

ДРЕВНИЕ ТОРГОВЫЕ ПУТИ НА БЕЛАРУСИ И ВОЗМОЖНОСТЬ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В СФЕРЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ТУРИЗМА

Д.В. Жарин

Белорусский государственный университет,
Центр проблем развития образования, dima09@tut.by

Историческое прошлое Беларуси богато и многогранно. Республика Беларусь – государство с многовековой историей. В древности здесь проходило много торговых путей. Всем хорошо известен древний торговый путь «Из варяг в греки». Однако кроме него в средние века по территории современной Беларуси проходили и другие торговые пути, связанные с международной торговлей Востока и Запада Европы. Особенно важное значение для региона Балтики и Восточной Европы в XIII – XVI веках имела торговля с Ганзейским союзом.

Раннеганзейские купцы появились на землях современной Латвии еще во второй половине XII века. Более или менее систематическое их проникновение вглубь региона Подвинья и Верхнего Поднепровья началось после основания в 1201 году в устье реки Западной Двины Риги. В Полоцке, Витебске, Смоленске, Ковно, Вильно в средние века находились фактории или конторы немецких купцов. Нередко немецкие купцы навещали Троки, Гродно, Лиду. С начала XIII века быстрыми темпами развивалась ганзейская торговля с Полоцком, Витебском и Смоленском. Немцы приобретали в этих городах мед, смалу, пепел, древесину, кожи, шкурки пушных зверей, позднее – пеньку, поташ, деготь, другие продукты сельского и лесного хозяйства. Привозили из Западной Европы через Ригу соль, селедку, пиво, вино, ткани, металлы, различные ремесленные изделия. В это же время был заключен ряд международных торговых договоров.

Для осуществления доставки товаров и развития международной торговли первостепенное значение имели торговые пути. По способу передвижения торговые пути были двух видов: водные пути и пути по суше. Территория литовских и белорусских земель Великого княжества Литовского в средние века была покрыта непроходимыми лесами и болотами, что затрудняло продвижение по суше. В таких условиях большое значение приобрели торговые пути по воде.

Водные торговые пути на Беларуси по географическому признаку можно условно разделить на две категории: 1) меридиональные и 2) широтные. Меридиональные торговые пути – это пути по рекам, текущим в направлении по меридианам, в основном с севера на юг. Сюда можно отнести такие реки как Днепр, Сож, Березину, Птичь, Друть, Западный Буг, Щару.

Широтные торговые пути – это пути по рекам, несущим свои воды в широтном направлении. Здесь необходимо назвать такие белорусские реки как Западную Двину, Неман, Вилию, Припять, Пину, Ясельду.

Известный нам водный торговый путь «Из варяг в греки» был меридиональным и связывал Черное с Балтийским морем. Пролегал он по рекам Днепр, Ловать, по озеру Ильмень, по реке Волхов и по Ладожскому озеру. Расцвет его относился к IX – X вв., после чего его роль стала падать в связи с усилением феодальной раздробленности и татаро-монгольским нашествием, а в XII – XIII вв. этот путь как единое целое потерял былое достоинство [1, с.37]. Однако его широтное ответвление по реке Западной Двине получило свое дальнейшее развитие в XIII – первой половине XVI вв. как самостоятельный водный торговый путь Ганзейского союза. Этот путь с разной интенсивностью использовался и после упадка Ганзы вплоть до начала XX века. Однако уже со второй половины XIX века, когда появилась альтернатива водным перевозкам в виде железнодорожного транспорта, этот путь потерял свою привлекательность.

Не менее важный торговый путь, имевший международное значение, шел к Балтийскому морю по Неману и его притокам – Вилии и Щаре. Это так называемый «Неманский торговый путь». Расцвет Неманского торгового пути пришелся на XV – XVII вв. В XV веке набирала обороты торговля лесом, а верховья Немана в средние века были очень богаты этим ресурсом. До сих пор в тех местах сохранились большие лесные массивы – Налибокская и Липчанская пущи. Про важность Неманского торгового пути свидетельствует тот факт, что в 1428 году великий князь Витовт отписал своей жене ряд селений вокруг Немана в Новогрудской земле (*terram castrumque Nowogrodek Lithwanicum, cum toto districtu Nowogrodensi*). В их числе упоминаются такие селения как Новое Село, Городечно, Бретена, Басино, Полберег, Делятичи, Любча, Осташино, Негневичи, Полоная, Кореличи, Свержень (*Nowesiolo que nunc Kubarka appellatur, item Horodeczna, Bretena, Bassyno, Puolbreha, Dolaticze, Lubcz, Ostaschino, Niehniewiczze, Polonaiia, Korelicze, Swerszno[...]*) [5, с.793-794]. Некоторые из этих сел возникли как пункты сплава леса или судоверфи для изготовления неманских торговых кораблей – витин. По неманским притокам Щаре и Вилии также развивалась торговля и судоходство. В 1443 году великий князь Казимир выдал грамоту, в которой обращал внимание на важность надлежащего содержания водного торгового пути по Вилии и недопустимости преграждения этой реки езами – рыбацкими запрудами, которые бы мешали проходу кораблей [3, с.10]. На Неманском торговом пути кроме Ковно и Вильно огромную роль играл город Гродно. Гродно был крупным поставщиком сельскохозяйственных продуктов на европейские рынки. Связь с Западом поддерживалась водным путем и сухопутными дорогами. По Неману и Нетте в Гданьск (Данциг) и Крулевец (Кенигсберг) возили на витинах сельскохозяйственные продукты и скот. В XVI веке Гродно поддерживало тесные торговые связи с крупнейшими городами Польши – Варшавой, Вроцлавом (Бреслау), Люблином и др. Через Гродно проходила дорога, которая соединяла Вильно, Бельск, Варшаву и Торунь [7, с.19]. На Щаре главным торговым городом стал Слоним, а сама река долгое время являлась важной составной частью Неманского торгового пути.

