

совершенствованию градостроительных проектов.

*Литература:*

1. Coplák, J. *Planning Sustainable Settlements* / J. Coplák. – P. Rakšányi / *Slovak University of Technology – Slovakia - Bratislava 2003.* – pp. 112.
2. *Criterion planners – A Global Survey of Urban Sustainability Rating Tools* / Portland, Oregon USA, 2014 – pp. 28.
3. *Данный МВД Ирана – отдел характеристики населения страна – Тегран, Иран, 2005.*
4. Jabareen, Y.R. *Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models and Concepts.* J. Plan. Educ. Res. 2006, 26, p. 38–52.
5. Domhardt, H.J. *Germany's Shrinkage on a Small Town Scale* / H.J. Domhardt, T.W. Gabi / *Department of Regional Development and Spatial Planning, Kaiserslautern Technical University – Germany* – p. 161-168.
6. Moughtin C. *Urban design Green Dimensions* / C. Moughtin, P. Shirley / UK, 2005 – p.267.

УДК 711.73

## СТАРАЖЫТНЫ ШЛЯХ СТОЎБЦЫ – МІР ЯК ПРЫКЛАД БРУКАВАНЫХ ДАРОГ БЕЛАРУСІ

**Нашчынец К.М.**

магістрант факультэта міжнародных адносін, БДУ

*Артыкул прысвечаны брукаванаму шляху Стоўбцы – Мір, частка якога захавалася і да нашых дзён. У публікацыі робіцца агляд гісторыі дадзенай брукаванкі, праводзіцца аналіз яе пакрыцця, ацэньваецца значнасць шляху як чудаўнага прыкладу бруку беларускіх зямель.*

*Уводзіны.* З даўніх часоў дарогі займалі істотнае месца ў жыцці чалавека, былі сродкам злучэння, спрыялі развіццю дабрабыту, адыгрывалі сваю асаблівую ролю ў гандлёвых адносінах. Так, напрыклад, купцы павінны былі перасоўвацца толькі па вызначаным гасцінцам, трактам, г.з. па “звыклым” дарогам. За гэтым пільна сачылі мытнікі, а таксама мясцовыя старасты. Парушальнікаў патрабавання лічылі “прамытчыкамі” (кантрабандыстамі). У 1551 г. купцам увогуле забаранілі ездзіць па новым “незвычайным” дарогам, а самі дарогі знішчылі, каб гандляры не мінавалі кантраляваных “старых дарог” [1, с.12].

Паступова на беларускіх землях пачаўся працэс не проста стварэння, але і будавання дарог – узніклі грэблі і гаці

7. Wheeler, S. M. *Constructing sustainable development safeguarding our common future: Rethinking sustainable development* / S. M. Wheeler // *Journal of the American Planning Association* vol. 68 no. 1 – USA, 2002. – pp. 110-111.

### METHODOLOGICAL BASICS AND EVALUATION CRITERIA FOR URBAN STRUCTURE AND ARCHITECTURE OF IRANIAN SMALL TOWNS WITHIN SUSTAINABLE DEVELOPMENT FRAMEWORK

*Kashiripoor Mohammad*

**Belarusian National Technical University**

Application of sustainable development principles in urban structure and architecture of Iranian small towns, involves making use of author-developed assessment methodology based on three-level hierarchical model, including citywide level, public open space level, buildings level.

*Поступила в редакцию 14.02.2016 г.*

(вільготная глеба патрабавала стварэння сухіх участкаў). Пачалі складаць і дарогі з каменя – “рабіць брук”, абсаджваць дрэвамі, каб вылучыць іх на мясцовасці [2].

Брукаваны шлях – дарога, удаканаленая і ўзмоцненая спосабам укладвання побач палявых камянёў на папярэдне падрыхтаваны пласт з друзу і пяску, неабходны для выраўнавання паверхні і дрэнажу дажджавой вады. Па краях абмежаваны каменнем, якое стварае выразна бачную мяжу брукаванай дарогі.

