

А. С. Сардаров

ПУТЕТВОРЕНИЕ



ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРА
БЕЛОРУССКИХ
ДОРОГ

А. С. Сардаров

ПУТЕСТВОРЕНИЕ



**ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРА
БЕЛОРУССКИХ
ДОРОГ**



Минск
«Беларуская навука»
2009

УДК 625.7/8(476)(091)
ББК 39.311(4Бен)
С20

Сардаров, А. С.

С20 Путетворение : история и культура белорусских дорог /
А. С. Сардаров. — Минск : Беларус. навука, 2009. — 191 с.: ил.
ISBN 978-985-08-1046-5.

«Путетворение» — слово Симеона Полоцкого. Творить путь — значит строить дорогу от человека к человеку, от человека к Богу, но это также значит создавать реальные пути на земле для транспортных сообщений.

Книга рассказывает об истории и культуре белорусских дорог от «пути из варяг в греки» до современных автомагистралей и адресована широкому кругу читателей.

УДК 625.7/8(476)(091)
ББК 39.311(4Бен)

ISBN 978-985-08-1046-5

© Сардаров А. С., 2009
© Оформление. РУП «Издательский
дом «Беларуская навука», 2009

ВВЕДЕНИЕ

«Дзе ні ступіш, крыжавыя і гасцінцы і дарожкі,» — так описывал поэт свой край, свою страну. «Крыжавыя» — не только образ обставленных придорожными крестами — «знакамі пакуты» дорог, но и цельный образ земли, пересеченной вдоль и поперек дорогами и дорожками. Интересно, что для великого поэта-пророка Янки Купалы едва ли не главная внешняя примета родного края — это дороги, сходящиеся и расходящиеся, уводящие в даль, на чужбину, и приводящие к своему дому. Но они не только внешняя форма ландшафта. Дороги выступают синонимом жизненных путей идущего вперед, вопреки всем испытаниям, народа, а перекрестки — знаки судьбы: человек всегда стоял и стоит перед выбором — куда пойти? Так и край, и народ белорусский, стоящий всегда на историческом перекрестке земель, государств, верований и народов. Идущий, порой, к чужому порогу, но всегда возвращающийся сюда, к своему дому, к Христу, распятому на простом кресте у входа в родную деревню: «Я — шлях, якому век няма спакою...»

Пути сообщения и развитие Белорусских земель

Каждому человеку и каждому народу предопределено место жизни на Земле. Географическое положение на планете формирует жизненную судьбу как отдельных людей, так и целых народов и наций. Природно-климатические условия, ландшафт Земли активно влияют на потенциальные возможности и особенности развития, социально-экономическую, политическую и культурную деятельность. В этом ряду исходных условий жизнедеятельности важнейшее место занимают связи между людьми, наличие путей сообщения или, иначе говоря, *пространственных каналов*, по которым люди могут передвигаться, организуя собственную жизненную среду и формируя контакты с соседями.

Вода всегда обладала великим потенциалом быть пространством для сообщений. Именно водные бассейны — реки и моря, были данными природой условиями, которые позволяли людям и народам передвигаться, вступать в контакты, а значит, развиваться. Все великие цивилизации древности были тесно связаны с водными бассейнами. Колыбелью многих европейских цивилизаций было Средиземное море — великое коммуникационное пространство. Древнеегипетское государство развивалось вдоль реки Нил, Ассирия и Вавилон — вдоль рек Тигр и Евфрат, Китай — рек Янцзы и Хуанхэ, Индия — вдоль рек Инд и Ганг. В этих великих исторических примерах реки были не только природными источ-

никами воды и пищи, но и *маршрутами движения*, по которым осуществлялись длинные и короткие сообщения, объединявшие отдельных людей в человеческие группы, а группы — в общество и государства.

То, что было важным и предопределяло эволюции других цивилизаций и народов, целиком и полностью относится и к белорусам, их развитию и исторической судьбе. Знаменитый ученый Ефим Карский так писал об этом: «Самое внешнее влияние одного народа на другой ... на его быт, миросозерцание и язык находятся также в тесной связи с природой страны: с устройством ее границ, доступностью и удобством путей сообщения».

