

ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

ПРАБЛЕМА ПРАСТОРАВАЙ АРЫЕНТАЦЫІ Ў ВАЕННАЙ ЛАГІСТЫЦЫ НА БЕЛАРУСКІХ ЗЕМЛЯХ У XI–XIII СТАГОДДЗЯХ

В. А. Брылеўскі

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт, г. Мінск;

val.brilevskiy@gmail.com;

наук. кір. – В. А. Варонін, канд. гіст. навук, дацэнт

У артыкуле актуалізуюцца пытанні ваеннай лагістыкі на беларускіх землях у XI – XIII стагоддзях у цэлым і разглядаецца праблема прасторавай арыентацыі войскаў падчас ваеннага пахода ў прыватнасці. У комплексе задач, якія ўзнікаюць пры арганізацыі руху войска, аўтар вылучае арыентацыйную задачу, звязаную з неабходнасцю знаходзіць патрэбныя стратэгічныя пункты ва ўмовах неразвітасці навігацыйных сродкаў. Згодна з даследчай гіпотэзай, разглядаецца логіка фарміравання шляхоў зносіна на беларускіх землях і іх роля ў вырашэнні арыентацыйнай задачы. Аўтарскія назіранні маюць пераважна агульнатэарэтычны характар, што абумоўлена абмежаванай факталагічнай базай наяўных гістарычных крыніц.

Ключавыя словы: Сярэднявечная Беларусь; ваенная лагістыка; арыентацыйная праблема; навігацыя; ваенны паход; рэкі; дарогі.

У комплекс задач ваеннай лагістыкі XI–XIII стст. уваходзіць вызначэнне накірункаў і маршрутаў руху войскаў з мэтай дасягнення патрэбнага пункта. Выкананне гэтых задач неабходна пры ажыццяўленні вайсковых кампаній, паколькі для вядзення баявых дзеянняў незалежна ад іх формы (палявое сутыкненне войскаў ці аблога) патрабуецца знаходжанне супрацьстаячых сіл у адной прасторавай кропцы. Для пракладання вайсковага маршрута ў патрэбную кропку неабходна як мінімум прыблізна арыентавацца ў прасторы і рухацца па дакладна вызначаным вектары, які не дазволіць збіцца са шляху.

У разглядаемы перыяд для беларускіх земляў вырашэнне арыентацыйнай праблемы ўскладняецца амаль поўнай адсутнасцю сродкаў прасторавай арыентацыі і навігацыі. На дадзены момант не знойдзена ніякіх тагачасных карт ці геаграфічных планаў, разлічаных на адлюстраванне шырокай прасторы, не кажучы ўжо аб больш дасканалых навігацыйных сродках. Указальнікі і памежныя знакі сустракаюцца з адзінкавым выглядзе [1, с. 8]. У такіх умовах на вялікіх геаграфічных абшарах тагачасным дзеячам даводзілася арыентавацца пераважна па прыродных аб'ектах і арыентырах, паколькі альтэрнатывы ім проста адсутнічалі.

Змест наяўных крыніц фактычна не адлюстроўвае інфармацыю аб тым, якімі шляхамі войскі ажыццяўлялі навігацыю падчас ваенных паходаў, як знаходзілі патрэбныя накірунак і маршрут. Пры апісанні кампаній XI – XIII стст. летапісы і хронікі часцей за ўсё не фіксуюць нават прамежкавыя пункты руху войскаў, звычайна паведамляючы толькі пра тое, якая мясцовасць з'яўлялася канчатковай мэтай баявых дзеянняў (ці прынамсі патрапіла пад удар) і чым скончыўся паход. Так, напрыклад, пра характар руху войскаў падчас агульнага пахода ВКЛ 1286 года паведамляецца: «Ходиша Литва вса и Жемоть вса на Нѣмцѣ к Ризи» [2, с. 897]. Маршрут войскаў пры гэтым застаецца цалкам невядомым, і гэта тыповы выпадак для XI – XIII стст. Для параўнання, падчас апісання пахода Свідрыгайлы ў XV ст. Супральскі летапіс дакладна пералічвае населеныя пункты, якія праходзіла войска [3, с. 57-59].

Разам з гэтым, нягледзячы на адсутнасць інфармацыі аб дакладных маршрутах войскаў і спосабах яго арыентацыі, арыентацыйная задача падчас большасці тагачасных ваенных паходаў паспяхова вырашалася. Аб гэтым сведчыць хаця б тое, што большасць кампаній, накіраваных у тым ліку на вялікія адлегласці, паспяхова даходзіла да сваёй мэты, не збіўшыся ці неістотна збіўшыся са шляху. Звестак жа пра тое, што войскі падчас пахода заблукалі, напрыклад, у лесе, наадварот няма. Гэта дазваляе сцвярджаць, што ў тагачасных войскаў існавала метадыка пракладання маршрута ваеннага пахода, прычым базавалася яна, трэба меркаваць, на выкарыстанні трывалых шляхоў зносін.

Шляхі зносін выкарыстоўваюцца як звязваючыя элементы паміж гарадамі, якія з'яўляюцца асноўнымі стратэгічнымі пунктамі пры вядзенні вайны (менавіта на гарады прыпадае пераважная колькасць паходаў). У сярэднявечнай ваеннай лагістыцы шляхі зносін выступаюць не толькі ў якасці найбольш прыстасаваных для руху частак маршруту, але і як трывалы вектар, які не дазваляе збіцца са шляху.

