

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ АН ЛИТОВСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ АН БЕЛОРУССКОЙ ССР

Древности Литвы и Белоруссии



Вильнюс „Мокслас” 1988

вокруг Минска. Направление валов совпадает с трассировкой современных улиц — Колхозной, Республиканской, пр. Ленина, Коммунистической и Сторожевской. Площадь города в рассматриваемое время достигла 300 га¹².

До конца XVIII в. территория города, как показывают планы Минска 1793, 1797 гг., не вышла за пределы этих укреплений. Город в результате русско-польской и Северной войн переживал период экономического упадка. Лишь с 70-х годов XVIII в. начался постепенный подъем Минска¹³, который привел к дальнейшему росту городской территории уже в XIX в.

¹²Грицкевич А., Поссе В. Минск, средневековье... Неман. 1966. № 10. С. 171.

¹³Гісторыя Мінска... С. 53.

Л. В. Колединский

Транспортные средства — важный компонент материальной культуры средневекового города — позволяют составить представление об уровне развития путей сообщения и способах передвижения в древности, а также дополняют современные знания о ремесленном производстве. На Верхнем замке Витебска найдены многочисленные детали водного и сухопутного транспорта¹.

Известно, что древнейшим и основным на территории Восточной Европы в средневековье был водный вид транспорта. С ним связаны найденные в слоях XII—начала XIV в. в Витебске кормовые и гребельные весла, лодочный шпангоут. Лопаста кормовых весел грушевидной формы имеют размеры 67—70х30х1,5—2 см, ширина рукоятки — 8 см (рис. 1:5). По ширине и толщине лопасти и рукоятки они аналогичны корабельным веслам из Новгорода, а по длине лопасти — кормовым веслам новгородских лодок². Лопаста гребельных весел имеют форму вытянутой трапеции размерами 50х95х2 см (рис. 1:6). Обнаружено целиком сохранившееся гребельное весло длиной 110 см. Аналогичные или близкие по форме и размерам гребельные весла найдены в Новгороде, Гродно, Берестье, Орешке, Белоозере³. Лодочный шпангоут размерами 80х25 см относится к XIV в. (рис. 1:7). Аналогичные лодочные шпангоуты выявлены в Новгороде, Орешке, Полоцке⁴. По письменным источникам XIII—XIV вв., в Витебске известны лады, учаны, струги. В документах XVII—XVIII вв. названы барки, струги и полуструги, шкуты, лодки малые, плоты⁵. О бытовании последних свидетель-

¹Выражаю благодарность М. А. Ткачеву за предоставленную возможность привлечь материал из раскопок Витебска 1977—1979 гг.

²Колчин Б. А. Новгородские древности. Деревянные изделия // САИ, Е1 — 55. М., 1968. Табл. XXXII, XXXIII.

³Колчин Б. А. Деревянные изделия. С. 58. Табл. 50:6; Воронин Н. Н. Древнее Гродно // МИА. М., 1954. № 41. С. 64; Лысенко П. Ф. Раскопки Бярэсця // ПГКБ. 1971. № 1, фота 11; Кирпичников А. Н. Древний Орешек. Л., 1980. Рис. 14:1, 2; Голубева Л. А. Весь и славяне на Белом озере. X—XIII вв. М., 1973. С. 175. Табл. 29, № 3.

⁴Колчин Б. А. Деревянные изделия. С. 60. Табл. 57; Кирпичников А. Н. Древний Орешек. Рис. 14:3—5; Штыхов Г. В. Древний Полоцк. Минск, 1975. Рис. 46:17.

⁵Сапунов А. П. Витебская старина. Витебск, 1883. Т. 1. С. 18, 24, 33; Гісторыя Беларусі ў дакументах і матэрыялах. Мінск, 1936. С. 358—371; Адашкі Ф. И. Торговые связи города Витебска с Ригой в XVII—XVIII вв. // Советское славяноведение: Материалы IV конференции историков-славистов. Минск, 1969. С. 579.