Географический ареал или то, что стало земной колыбелью белорусского народа, находится на водоразделе бассейнов Черного и Балтийского морей. Именно это положение, то есть, с одной стороны, раздел, разделение, а с другой — *возможность соединения* двух различных цивилизаций и культур, Севера и Юга, стало геополитической исходной точкой развития цивилизации, началом и вектором большого исторического пути белорусов.

Природа распорядилась так, что Балтийский и Черноморский бассейны связывают *естественные дороги — реки*. Меридиональные, главным образом, русла рек, а также сеть их притоков «установили» возможность дальнейшего развития народов. Конечно, реки были не только *коммуникационным полем*. Они также служили источником питья и еды, дикие животные и птицы группировались здесь для водопоя, в реках обитала рыба. Все это было чрезвычайно важно для первобытных людей.

Открытые археологами на территории Беларуси стоянки древних людей находятся вблизи рек: Светиловичи на Беседи, Обидовичи на



Связь мест поселений палеолита и неолита с реками — древнейшими коммуникациями

Днепре, Бердыж на Соже, Юровичи на Припяти. Важно и то, что по берегам рек встречались кремниевые отложения, а кремль, как известно, был материалом для самых древних орудий труда человечества.

Древние люди передвигались, кочевали в поисках еды и питья вдоль речных коммуникаций. Но уже 10—15 тысяч лет тому назад могли происходить не только «короткие» передвижения», но и «длинные сообщения», связанные, например, с изменениями климатических условий.

Одна из важнейших исторических гипотез о происхождении славян утверждает возможность их прихода с Дунайского (также речного!) региона в Днепровские и Балтийские земли. Миграционная теория, которой придерживался и знаменитый ученый Е. Карский, многое объясняет в этнокультурных особенностях белорусов, в их дальнейшей исторической судьбе.

В каменном веке, неолите, датируемом 4500—1800 годами до н. э., осуществлялся переход людей от миграций к оседлости. Этот знаменатель-

ный этап характеризуется *коммуникационным расселением* древних белорусов. Е. Карский пишет: «Поселения их (древних славян. — А. С.) бывали возле вод или дорог». Именно вдоль рек археологи определяют ареалы этнокультурного единства, именно названиями рек обозначены археологические древние культуры на белорусских землях: неманская, верхнедвинская, днепродонецкая, западнодвинская.

Первые письменные источники о древних славянских племенах («Повесть временных лет» и др.) также указывают, что места их расселений тесно связаны с речными коммуникациями: поляне «седоша по Днепру», полочане — на Двине и Полоте, дреговичи — между Припятью и Двиной.

Предки современных белорусов — кривичи, радимичи, дреговичи, жили первобытнообщинным строем. Но уже в IX—X веках этот строй распадается, происходит сложный процесс социально-имущественного расслоения людей, появляются феодальные (зависимые) отношения. Этому общественному процессу появления государственности белорусов способствует наличие на территории Беларуси коммуникационных сообщений и связей.

Величайший путь древности, оказавший огромное влияние на судьбы славян, балтов и других европейских и азиатских народов, проходил через белорусские земли и назывался путем «из варяг в греки». Уже в античные времена определяется направление Балтика — Черное море — Греция, Рим, так называемый «янтарный путь». Маршруты проникновения янтаря, о чем свидетельствуют и археологические находки, проходили вдоль Западной Двины, Немана и Днепра. Фактически уже 2500 лет назад возникает направление торгово-транспортного движения, получившее название потом «греко-варяжского».

*Одна из
важнейших
речных
коммуникаций
Полоцкого
княжества —
река Улла*

Этот великий путь оказал положительное влияние на материальную и духовную культуру предков белорусов, на начало формирования государственности и приход христианской веры.