Неманский торговый путь, также как и торговый путь по Западной Двине с разной интенсивностью использовался вплоть до XX века. Очевидно, что для обслуживания Неманского торгового пути необходимы были корабли и ремесленники, которые бы их строили. Хороший знаток истории Беларуси и краевед В.Н.Киселев в своих книгах немало внимания уделял судоходству по Неману: «У Мінскай губерні, сведчыць статыстыка, будавалася найбольшая колькасць розных суднаў. Вядома, што на Нёмане іх рабілі ў Стоўбцах, Новым Свержані, Магільне, Мікалаеўшчыне, але ж і ў “Над-Нёмане”, хутчэй за ўсё невялікія судны – шугалей. Тут маглi вырабляцца і чоўны, і лёгкія баркі на груз да 2 тыс. пудоў» [6, с.73]. Вполне вероятно, что так и было, ведь в XIX веке Неман был намного полноводней, чем теперь. В верховьях Немана главную роль в торговле и судоходстве играли Столбцы. Вот как описывал жизнь этого города в середине XIX века Владислав Сырокомля: «Пры самым уездзе каля Нёмана пачынаюцца шэрагі купецкіх свірнаў. Летам тут пуста і глуха. Але зімой і пад вясну, калі саннай дарогай лёгка перавозіць тавары, для адпраўкі ў Крулевец, – што тут галасу, што людзей, што фур з усіх канцоў краіны і з усялякім таварам! Сустрэнеш тут і нашага селяніна са Случчыны і з Наваградчыны са збажыною, і палешука з адзінай, характэрнай для яго краю прадукцыяй – дзяругамі, і валыняніна з прыправамі, і беларуса з ільном ці пянькой, велікаруса з алеем. Усё гэта віціны павінны забраць і завезці на спажытак немцам» [2, с.331].

В XIX веке в торговлю лесом с Прибалтикой и Западной Европой активно включилось белорусское Полесье. Благодаря Днепровско-Бугскому, Августовскому и Огинскому каналам стал возможным сплав леса и транспортировка товаров из южных и юго-западных районов Беларуси к портовым городам Восточной Пруссии. К концу XVIII века было закончено строительство Днепровско-Бугского канала. Первый караван судов был торжественно проведен через канал и проследовал в Гданьск. В 1817 году по Днепровско-Бугскому каналу уже прошло 382 судна и 221 плот, было перевезено грузов на сумму 1204605 руб. По тем временам грузооборот канала был очень велик (в среднем во время навигации ежедневно по 3-4 судна и 1-2 плота) [1, с.39]. Этот канал значительно способствовал доступу белорусских товаров в польские и немецкие земли по Мухавцу и Западному Бугу. Также по Огинскому каналу и Щаре осуществлялся сплав леса к Неману, а затем в Восточную Пруссию. Немецкие ремесленники и специалисты лесозаготовительной отрасли в XIX – нач. XX века лично находились на белорусских землях, чтобы производить контроль качества и заготовку древесины. Вот как описывал этот факт историк Я.И.Руднев: «Множество прусских немцев рассеяно по лесам Полесья; они занимаются здесь приготовлением так называемой клепки, небольших дубовых брусков, отправляемых в Пруссию

на бочки. На клепку идет самый лучший дуб. Из громадных дубов выделяются здесь и, так называемые, ванчосы, трехгранные брусья, идущие на постройку кораблей в Пруссию и Англию» [4, с.254-255].

Безусловно, значение водных путей менялось в зависимости от изменений в экономической и политической жизни вокруг них. В наше время ряд городов Республики Беларусь имеет на своих гербах символику, связанную с судоходством и торговлей по водным путям в древности. Большинство из этих белорусских городов развивалось не только как внутренние торговые и ремесленные центры, но и как крупные центры международной транзитной торговли. Здесь необходимо упомянуть Полоцк, Столбцы, Вилейку, Мосты, Бешенковичи, Дисну, Друю, Давид-Городок. Официальные гербы этих городов содержат изображение рек, сплавных плотов, торговых кораблей и перевозимых ими товаров. Таким образом, современная геральдика здесь основывается на историческом прошлом, учитывает древнюю специализацию этих городов. Данному историческому опыту очень важно уделять внимание и при реализации проектов в сфере регионального туризма.