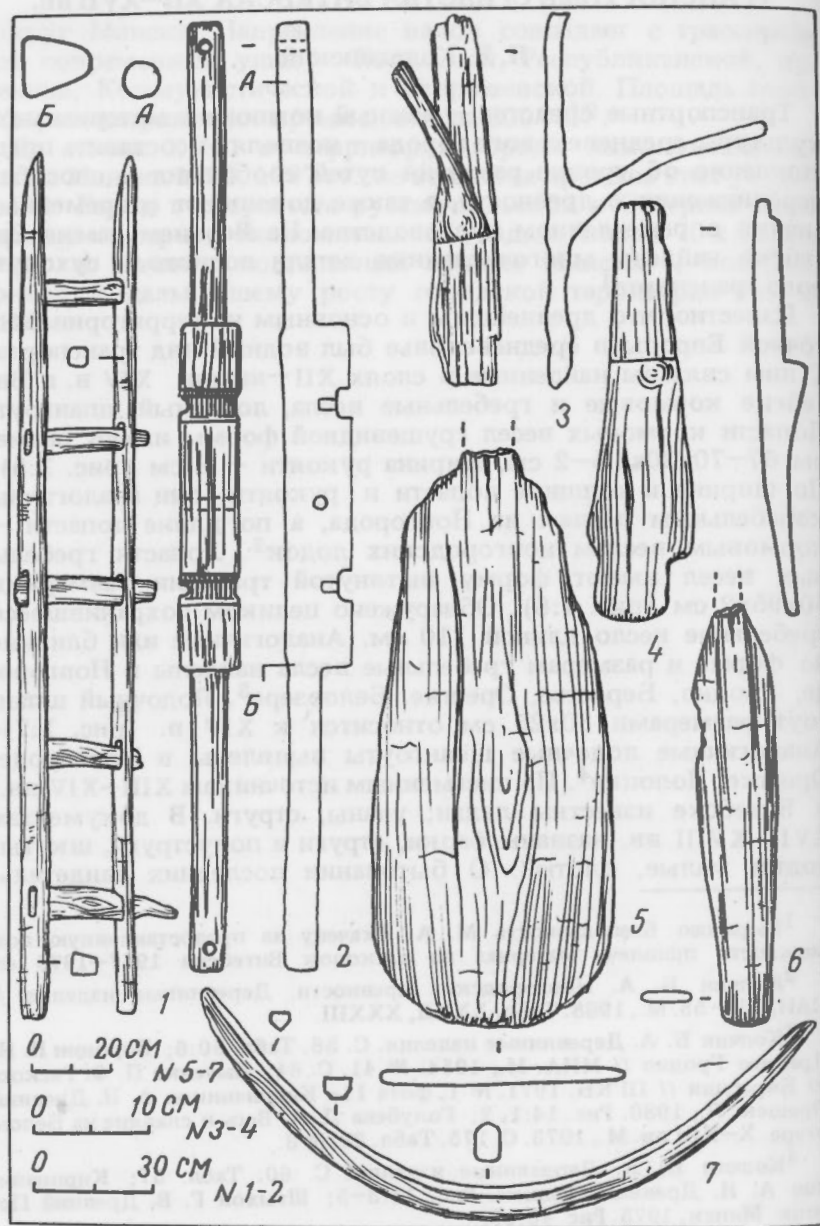


Рис. 1. Детали транспортных средств XII—XVII вв. из Витебска: 1 — оградка воза, 2 — тележная ось, 3 — копыл саней I типа, 4 — копыл саней II типа, 5 — рулевое весло, 6 — гребельное весло, 7 — лодочный шпангоут

ствуют часто встречающиеся в слоях XIII—XVII вв. комли бревен с проушинами. В некоторых из них сохранялись остатки крепежных жердей — „рубельчыка”. По этнографическим данным, на Западной Двине и Лучёсе плоты („глейны”, „лавы”) служили как для лесосплава, так и для перевозки грузов⁶. В XII—начале XIII в. в Витебске, возможно, были и боевые суда — корабли. О них упоминается в Хронике Ливонии под 1206 и 1216 гг. в связи с походом полоцкого князя Владимира на Ригу⁷.