Брукаванне вуліц гарадоў і дарог было папулярным яшчэ ў старажытным свеце, аднак пазней было забыта і адраділася ў Еўропе толькі пасля 1100 года. Беларускае слова “брук” мае нямецкае паходжанне і ў перакладзе азначае “мост”. Выходзіць гэта з таго, што ў сярэднявечных гарадах стан вуліц быў вельмі дрэнны і ў дажджлівую пару цяжка было перайсці нават з аднаго боку вуліцы на другі. Таму ў некаторых

месцах праз дарогу клаліся дошчачкі і такім чынам атрымліваліся вулічныя “масты”. З часам усю вуліцу пачалі выкладаць дрэвам, а пазней – каменем [3]. Выкладаліся такія дарогі адмысловымі майстрамі, спецыялістамі па ўкладцы бруку – брукарамі.

На сённяшні дзень цудоўнымі прыкладамі брукавання дарог і вуліц з’яўляюцца частка вул. Савецкай ў Баранавічах, часткі вул. Янкі Купалы, Кірава, Карла Маркса, Рэвалюцыйнай у Мінску, частка Траецкага прадмесця, пешаходная вул. Савецкая ў Гродна.

*Асноўная частка.* Брукаваны ўчастак колішняга шляху Стоўбцы–Мір – адзіны захаваны ўзор брукавання ў Стоўбцах. Шматлікія фотаздымкі першай паловы ХХ стагоддзя сведчаць, што значная частка горада была забрукавана такім самым спосабам і, верагодна, тымі самымі майстрамі (мал. 1 і 2).



Мал. 1. Брук у Стоўбцах побач з касцёлам Святога Казіміра і гандлёвымі радамі (фотаздымак 1920-х гадоў)

Брукавалася не толькі палатно дарогі, а яшчэ і прылягаючая да яе частка ад пешаходнага каменнага тратуара з ключэннем раўчукоў для вады.

Цэнтральная частка шашы мела трохі выгнутую форму для таго, каб вада сцякала з яе ў выкладзеныя каменем раўчукі. Такім чынам у любое надвор’е і

ў любую пару года дарога заставалася сухой, так што карыстацца ёю было вельмі зручна не толькі людзям з транспартам, але і проста пешаходам. Упрыгожыць дарогу і вуліцу дапамагалі акуратна высаджаныя дрэвы – ліпы, якія кожную вясну пастрыгаліся так, што ўлетку набывалі форму шара. Брукаваныя вуліцы і шляхі хаця і выклікалі павелічэнне шуму і хістання, але і давалі магчымасць павялічыць хуткасць руху экіпажаў, чым служылі развіццю тэхнічнага прагрэсу. Для прыкладу, першы аўтамабіль на беларускіх землях з’явіўся ў 1895 г. у Ковенскай акрузе, а Радзівілы, што валодалі суседнімі землямі мелі таксама два аўтамабілі ў Нясвіжы [4].



Мал. 2. Брукаваная вуліца Паштовая (цяперашняя Гагарына) ў Стоўбцах (фотаздымак 1920-х гадоў)

Каменне здабывалася шляхам увядзення “бруковага” падатку – мясцовыя жыхары павінны былі здаць пэўную колькасць камянёў са сваіх тэрыторый.

Апісаны ўчастак дарогі быў часткай брукаванага шляху, які меў непасрэдную сувязь з астатняй брукаванай паверхняй горада цераз драўляны мост над Нёманам, які з’яўляўся працягам сённяшняй вуліцы Піянерскай, таксама на той час забрукаванай.

Брукаваны ўчастак шляху Стоўбцы – Мір можа падпадаць пад артыкул 1.1 главы 5 Закона Рэспублікі Беларусь “Аб ахове гісторыка-культурнай спадчыны Рэспублікі Беларусь”, бо з’яўляецца “рэдкаім ці каштоўным сведчаннем існавання зніклай цывілізацыі”, альбо пад

артыкул 1.2 гэтай главы, з’яўляючыся “рэдкаім або выдатным узорам: створанага чалавекам асяроддзя; збудавання ці іншага твора, прадметаў быту або прадметаў іншага прызначэння пэўнага гістарычнага перыяду, рэгіёна ці этнічнай групы; вырашэння гаспадарчых, вытворчых, фартыфікацыйных, арганізацыйных і іншых пытанняў” [5, с. 105].



Мал. 3. Пачатак шляху Стоўбцы – Мір недалёка ад ракі Нёман

Сёння працяг брукаванага ўчастка складае 2,8 км і з’яўляецца часткай дарогі рэспубліканскага значэння Р64 Стоўбцы – Мір (мал. 3–5 і 8–10).

