею деревини та наймом робітників. Притому серед останніх існувала чітка спеціалізація: одні заготовляли деревину, інші — доставляли кругляк до річки, ще інші — транспортували його за допомогою

*Основою розвідки послужили також польові етнографічні матеріали 1994 р. з Поліського району Київської області. У першому випуску матеріалів "Полісся України" автор не міг їх використати з тієї причини, що на той час поза увагою були ще важливі осередки сплаву в басейні Ужа, які знаходилися на території недослідженій Житомирщини.

енергії води до місць призначення. Після колективізації сільського господарства такі функції перейшли в руки більшовицьких державних органів та керівників спецгоспів, які тривалий час очолювали також представники клану Кагановичів.

Для перевезення заготовленого лісу і лісоматеріалів до річки використовували традиційні для першої половини ХХ ст. колісні і полозні засоби транспорту — віз і сани. Перший вид транспорту застосовували влітку, другий — взимку. Для цього на колісному засобі пересування демонтували кузов. Крім того, ходову частину воза дообладнували спеціальною поворотною подушкою (“опленом”), масивнішою за розмірами та з нижчими “ручками”, ніж у господарського, — таким чином легше було висадити колоду. Товстіші кінці колод вантажили на передок воза, а тонші — на задок. Оскільки колоди були довгими, засіб пересування “розворювали”, тобто роз’єднували основні складові ходу.

При перевезенні колод звичайними господарськими саньми їх товстіші кінці примошували на ходовій частині, а тонші волочилися по снігу. І все ж, у зв'язку зі специфікою конструкції даний транспорт часто зазнавав пошкоджень. Щоб захистити його хід від великих перевантажень, на паралельних полозах поздовжніх грядках ("наморожнях") примошували додатковий поперечний бруск. Він знаходився ближче до передка саней, як правило, перед верхніми головками другої пари копилів. Проте і

цей примітивний засіб не завжди міг забезпечити захист саней під час поїздки. Тому у ХХ ст. широкого розповсюдження набув новий тип зимового транспорту — спеціальні вантажні сани-лісовози (“подсанки”, “полсанки”), які за функціональним застосуванням повторювали колісний двоосний віз: їх хід складався також з двох самостійних частин (передніх і задніх “подсанок”), кожну з яких доповнювали окрім поворотні подушки (“оплені”).

Доставлений до річки ліс сортували за розмірами і якістю, складали в штабелі. З приходом весни його починали сплавляти. Річка Уж належить до водних артерій з відповідним сплавним горизонтом. Тому за окремими винятками (в найбільш посушливу літню пору) деревину транспортували впродовж усього навігаційного періоду — з ранньої весни, переважно з квітня, до пізньої осені. Звичайно, при умові, що лісоматеріалів було заготовлено достатньо.

Сплав деревини здійснювали двома способами — врозсип і в плотах. Щоправда, на відміну від Українських Карпат¹, на р. Ужі перший метод не мав значного поширення. На нашу думку, це спричинило кілька факторів. Насамперед те, що артерія належить до повноводних. У випадку намокання і затоплення лісу в робітників-сплавників виникали серйозні проблеми з його подальшим транспортуванням. Зокрема, потрібно було докласти чимало зусиль для доставлення деревини на берег, щоби після висихання знову спустити на воду. Інформатори неодноразово наголошували, що значна частина лісоматеріалів так і залишалася гнити у воді. У скрутні для поліщуків роки, особливо в пору воєнного лихоліття, жителі прирічкових сіл часто шукали і витягали на берег затоплену деревину для власних потреб, переважно як опалювальний матеріал, спорадично для будівництва. В останньому випадку найбільшу цінність становив морений дуб, який використовували для закладання основи господарських споруд, а часом і житла — підвальчин. По-друге, сплав врозсип був економічно менш рентабельним, ніж у плотах. Крім

того, його могли здійснювати тільки на невеликі відстані.