Сухопутный транспорт Витебска представлен находками деталей зимнего санного и летнего гужевого. Наиболее многочисленны находки деталей санного транспорта XII—XVII вв. К ним относятся 10 дубовых копылов саней, фрагменты санных полозьев и целый полоз. По внешнему виду копылы, согласно новгородской классификации, можно отнести к двум типам: с сучком вязом (рис. 1:3), они наиболее надежные и целесообразные, и аналогичные современным без сучка вяза⁸ (рис. 1:4). По размерам их можно разделить на три группы. К первой относятся копылы с высотой грядки 11—18 см, стойкой кузова 15—24 см, ко второй — соответственно 20—22 и 35—36 см, к третьей — 22 см и стойкой кузова 40—42 см. Копылы с опорной полочкой предназначались для полозьев со сквозными пазами, без нее — с глухими пазами. В количественном отношении преобладают копылы I типа второй группы. Из 5 фрагментов полозьев один, сохранившийся на длину 70 см, имел сечение 8x3,5x8 см, высоту от подошвы полоза до платформы саней 23 см. Остальные полозья были поменьше: 3—3,5x1—3x2—4,5 см. Целый полоз конца XIII в. насчитывал в длину 195 см, имел 2 сквозных и 2 глухих паза для копылов. У всех полозьев на расстоянии 5,5—8 см от носовой части сделаны вырезы размерами 1—5x1,5x1,2—2,5 см для верхнего вяза, так называемой „устужыны”⁹. Полозья витебских саней гнутые, изготовлены из твердой древесины. Этнографические данные свидетельствуют о том, что полозья делали из дуба, ясеня, вяза, режее — березы и ольхи¹⁰. Судя по размерам полозьев и копылов, в Витебске преобладали грузовые сани универсального

⁶Цвірка К. А., Малчанова Л. А., Буракоуская Н. І. Транспортныя сродкі // Помнікі этнаграфіі. Методыка выяўлення, апісання і збірання. Мінск, 1981. С. 57, 58.

⁷Латвийский Генрик. Хроника Ливонии. М.; Л., 1938. С. 102, 179.

⁸Колчин Б. А. Деревянные изделия. С. 52—53.

⁹Крывіцкі А. Л. Рэгіянальная лексіка з паўночнай Віцебшчыны // Народная лексіка. Мінск, 1977. С. 37.

¹⁰Титов В. С. Народные деревообрабатывающие промыслы Белоруссии. Минск, 1976. С. 116.

назначения. Такие же сани широко применялись в Белоруссии в XIX—начале XX в. Они при необходимости путем установки решетки могли служить как легкие сани — „вазкі”¹¹. Безусловно, в Витебске употреблялись также ручные и детские сани — салазки, о чем говорят находки копылов с невысокой грядкой и узких полозьев. Аналогичные детали саней найдены во многих древних городских памятниках лесной полосы Восточной Европы.

О бытовании колесного транспорта на территории Подвинья свидетельствуют письменные источники начала XIII в. Так, в Смоленской торговой правде, законы которой имели силу и в Витебске, сказано: „А же тиун услышитъ — латинский гость пришел, послати ему люди с колы перевести товар...”¹². В начале XVII в., с развитием дорожной сети и появлением дорог с твердым покрытием — „брукаваных”, колесный транспорт получает более широкое распространение¹³. В таможенной ведомости Витебска за 1605 г. доля грузов, перевозимых с мая по октябрь, составляла 27%. В XVII в. особенно оживленные связи Витебска осуществлялись посредством этого вида транспорта с Минском, Могилевым, Вильнюсом¹⁴. Из предметов летнего гужевого транспорта на Верхнем замке выявлены детали телеги: ось, спица колеса и фрагмент колесного обода, решетка телеги, отос и подосины. Дубовая тележная ось длиной 158 см найдена в слое XVII в. (рис. 1:2). По концам оси имеются отверстия для чек. В ее средней части — подушке, на верхней плоскости, сделаны два паза, сходящиеся по направлению движения телеги. Напротив этих пазов, на боковой плоскости подушки, отмечены вырубки. С противоположной стороны заметны вмятины такой же формы. В центре подушки — сквозное круглое отверстие. Такая форма оси предполагала наличие в конструкции телеги особого вида соединительной жерди, так называемой „тройни”, которая представляла собой „ствол дерева с двумя более-менее симметрично расходящимися отверстиями”. „Тройня” была известна на территории Восточной Белоруссии еще в прошлом столетии¹⁵. Аналогичная по размерам, но передняя дубовая ось была найдена в Минске в слое XVI—