Среди первых апостолов, несших свет христианства согласно вере, был апостол Андрей, который в I веке после Рождества Христова путешествовал по Днепру, то есть самый первый (отсюда имя Андрей Первозванный) приход христианства произошел именно по великой славянской реке. Здесь, при переходе Днепровско-Черноморского бассейна в Балтийский, на слиянии Западной Двины и Полоты возник древний Полоцк. Излюбленным местом «городищ-поселищ» славян были именно места на слияниях рек, например Минск — на Свислочи и Немиге. Это было удобно не только с точки зрения обороны. Таким образом расширялись и коммуникационные возможности жителей. Через древ-



ний Полоцк и Западную Двину был открыт путь на северо-запад, через Уллу, Ушачь и волоки — на юг к Черному морю. Узкая Полота играла свою роль в местных сообщениях. Древний Туров, возникший на Припяти, был связан с главным путем «из варяг в греки» через Днепр и с западным — через Пину, Мухавец и Западный Буг. Поэтому многие древние белорусские города получили свои названия именно от названий рек — Полоцк от Полоты, Витебск от Витьбы, Друцк от Друти, Пинск от Пины, Слуцк от Случи.

Реки выполняли не только непосредственно транспортную роль, но были в своем коммуникационном, связующем значении природным первоначальным элементом в политическом развитии народов. Так, Полоцк стал ядром, первоначалом *белорусской государственности*. В X—XI века город находился и на «транснациональном» маршруте «из варяг в греки», и на границе Новгородской (Северной) и Киевской (Южной) земель, ставших также центрами государственности Древней Руси.

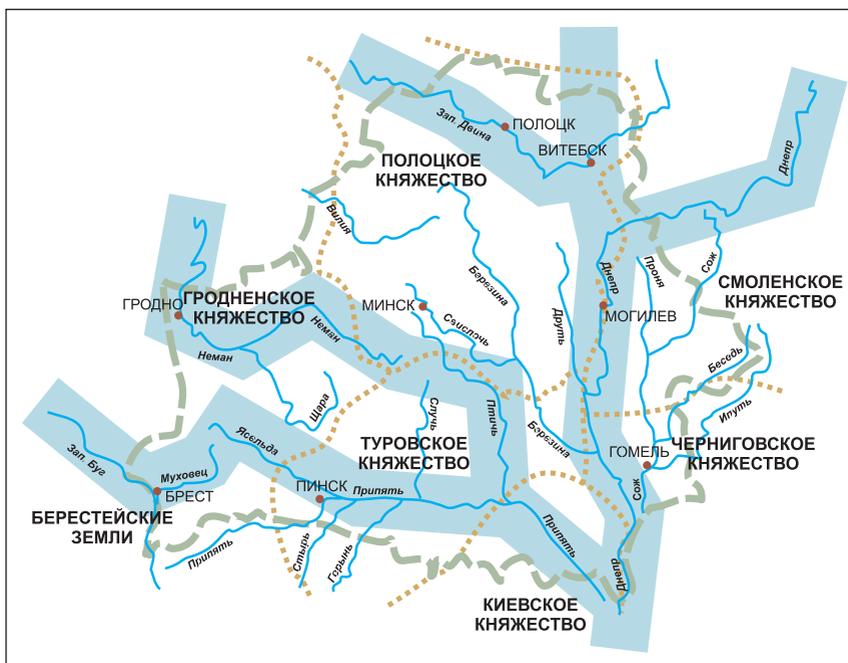
Коммуникационной линией предопределялись и духовные центры древнерусских земель. Главные церковные храмы Руси X—XI веков, Софийские соборы, располагались именно в Новгороде, Полоцке и Киеве. А свет христианской веры пришел из Константинополя, через Корсунь (Херсонес) вошел в Киев все той же днепровской дорогой Андрея Первозванного.