І все ж, у бассейні Ужа такий спосіб транспортування лісу практикувався. Місцеві поліщуки називали його “сплавом” (сс. Діброва, Мартиновичі, Грэзля Поліського р-ну Київської обл.), або “самоплавом” (с. Мотійки Народицького р-ну Житомирської обл.). Технологія його була простою. Нагромаджений на березі ліс зсуvalи у воду і намагалися скерувати на середину річки, тобто на головну течію. Для цього сплавники використовували спеціальний пристрій — “штиль” (с. Діброва). Його основу становила довга (до шести-семи метрів) дерев'яна палка, на товстіший кінець якої насаджували залізну деталь, власне “штиль”. Останній мав два гострих кінці на передку — прямий і загнутий убік. За допомогою першого деревину відштовхували від себе, другим підтягали до берега. Крім того, для відштовхування деревини часто застосовували звичайну довгу палку без будь-яких спеціальних пристосувань — “шост”. При транспортуванні однієї партії деревини “самоплавом” було задіяно переважно 5–6 осіб чоловічої статі.

При сплаві лісу врозсип у кінцевому пункті призначення річку перегороджували ланцюгами з поперечних колод або жердин, тобто “бомували”, щоб деревина не поплила за течією далі. Так само перекривали водну артерію “бомом” на ніч, оскільки в сутінках простежити за процесом “сплаву” було надто складно, майже неможливо. Це також обмежувало застосування даного лісосплаву. Щоб деревину не крали, особливо в період призупинення сплаву на тривалий час (“на свята”, у разі мілководдя тощо), виставляли охорону — “дубовиків” (сс. Діброва, Мартиновичі).

З розвитком товарного виробництва основного транспортного значення в доставленні деревини за допомогою енергії води поліських рік набув плотовий сплав². У 20–30-х роках ХХ ст. у бассейні Ужа його застосовували найчастіше. Хоча порівняно зі сплавом врозсип він був трудомісткішим, зате мав

певні переваги. По-перше, таким способом можна було доставити деревину безпосередньо до Дніпра і без великих втрат. По-друге, він був економічно рентабельнішим як для власників лісу (до усунення власності), так і для більшовицької влади (особливо після колективізації сільського господарства), оскільки можна було вести контроль за процесом транспортування та за кількістю сплавлюваної деревини.

Найтрудомісткішою підготовчою технологічною операцією було формування самих плотів. На жаль, сучасні старожили басейну Ужа багато нюансів лісосплаву забули. Крім того, значну частину прирічкових населених пунктів на час проведення етнографічних експедицій вже відселили (сс. Старе Шарно, Нове Шарно, Христинівка Народицького р-ну Житомирської обл.; сс. Ковшилівка, Варовичі Поліського р-ну Київської обл.), у решти сіл (Тараси, Грэзля, Рудня Грэзлянська, Стебли, Фабриківка, Мартиновичі, Діброва Поліського р-ну) проживало від кількох до кількох десятків осіб, у кращому випадку дві-три сотні, поліщуків (Мартиновичі, Діброва)³, що обмежило і без того вузьку репрезентативну групу традиційного заняття. Тому почергнута під час науково-пошукової праці інформація є, на жаль, скupoю і фрагментарною. І все ж, вона дозволяє реконструювати основні технологічні прийоми збивання плотів, їх основні ланки і способи доставлення в кінцевий пункт призначення, по-бути сплавників тощо.

Найменшою лісосплавною одиницею була так звана "клень" (сс. Мотійки, Ступище* Народицького р-ну Житомирської обл.), "клейма" (сс. Діброва, Мартиновичі). За повідомленням старожила-сплавника Гаврила Вознюка (1911 р. народж.) зі с. Мотійок, одна "клень" складалася з 8–10 кругляків ("колодок") однакової довжини. В залежності від останнього фактора вживалися різні назви для позначення дерева: "шустки", "сімки", "вісімки", "дев'ятки", "п'ятнадцятки". Із за-

значених традиційних параметрів дерева старожили змогли перевести на сучасні міри довжини тільки два: "дев'ятки" були завдовжки 6,5 м, "шустки" — 4,5 м.