¹¹ Там же. С. 115.

¹² История Беларуси у документах і матэрыялах. Т. 1. С. 31.

¹³ Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии. Минск, 1977. С. 52.

¹⁴ История Беларуси у документах і матэрыялах. Т. 1. С. 358—371.

¹⁵ Титов В. С. Народные деревообрабатывающие промыслы Белоруссии. С. 90.

XVII вв.¹⁶ Близкая им по форме и размерам передняя ось XVI в. обнаружена в Москве¹⁷. Более ранние оси XII—XIII вв. известны по раскопкам Минска и Берестя¹⁸. Уникальной находкой является решетка телеги, выявленная в хозяйственной постройке конца XIII в. (рис. 1:1). Ее длина — 2,14 м. Сделана решетка из двух еловых (?) брусьев, соединенных дубовыми стойками, вставленными в сквозные отверстия размером 1,5x8 см, выдолбленные в основании и в грядке. Ширина решетки — 32—40 см, причем в ее узкой части концы основания и грядки заострены. Такие решетки — „драбины” с неодинаковой шириной по всей длине и с заостренными концами известны по этнографическим материалам в Восточной Белоруссии¹⁹. Узким концом решетки надевались на ручку передка, а широким — на ручку задка. Детали колеса представлены находками разомкнутого колесного обода XVI—XVII вв. и спицы XIII—XIV вв. длиной 36 см. Они изготовлены из дуба. Диаметр колеса был приблизительно 70 см, обод в сечении — 4x5,2 см. Для спиц в ободе проделаны отверстия диаметром 2,5 см. Отдельные части колес встречались также в Новгороде, Полоцке, Минске, Бересте²⁰. В последнем найдено и целое колесо²¹. Из деталей телеги обнаружены также фрагменты тяжей — отоса (XV—XVI вв.), представляющего собой железный прут длиной 46,5 см, диаметром 0,6 см с крючком на конце и подосины — накладки на тележную ось (XVII в.) — железные планки длиной 45—49,5 см. Они имеют с одной стороны стреловидное завершение и отверстия для гвоздей с утопленными канавками для шляпки. Подобные детали известны по этнографическим материалам²².

Кроме того, в Витебске, в слоях XIII—XVI вв. найдены детали конской упряжи: клещи хомута и дуга. Размер дуги 61x56 см, длина клещей 48 см, концы их загнуты. Клещи

¹⁶ Калядзінскі Л., Собаль В. Археологам дапамаглі метрабудавцы // Голас Радзімы. 1982. 7 кастрычніка. С. 8.

¹⁷ Рабинович М. Г. О древней Москве. Очерки материальной культуры и быта горожан в XI—XIV вв. М., 1964. С. 310. Рис. 132:2.

¹⁸ Загорюльский Э. М. Возникновение Минска. Минск, 1982. С. 283; Лысенко П. Ф. Исследования Брестского отряда // АО 1973 года. М., 1974. С. 375.

¹⁹ Титов В. С. Народные деревообрабатывающие промыслы Белоруссии. С. 94.

²⁰ Колчин Б. А. Деревянные изделия. С. 51; Штыхов Г. В. Древний Полоцк. С. 89; Загорюльский Э. М. Возникновение Минска. С. 283; Лысенко П. Ф. Раскопки Бярэзца // ПКГБ, 1971. № 1. С. 23.