Можно по-разному относиться к «норманской теории» (также — коммуникационной) в восточнославянской и древнерусской истории. Однако археологические находки в Новгороде и первое упоминание о «граде Полотеске», отданном Рюриком «мужем своим», и личные имена Рогволода и Рогнеды, и скандинавские саги говорят о том, что путь из «варяг в греки» был абсолютно реален. А учитывая развитые транс-

портно-военные связи викингов, которые также осуществлялись на путях славянских земель, мы неизбежно приходим к выводу о «коммуникационном узле», находившемся здесь и повлиявшем на всю дальнейшую историю развития белорусского народа.

Речные, меридиональные сообщения «север — юг» в начальный период белорусской истории были особенно важными потому, что пути сообщений по маршрутным координатам «запад — восток» были более сложными. Еще в VI веке готский историк Иордан писал, что «болота и леса заменяют им (славянам. — А. С.) города». Эта затрудненность, скованность в сообщениях на запад и восток, вызванная природно-климатическими причинами, обилием лесов и болотистой местностью, влияла на характер развития края. И если Великая Русь развивалась в открытом степном азиатском векторе (отсюда связи с тюркоязычными народами), то Белой Руси суждено было стать Литвой, или Литовской Русью (т. е. пойти в национально-государственном развитии в иное направление).

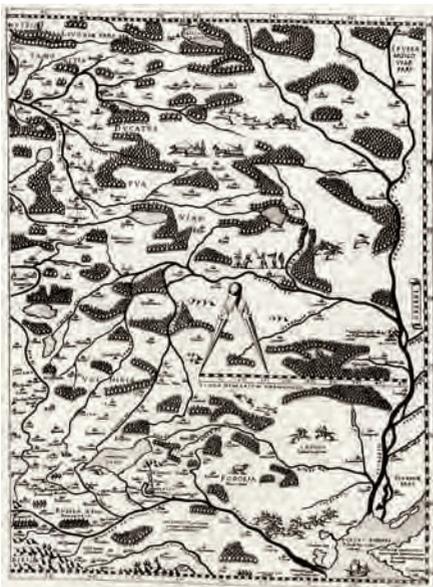
Появление и развитие белорусско-литовского государства в XII—XIII веках также происходит под влиянием *Неманского коммуникационного коридора*. Именно Неман с его притоками Щарой, Плиссой, Росью стал связующей осью Гродненского, Новогрудского, Слонимского и Волковысского княжеств. Именно Неман предопределил вектор развития будущего государства и место размещения его столицы — Вильно. Сведения о ранней истории Великого княжества Литовского говорят о том, что в ее началах также заложена «коммуникационная идея». Ибо древнебелорусский элемент здесь зримо приходит (или входит) в балтийский, распространяя язык и культуру в той среде, которая совмещала в себе прусское и этнически литовское начала. Бело-



русские города и земли *находятся на границе*, связывая русских, литовцев, смолян, прусов, волянян, галичан, жмудинов.

Название страны — Литва, на многие века объединившее земли белорусов и литовцев (вспомним хотя бы Адама Мицкевича), загадочного происхождения. Согласно одной из гипотез, оно произошло от латинского слова «lithos», что означает «берег». В древних легендах также сохранились сведения о пришедшем в Литву римлянине Палемоне, который поселился на неманских берегах и дал начало роду литовских князей. Потомки Палемона позже расселятся и будут княжить в Новгороде, Гродно, Бресте («Летописец великих князей Литовских»). Первые литовские князья активно пользуются речными коммуникациями для своих походов и колонизации земель. Уже много позднее некоторые исследова-

Главные коммуникационные маршруты белорусских земель в эпоху древних княжеств



*Карта
Европейской
Сарматии
А. Пограбия
1570 года.
Главные
коммуникации —
реки, однако
здесь уже
обозначены
сухопутные
дороги из
столицы
Великого
княжества
Литовского
Вильно в Гродно,
Радунь,
Василишки
и Волковыск*

нявшего различные народы и земли, нельзя было ограничиваться только меридиональным движением. И государственное управление, и развитие хозяйства требовали более развитой системы транспортных сообщений, большей скорости в доставке людей, товаров, указов власти, войск.