Відібрані для однієї лісосплавної одиниці колоди скочували у воду. У руслі ріки заздалегідь готували дві паралельно розміщені "папліси" ("жердки") — довгі бруски або колоди діаметром 10–12 см, один кінець яких кріпили до берега за допомогою товстої гужви, мотузки чи дроту, а другий вільно плавав на воді. Під "папліси" підводили одну за однією 6–10 колод, з'єднуючи обидва кінці кожної з них з поперечками так званими "хамутами" (сс. Мотійки, Ступище, Тараси) або "перевітками" (с. Діброва).

"Хамут" ("перевітку") виготовляли з тонкої молодої берези завдовжки до трьох-чотирьох метрів або з лози, стовбур яких крутили на зразок гужви. Взимку стовбур розпарювали у гарячій воді, влітку — як правило, над вогнем. З'єднуючий матеріал залишували переважно лісопромисловці, але часто-густо його виготовляли самі сплавники. Розміри "хамута" залежали від конкретного діаметра кругляка. До речі, на відміну від Карпатського регіону, на ріках Полісся товщина колод не впливала на процес формування не тільки сплавних одиниць, а й самого плоту. Тобто, поліщуків не дотримувалися неписаного для карпатських плотогонів правила: товстіший, відповідно, і важкий лісоматеріал обов'язково розміщувався всередині структурної одиниці, тонший — по боках. І це цілком зрозуміло, оскільки місцеві ріки, зокрема Уж, належать до водних артерій України з повільною швидкістю течії, менше 0,5 м/сек у межень. Суттєво відрізняються вони від карпатських рік також характером русла та іншими гідрографічними властивостями.

З'єднавши кінець колоди з поперечиною так званим "хамутом", в останній вставляли палку — "дручок" (с. Діброва), "прач" (с. Тараси). Палкою перекручували гужву в горизонтальній площині до тих пір, доки не притягали "паплісу" до колоди впритул. Потім "прача" закладали за сусідню колоду,

*Зараз присілок с. Мотійки.

щоб він не вирвався, а “хамут” не розкрутився.

Таким способом кріпили всі колоди одного “клена” з обох кінців. Зі сплавних одиниць формували плоти. Найменший за розмірами “плит” (сс. Мотійки, Тараси, Грэзля, Мартиновичі, Діброва) складався з двох-трьох “кленів”, максимальний — навіть з десятка. Так, наприклад, уже згаданий Гаврило Вознюк доставляв у Чорнобиль “плити” з дванадцяти разом з’єднаних одиниць. Тим часом Петро Черненко (1911 р. народж.) із Тарасів “гонив” щонайбільше чотири разом з’єднані “клені”. Щоправда, останні були сформовані з “дев’яток”. У с. Діброві два-чотири разом з’єднані плоти позначали терміном “плотиця”. Параметри лісосплавних плотів залежали насамперед від рівня води в Ужі і довжини лісоматеріалу, а також досвіду і майстерності самих плотогонів. Малогабаритного плота міг транспортувати й один сплавник — “плитар” (с. Грэзля), “плитовщик” (с. Діброва), “плитник” (сс. Мотійки, Ступище), “сплавщик” (с. Мартиновичі), великомагабаритного — два-три чоловіки.

“Клені” з’єднувалися як у довжину, так і в ширину. На Ужі практикували обидва способи, віддаючи перевагу першому. У цьому випадку такими засобами служили дві перехресні жердки або гужви, один кінець яких кріпили за задню “папліску” передньої плотової одиниці, а другий — за передню по-перечину заднього “клена”. Відстань між поздовжніми плотоодиницями була мінімальною, щонайбільше півметра. При формуванні “плитів” із кількох паралельно розміщених плотоодиниць кожна з них з’єднувалася із сусідньою за допомогою двох по-перечин — передньої і задньої. Тоді ширина лісосплаву становила п’ять-шість метрів. Крім того, як стверджували всі ре-презентанти, тут сплавлялися тільки одно-рядні плоти.

У цілому ж, у басейні р. Ужа застосовувалася характерна для всього Поліського краю жорстка система кріплення колод у плото-одиниці, а останніх — між собою при форму-

ванні широких сплавів, чим суттєво відрізнялася від з’єднуючої системи гірських районів, зокрема Східних Карпат⁴.