²¹ Лысенко П. Ф. Исследования Брестского отряда // АО 1973 года. С. 375.

²² Титов В. С. Народные деревообрабатывающие промыслы Белоруссии. С. 89, 90.

и дуги известны по материалам Новгорода X—XIV вв.²³ К предметам конской упряжи можно отнести и железные кольца диаметром 3—5 см, пряжки с округлым краем и находки фрагментов некоторых кожаных ремней различной ширины.

Выявленные в слое XVI—XVII вв. подковы, вероятнее всего, следует отнести к снаряжению лошади для верховой езды. Витебские подковы U-образной формы, сваренные из полос железа и стали²⁴, имеют размеры 10,5—13,2x9,5—12,5 см. Подавляющая их масса — двухшипные подковы. Встреченные в отдельных случаях трехшипные подковы, по данным этнографии, применялись в зимнюю пору²⁵.

Перечисленные археологические материалы показывают, что в целом транспортные средства Витебска XII—XVII вв. аналогичны выявленным в других городах того же времени на сопредельных территориях и близки традиционным средствам передвижения XIX — начала XX в. Белоруссии.

²³Колчин Б. А. Деревянные изделия. С. 56. Рис. 46. Табл. 45, 46.

²⁴Определение М. Ф. Гурина.

²⁵Цвірка К. А., Малчанава Л. А., Буракоўская Н. І. Транспортныя сродкі. С. 51.

СТЕКЛЯННАЯ ПОСУДА ИЗ ВИТЕБСКА

Т. С. Бубенько

В процессе археологических исследований 1982 г. в западной части Окольного города Витебска северо-восточнее Благовещенской церкви вскрыты остатки деревянных конструкций с вымощенным брусчаткой полом. Найденные здесь монеты-солиды, керамическая столовая посуда, изделия из железа позволяют датировать сооружение XVII в. Кроме того, в постройке обнаружена многочисленная и разнообразная по ассортименту столовая стеклянная посуда, которая составляла 49% всех стеклянных изделий в раскопке (198 фр. из 403). В настоящей статье автор ограничился лишь рассмотрением основных типов посуды для питья, представленной склянницами, стопками, бокалами. В количественном и процентном отношении посуда из постройки общим числом 198 шт. распределена следующим образом: склянницы — 85 (43%), стопки — 40 (20%), бокалы — 8 (4%), прочие изделия — 65 (33%).

Наиболее многочисленная категория изделий склянницы — стеклянные сосуды для пива, иногда — меда и вина — представлены тремя типами сосудов.

Тип 1 — изделия цилиндрической формы из светло-зеленого или бесцветного стекла толщиной 0,3 см. Днища скляниц украшались одним-двумя наклепными жгутами, напоминающими девяти-одиннадцатилепестковую розетку. Ширина жгутов варьирует в пределах 0,7—1,0 см. Донце сосудов, выдутое и формированное свободно, плавно вогнуто внутрь на глубину от 0,7 до 1,5 см. По характеру оформления венчика можно выделить три варианта изделий данного типа: а) склянницы с прямым венчиком, переходящим в тулово; б) со скошенным наружу венчиком; в) с венчиком, отогнутым наружу (рис. 1:1, 2, 4). Довольно часто по тулову склянницы украшались одной-двумя, а иногда тремя наклепными гладкими или рифлеными лентами шириной от 0,3 до 0,9 см (рис. 1:2, 3).

В витебской коллекции содержатся два вида изделий данного типа: склянницы большие и малые. Диаметр днищ больших скляниц (без наклепного жгута) — 4,8—5,2 см, единичные экземпляры достигали 6 и 8 см. Полностью реконструированная склянница позволяет судить о высоте витебских изделий, которая колебалась от 12,3 до 15 см. Аналогии встречаются среди могилевских скляниц и в польских материалах¹ (рис. 1:1).

¹Яніцкая М. М. Вытокі шкларобства Беларусі. Мінск, 1980. С. 115. Рис. 576; Polskie szkło do połowy 19 wieku. Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk, 1974. S. 77, ryc. 18.