С именами Ольгерда и Витовта, великих князей литовских, народная память связывает прокладку первых на белорусских землях дорог. Деятельность этих выдающихся личностей по объединению земель была бы немыслима без активных транспортных передвижений, походов. Устойчивые сухопутные сообщения устанавливаются между Вильно, Полоцком, Смоленском, Пинском, Туровом, Новогрудком, Минском, Оршей.

Однако главное в этот исторический период заключалось в том, что дороги Великого княжества Литовского приобретают прежде всего

тели Беларуси, например доктор Иппаль, обнаруживали сходство в планировке белорусских крестьянских дворов и античных римских вилл (!).

Этот новый исторический этап развития белорусских земель Великого княжества Литовского тесно связан с развитием путей сообщения. Помимо традиционных речных коммуникаций, все большую роль начинают играть *сухопутные пути*. Движение «по-суху» происходило и раньше, но главным образом по берегам рек.

Но для Великого княжества — государства, объеди-

торгово-экономическое значение. Рост ремесленного и сельскохозяйственного производства, формирование городов как транспортно-торговых центров, присвоение городам магдебургского права — все это повлияло на *коммуникационное поле страны*, которое, в свою очередь, активно влияло на ее экономику и культуру. Именно в это время «белорусский фактор» географического положения приобретает важнейший международный транзитный, посреднический смысл. Несмотря на военные конфликты, по белорусским водным и сухопутным дорогам осуществлялись торговые связи с Московией, Польшей, Пруссией, с украинскими землями.

Белорусский транзит регулировал и внутреннее развитие. Только за XV—XVI века количество городских поселений увеличилось вдвое. На сухопутных трактах появились местечки (промежуточные между городами и деревнями жилые образования), планировочными ядрами которых стали торговые ярмарки, а также сопутствующие им корчмы, таможни (мытни), кузни, то есть те объекты, которые прочно связаны с путями сообщения. Именно в этот период начинается увеличиваться значение Минска — города, прямо не связанного с крупными речными коммуникациями, как Полоцк, Витебск, Гродно, Брест, но стоящего в промежуточной транзитной зоне на важных сухопутных маршрутах между Вильно, Варшавой и Московскими землями. Чрезвычайно важным было географическое положение столицы Великого княжества — Вильно, которое также являлось коммуникационным узлом между народами и странами, связывавшим водные и сухопутные дороги. М. В. Довнар-Запольский писал, что виленские купцы ездили в Москву, Польшу, Пруссию, а в Вильно приезжали купцы: турки, армяне, поляки и москвичи.

Реальность связей Великого княжества Литовского, их посреднический характер ощущается, например, в прусском влиянии на строительство оборонных замков и храмов, на характер их архитектуры (западный культурный вектор) или на деятельность белорусских мастеров, просветителей, педагогов в Москве (восточный вектор). Безусловно, это мирное сосуществование сочеталось с военным противостоянием Запада и Востока, внутренней борьбой, которые также осуществлялись по коммуникационным маршрутам, проходившим по белорусским землям.

Пути сообщения Великого княжества Литовского, а позднее — Речи Посполитой сформировали на белорусских землях устойчивую структуру, которая обслуживала внутренние и, что особенно важно, транзитные потребности. Дороги соединяли страны и народы, несмотря на различные религии, противоречия в экономике, соперничество в геополитическом влиянии, существование государственных границ.

Карта путешествий И. Корба через белорусские земли в XVII веке



Дороги «заставляли» договариваться. Например, Договор 1407 года между Полоцком с Ригой определял, что «могут полочане мимо Ригу у землю, а рижаном мимо Полотеск у землю, куда хочуть, то на обе стороне межи нас волно водою и землею (ехати)». «Землею ехати» — значит, по сухопутным дорогам, которые служили не только для передвижения войск, но и для торгово-промышленных связей между разными странами.

Следующий важный этап белорусской дорожной истории начинается в конце XVIII века и проходит почти через весь XIX век. Речь Посполитая, куда входили белорусские земли, заметно слабеет, а на востоке мощной силой становится Российская империя. Одним из важнейших условий *сплочения и организации Российского государства* были именно дороги и организация по ним транспортных «почтовых» сообщений.