Під час сплаву пліт управлявся за допомогою довгої (до чотирьох метрів) жердини — “шоста”. Ним відштовхували плота від берега і регулювали напрямок руху за течією тощо. Щоправда, “шоста” як кермового приладу було цілком достатньо на малогабаритному транспортному засобі, натомість не могли вже впоратися з масивним “плитом”. Для цього слугило також весло — “трепло” (сс. Мотійки, Ступище) завдовжки 3–4 м, яке кріпили на передній поперечині ведучої “клені”. Зокрема, в його держаку просвердлювали отвір, за допомогою якого весло накладали на забитий в “паплісу” кілок. Повертаючи веслом вправо-вліво, пліт спрямовували в необхідному напрямку. Тим часом його хвостову частину скеровували за течією за допомогою того ж “шоста”. Отож, при доставленні довгого і важкого плоту в кінцевий пункт призначення були задіяні щонайменше дві особи.

Маршрут сплавників у басейні р. Ужа починається в Народичах. Далі, у напрямку на захід, він не здійснювався. Як з’ясувалося під час експедиційних досліджень, для цього були об’ективні причини. Зокрема, русло окремих ділянок водної артерії поблизу с. Розсохівське Народицького району покрите валунами і масивними поперечними кам’яними грядами, які перешкоджали лісосплаву. З Народич маршрут плотогонів пролягав переважно до Чорнобиля, де плоти реформували у так звані “каравани”. При сприятливих умовах весь шлях вони долали за три-чотири дні. Зрозуміло, що тривалість сплаву залежала від відстані (з Тарасів чи Ковшилівки вона була, безперечно, коротшою, а заодно і сама подорож у часі) та відповідного сплавного горизонту річки. Значну роль відігравали також людський фактор і фортуна. Не впоравшись з управлінням плоту на крутому повороті або у випадку пошкодження з’єднуючої системи (“хамутів”), сплавники могли “засісти” на одному місці ще на кілька днів, а то й тижнів.

Пошкодженого плота чи його окрему одиницю обов'язково перев'язували не тільки тому, що подальша "поїздка" була неможливою, а й з тієї причини, що сплавники боялися загубити навіть одну колоду. На передодні подорожі ліс обліковувався: на "паплісах" ставили номер, а на передку кругляків робили залізним різцем певний знак. Відповідні дані записували у спеціальну "квитанцію" (с. Мотійки). В разі втрати бодай однієї "колодки" її вартість мали компенсувати робітники, яким було доручено доставити плota.

Тривала подорож змушувала плотогонів вирішувати також свої щоденні побутові умови — займатися приготуванням їжі, організацією відпочинку тощо. Так, їжу готували безпосередньо під час сплаву. Для цього на одній із задніх плотоодиниць влаштовували примітивне вогнище. Зокрема, з коротких брусків або "колодочок" робили своєрідний поміст квадратної форми (две три пари поперечин, з'єднаних навхрест) — "раж" (с. Діброва), на який насыпали пісок і ґрунт. Останній щільно трамбували на зразок черіння печі. Тут розкладали вогонь і варили в горщиках гарячі страви. Для цього обов'язково брали зі собою заздалегідь зготовлені дрова і припаси харчів — крупи, картоплю, сало, олію тощо. Спорядження сплавників доповнювали також сокири і "пилки".

Інформатори майже одностайно стверджували, що на лісосплавному плоті, який транспортували до Чорнобиля, споруджували теж невеликий навіс, так звану "будку" чи "бу-дочку" (сс. Мартиновичі, Діброва), під якою можна було прилягти на оберемок соломи або сіна та перепочити одному з плотогонів у час негоди (дошу). Заодно навіс захищав від дошу вогнище, скромні припаси їжі та одяг робітників.