Для успешного развития регионального туризма возможно использование, как сухопутных, так и водных торговых путей, проходивших в древности по территории Беларуси. Однако, наиболее привлекательными для туристской индустрии, как представляется, могут стать маршруты по древним водным артериям республики. Здесь вероятно появление новых перспектив и возможностей не только для отдельных турфирм, но также для государственных и частных инвесторов, готовых выделять финансовые средства под конкретные историко-культурные проекты.

При разработке проектов и туристских маршрутов по древним торговым путям необходимо более широко задействовать историко-культурное наследие конкретных регионов республики, связанных с такими торговыми путями в древности. Каждая область Республики Беларусь без исключения имеет на своей территории реки, использовавшиеся в древности для судоходства и перевозки товаров. На современном этапе необходимо выявить потенциал данных рек для развития регионального туризма, просчитать все возможные плюсы и минусы от их использования в туристской отрасли. После этого необходимо разработать и реализовать ряд проектов по реконструкции древних торговых путей, воссозданию древних торговых кораблей. Самое пристальное внимание при этом следует уделить благоустройству городов и созданию надлежащей инфраструктуры на данных маршрутах.

Очевидно, что недостатком использования туристских маршрутов по древним торговым путям Беларуси будет являться сезонность таких маршрутов. К сожалению, в зимний период навигация по рекам не возможна по объективным природно-климатическим причинам. Однако, здесь вполне вероятно развитие внутреннего туризма и организация досуга граждан с предложением зимней рыбалки и охоты, зимних видов спорта, проведение различных культурных мероприятий, а также экскурсий по историческим местам вдоль рек. На некоторых участках древних торговых путей в зимний период возможна организация туров выходного дня, конных или лыжных маршрутов.

На основе древних торговых путей можно с успехом развивать водный туризм в форме экскурсий по рекам на прогулочных теплоходах, катерах, реконструированных кораблях. Также целесообразно организовать для туристов прокат лодок, байдарок, плотов, катамаранов и т.п. Для оказания качественных туристских услуг маршруты необходимо обеспечить опытными инструкторами, экскурсоводами, краеведами, гидами-переводчиками и другими высококвалифицированными специалистами туристской индустрии. При этом важно сделать так, чтобы водный туризм тесно соприкасался с событийным туризмом. Например, возможна реконструкция «Ганзейского кирмаша» – торгово-развлекательного мероприятия для иностранных и отечественных туристов. Также возможно создание музеев истории Ганзы в Витебске и Полоцке. Еще одним шагом по привлечению туристов на маршруты по древним торговым путям могло бы стать создание экспозиций в музеях различных городов республики, рассказывающих про промыслы, судоходство и торговлю по рекам Беларуси в древности. Также возможно проведение выставок и историко-краеведческих конференций по данной тематике.

Таким образом, положительными моментами развития регионального туризма в Беларуси на основе использования древних торговых путей могут являться: развитие речного транспорта, создание дополнительных рабочих мест в регионах, развитие инфраструктуры, появление агроусадб вдоль древних торговых путей, приток инвестиций в развитие регионального туризма в целом. В связи с этим целесообразно на государственном уровне разработать комплексную программу развития регионального туризма в Республике Беларусь на основе использования

древних торговых путей и историко-культурного наследия регионов. Туристские проекты в рамках такой программы не только позволят усилить межрегиональную кооперацию внутри республики, но также, при наличии соответствующих договоренностей и законодательной базы, придадут импульс к развитию трансграничного туризма с соседними государствами.

Список использованных источников:

1. Жучкевич, В.А. Дороги и водные пути Белоруссии (истор.-геогр. очерки) / В.А. Жучкевич. – Минск: Изд-во БГУ, 1977. – 144с.
2. Сыракомля, У. Выбранные творы. Уклад., прадм., камент. К. Цвіркi / У. Сыракомля. – Мiнск: Кнiгазбор, 2006. – 528с.
3. Собрание древних грамот и актов городов: Вильны, Ковна, Трок, православных монастырей, церквей, и по разным предметам. Ч.1-2. Вильно: типография А.Марциновского, 1843 – 402с.
4. Руднев, Я.И. Белорусско-литовское Полесье. Т.7 Изд. 3-е. / Я.И. Руднев. – М.: Т-во тип.-лит. Чичерин, 1904. – 256с.
5. Codex Epistolaris Vitoldi, Magni Ducis Lithuaniae:1376-1430 / collectus opera Antoni Prochaska. Cracoviae: Acad. Lit. Cracoviensis, 1882. – 1113р.
6. Кісялёў, У.М. Пуцявінамі Наднямоння. / У.М. Кісялёў. – Мiнск: Палымя, 1994. – 303с.
7. Гродно. Исторический очерк. Минск: Беларусь, 1964. – 262с.