Пути сообщения — дороги и почтовые службы, сформировали структуру многих империй: от древнекитайской и древнеримской до французской XVI—XVII веков. Московская Русь занимала свою курьерско-почтовую службу у Золотой Орды, которая, в свою очередь, была в области дорожных сообщений наследницей древнего Китая.

Огромные протяженные пространства, разные народы и регионы требовали организации и объединения под единой властью. Инструментом такой организации были дороги и почтово-курьерская служба, существовавшая на них. Монгольское «дзям» (дорога) и «дзямчи» (курьер) перешло в русскую «*ямскую гоньбу*» (почтовая служба). Эта служба, способствовавшая консолидации Московского государства, под влиянием реформ Петра I укрепились и к концу XVIII века стала мощным инструментом властной структуры и геополитики.



Современный вид Санкт-Петербургского «царского» шоссе XIX века. Дорога сохраняет абсолютную прямизну

После распада Речи Посполитой белорусские земли оказались под активным воздействием политики Российской империи, в том числе и в области организации путей сообщения. Регулярная почтовая служба была и в Великом княжестве Литовском. Однако в силу особенностей государственного устройства, она не была инструментом централизации и контроля, как это было в России. Скорее, наоборот. Дороги в Великом княжестве в большей степени являлись прерогативой местных властей, феодалов, шляхты (отсюда дорожные повинности, многочисленные мытны и корчмы, сдаваемые в аренду).

Императорская российская власть с самых первых шагов колонизации западных земель распространила дорожную службу на эти территории. Дороги, по сообщению историков и современников, были «перемерены и расширены», а вдоль них размещались структуры почтовых домов с лошадьми и ямщиками.

Однако главным было то, что геополитическое транзитное значение белорусских земель полностью осознавалось российскими властями. И необходимость связать две столицы — Петербург и Москву — с колонизированными землями Польши и Украины привела к тому, что через Беларусь стали прокладываться новые транзитные (транснациональные) маршруты. В 30–40-е годы XIX века строятся две важнейшие дороги: Москва — Варшава (через Довск, Слуцк, Брест) и Санкт-Петербург — Киев (через Витебск, Оршу,

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Пути сообщения и развитие белорусских земель	4
Имена дорог. Шляхи Ольгерда и Витовта	26
Транспортные сообщения и путешествия: дорожный поток	38
Развитие дорожных технологий	52
Дороги и право. «Дорожные» законы Великого княжества Литовского	68
Почтовые сообщения. Гонцы, ямщики, станции	76
Корчма у дороги — общественный центр прошлого	88
Дороги и поселения. Урбанизационный процесс	96
Путевые знаки и придорожные памятники	104
Деревья у дорог. Белорусские аллеи	118
Белорусские мосты — связь берегов и людей	130
Каналы и железные дороги	142
Дорожные обряды. От мифологии к вере	152
Поэзия дорог: «тканкі кола і зямлі»	162
Via est vita. Красота белорусских дорог	176
Литература	185

Научно-популярное издание

Сардаров Армен Сергеевич

ПУТЕСТВО

История и культура белорусских дорог

Редактор *И. А. Старостина*

Художественный редактор *Е. Н. Вишнякова*

Компьютерная верстка *Л. В. Харитонова*

Подписано в печать 29.05.2009. Формат 60×84¹/₁₆. Бумага мелованная. Гарнитура «Петербург». Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,36. Усл. кр.-отт. 45,34. Уч.-изд. л. 8,1.

Тираж 1000 экз. Заказ

Республиканское унитарное предприятие РУП «Издательский дом «Беларуская навука». ЛИ № 02330/0494405 от 27.03.2009. Ул. Ф. Скорины, 40, 220141, г. Минск.

Республиканское унитарное предприятие «Издательство «Белорусский Дом печати». ЛП № 02330/0494179 от 03.04.2009. Пр. Независимости, 79, 220013, г. Минск.