Для ночівлі сплавники причаливали до берега. Пліт стримували за допомогою спеціального пристрою, так званого "ксондза" (сс. Мотійки, Ступище), — товстої загостреної палі з дерева твердої породи. На другому кінці палі просвердлювали отвір, в якому

кріпилася "петля". Останню чіпляли за задню "паплісу" задньої плотоодиниці. Один робітник зістрибував із "ксондзом" на берег ріки і встремлював палю в землю під кутом за течією водної артерії, інший "плитовщик" допомагав йому "шостом" на другому кінці плota. У такий спосіб швидкість плota "гасилася" доти, доки він не причалював до берега. Ця ж сама паля утримувала пліт під час стоянки. На березі сплавники готовували місце для ночівлі. Ним служило примітивне "кубло" з ґлок різних порід дерева, поверх якого стелили сіно чи солому, а також верхній одяг.

Важку і небезпечну працю сплавника селяни басейну Ужа виконували, можна сказати, задармо. Найчастіше лісопромисловці розраховувалися з ними у формі натуроплати — мукою, крупами та іншими продуктами. Неодноразово репрезентанти похилого віку наголошували, що "вони за торбу гнали (плоти. — М.Г.), бо єсти нічого не було", що Кагановичі, Петриковські та їм подібні "нас грабували". З цим важко не погодитися, оскільки навіть продукти як зарплата далеко не завжди були першої свіжості. Незахищеного поліщука-селянина торговці лісу часто ошукували або зменшували йому під різним приводом і без того мізерну платню. І все ж, для багатьох жителів прирічкових населених пунктів басейну Ужа лісосплав був важливим додатковим джерелом заробітку. Так, за повідомленнями інформаторів, у 30-х роках ХХ ст. у Тарасах і Діброзві транспортуванням плотів і "самопловом" займалося щонайменше чотири десятки односельців, у Мотійках — зо два десятки.

На жаль, під час науково-пошукової праці у старожилів майже нічого не зафіксовано про звичаї та обрядовість місцевих плотогонів. На запитання, чи молилися сплавники напередодні та під час самої подорожі, чи згадували святих тощо, у відповідь, як правило, звучало: "А Бог його знає?", або "Ну це таке діло"; "То вже вони знали"; "Я там не був" та ін. Тільки Петро Черненко зазначив, що "молився і

зара з молиться Богу", згадував святих і тепер їх "споминає і в хаті, й у дорозі". "Як матка навчила, так й я молився. Так положено", — наголосив інформатор.

Отже, з усього сказаного вище можна зробити висновок, що лісосплав у басейні Ужа мав типові для річок Середнього Полісся риси, які найкраще простежуються у його способах, технології формування плотів, назвах складових (за окремим винятком), спорядженні робітників тощо.

1. Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в Українських Карпатах другої половини XIX — поч. ХХ ст.— К., 1993.— С. 188–190; його ж Етнографія бойківського лісосплаву // Записки Наукового товариства ім. Т.Шевченка.— Львів, 1992.— Т. 223.— С. 158–159; його ж Лісорубство і транспортування деревини на Лемківщині // Науковий збірник музею українсько-руської культури у Свиднику.— Пряшів, 1998.— Т. 21.— С. 220–221.

2. Бураковская Н.И., Федына Р.И. Добывающие промыслы // Полесье. Материальная культура.— К., 1988.— С. 241–242.

Незважаючи на фрагментарність почерпнутої інформації, в цілому вона суттєво доповнила наші знання про давнє заняття місцевих поліщуків, тим паче, що в наш час майже всі прирічкові населені пункти на сплавній ділянці (від Народич до Чорнобиля включно) опинилися у мертвій, безлюдній зоні відчуження. Вже з цієї точки зору польові першоджерела про транспортування деревини за допомогою води є безцінними і неповторними.

3. Глушко М. Колиска слов'янства у постаратомній резервації: До десятої річниці аварії на Чорнобильській АЕС // Універсум.— 1996.— № 3–4.— С. 44–47; його ж: Слідами чорнобильської трагедії: експедиційне дослідження Київського Полісся // Народна творчість та етнографія.— 1997.— № 2–3.— С. 22–32.

4. Глушко М.С. Шляхи сполучення...— С. 191–195; Jeřábek R. Karpatské vorařství v 19. století.— Praha, 1961.— S. 113–130.