Да XI ст. ў якасці асноўных шляхоў пры руху на вялікія адлегласці выкарыстоўваліся водныя камунікацыі – рэкі –, ужыванне якіх было прынесена на беларускія землі варажскай традыцыяй [4, с. 172–173]. Пераважаючая роля рэк была звязана з малой колькасцю на беларускіх землях гарадоў, што азначала нізкую ступень асвоенасці вялікіх тэрытарыяльных абшараў на беларускіх землях і, адпаведна, адсутнасць паўнаважнай дарожнай сеткі. Акрамя таго, водныя камунікацыі валодаюць важнай лагістычнай характарыстыкай, якая спрыяла далейшаму асваенню тэрыторыі. Рэкі маюць трывалае рэчышча, што робіць іх прыродна зафіксаваным маршрутам, рух па якім не дапускае пагрэшнасцяў у накірунку і аўтаматычна вырашае арыентацыйную

праблему ў сярэднявечнай лагістыцы. Гэта, трэба меркаваць, з'яўлялася адной з прычын пабудовы гарадоў менавіта на рэках: такое размяшчэнне забяспечвала не толькі лёгка доступ да водных гандлёвых шляхоў, але і саму магчымасць знайсці гэты горад сярод неасвоеных ландшафтаў і ўключыць яго ў сетку камунікацый.

У XI–XIII стст. назіраецца істотнае павялічэнне колькасці гарадоў на тэрыторыі Беларусі, якія ўзнікаюць уздоўж рэк і пачынаюць адносна раўнамерна запаўняць беларускія землі [5, с. 255–256]. Гэта стварае спрыяльныя ўмовы для развіцця сухапутных шляхоў зносін, паколькі паміж гарадамі змяншаюцца адлегласці і, адпаведна, магчымасць памылкі ў накірунку пры пракладанні звязуючага шляху, а таксама павялічвае агульную засвоенасць тэрыторыі і палягчае працэс іх утрымання. Паміж бліжэйшымі гарадамі, трэба меркаваць, утвараецца сетка больш-менш раўназначных дарог, а рух ад пачатковага пункта да канчатковага ажыццяўляецца па гарадах паслядоўна. На карысць такой версіі сведчыць характар руху войскаў падчас паходаў з адносна вядомым маршрутам. Так, напрыклад, падчас пахода братаў Яраславічаў супраць Полацкага Княства быў захоплены Мінск, які з'яўляўся памежнай тэрыторыяй і наўрад ці адпавядаў канчатковай стратэгічнай мэце пахода – атрымаць перамогу над Усяславам, які княжыў у Полацку [2, с. 156-157]. Гэтая акалічнасць, верагодна, тлумачыцца тым, што Мінск з'яўляўся адным з прамежкавых пунктаў на шляху князёў да Полацка, а прамога сухапутнага шляху ад Кіева да Полацка, нават пры высокім статусе гэтых гарадоў, не існавала.

Акрамя таго, для вырашэння арыентацыйнай праблемы дарогі маглі пракладацца ўздоўж рэк, што перадавала ім вектарную дакладнасць апошніх. Такія дарогі маглі выкарыстоўвацца ў тым выпадку, калі гэты маршрут адпавядаў стратэгічнай задуме войска, але сам водны шлях не абіраўся сыходзячы з іншых лагістычных параметраў.

Такім чынам, для вырашэння арыентацыйнай праблемы войска падчас паходаў выкарыстоўвалі трывалыя водныя ці сухапутныя шляхі зносін – дакладныя маршруты, якія не дазвалялі зрабіць пры руху памылку ў накірунку. Гарады як стратэгічныя пункты альбо самі засноўваліся на такіх шляхах (у выпадку з рэкамі), альбо шляхі праводзіліся паміж імі з мінімізацыяй вектарных адхіленняў (у выпадку з дарожнай сеткай). У абодвух выпадках пры дакладным прытрымліванні існаваўшых камунікацый надалей гарантавалася геаграфічнае дасягненне патрэбнага горада, якія звычайна і з'яўляліся стратэгічнымі мэтамі пахода.

Бібліяграфічныя спасылкі

1. *Данилевич, В. Е.* Пути сообщения Полоцкой земли до конца XIV столетия / В.Е.Данилевич. – Юрьев: Типография К. Маттисена, 1898. – 20 с.

2. Ипатьевская летопись // Полное собрание русских летописей. – Москва, Санкт-Петербург, 1846–2009. – Т.2: Ипатьевская летопись / под ред. А.А. Шахматова – 2-е изд. – СПб, 1908. – С. 1–938
3. Супрасльская летопись // Полное собрание русских летописей. – Москва, Санкт-Петербург, 1846–2009. – Т.35: Летописи белорусско-литовские. – Москва: Наука, 1980. – С. 36–67
4. Толочко, А.П. Очерки начальной руси / А.П. Толочко. – Киев; Санкт-Петербург: LAURUS, 2015. – 336 с.
5. Гісторыя Беларусі: у 6 т. / рэдкал. М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: Современная школа; Экоперспектива, 2007 – 2011. – Т.1: Старажытная Беларусь: Ад першапачатковага засялення да сярэдзіны XIII ст. / М. Касцюк [і інш.]. – 2007. – 351 с.