Раней некаторыя дарогі традыцыйна называліся па імёнах манарха эпохі, падчас якой яны будаваліся: Кацярынінскі тракт, Аляксандраўскі шлях, Вітаўтава дарога. Бывала, што ў назве адзначаўся напрамак, горад ці мястэчка, да якога вяла дарога: Свержанскі бальшак, Даўгінаўскі тракт, Ракаўскі тракт і г.д [6]. “Пры шляху шырокім, дзе стаіць камора, я на свет радзіўся пад глухі шум бору, позняю парою, восенню гнілою...” — пісаў Якуб Колас. Побач з домам, дзе жылі Міцкевічы (в. Акінцычы, сёння - у складзе г. Стоўбцы), праходзіла вельмі ажыўленая дарога — Кацярынінскі тракт [7]. Адпаведна з успамінамі старажылаў, дадзены тракт паступова быў крыху відазменены (з’явіўся прамы ўчастак дарогі на Стоўбцы без заезду ў Новы Свержань), удасканалены і цалкам забрукаваны, якім і дайшла да нас сёння яго частка.



Мал. 4. Выява брукаванага шляху Стоўбцы – Мір на карціне “Кацярынінскі тракт” стаўбоўскага мастака Андрэя Зянько. Алей. 2010 г.

Стоўбцы і Новы Свержань (зараз мяжой паміж імі служыць фактычна толькі чыгуначны пераезд) з даўніх часоў утваралі своеасаблівы “радзівілаўскі” трохкутнік разам з суседнімі Мірам і Нясвіжам. Мястэчка Новы Свержань у 1575 г. стала ўладаннем Мікалая Крыштофа Радзівіла (Сіроткі), які ў 1588 г. заснаваў там касцёл Святых апосталаў Пятра і Паўла, а ў 1590 г. — царкву Успення Прасвятой Багародзіцы (абодва манументальныя помнікі захаваліся да нашых дзён). Знаходзілася там і фаянсавая мануфактура, заснаваная ў 1742 г. Міхалам Казімірам Радзівілам (Рыбанькай) [8]. У кнізе “Праваднік па Літве і Беларусі”, выдадзенай ў Вільні ў 1912 годзе, сцвярджаецца, што ў першай трэці XVI стагоддзя Стоўбцы належалі Мікалаю Слушку, а ў 1582 г. перайшлі да Мікалая Крыштофа Радзівіла (Сіроткі) і былі адміністрацыйна прывязаны да Свержаня. Праз пэўны час мястэчка вярнулася да Слушкаў. Па меркаванні некаторых краязнаўцаў, Стоўбцы, якія большую частку сваёй гісторыі знаходзіліся на мяжы ўладанняў Радзівілаў, былі пазначаны слупамі (стаўбамі), што і прадвызначыла імя будучага раённага

цэтра. Прыклад “памежнасці” і “суседства” - у 1632 г. князь Радзівіл знішчыў паром на пераправе праз Нёман, каб купцы не ехалі на таргі ў мястэчка Стоўбцы [9]. Відавочна, што і гасцінец Стоўбцы – Мір вельмі часта выкарыстоўвалі самі Радзівілы падчас паездак па сваіх уладаннях у накірунку Стоўбцы (Новы Свержань) – Мір, а таксама шматлікія купцы і гандляры.

Уладзіслаў Сыракомля, вядомы паэт, публіцыст і этнограф, у сваіх “Вандроўках па маіх былых ваколліцах” (1853 г.) апісваў, як праязджаў гэтымі месцамі. *“Яшчэ раз пад’язджаем мы да замка, каля якога разыходзяцца два тракты – адзін, той, што злева, каля старажытнага саду, вядзе на мястэчка Свержань, другі, правы, - на Нясвіж. Кіруемся направа. Пераязджаем мосцік і, з ахвотай кінуюшы позірк на Мірскі замак і скамандаваўшы: “Едзьма, фурман”, пачынаем <...> наша падарожжа <...>.”* І потым: *“Са Свержня, замест таго каб падацца паштовым гасцінцам, што праз доўгі мост вядзе на Мінск, едем прыватнай бітай дарогай – аглядзець другое сплаўнае мястэчка Стоўбцы, якое ляжыць праз вярсты дзве на другім беразе Нёмана. Кароткая дарога ідзе лугамі паўз раку і блізкія затокі”* [10, с. 139].

Заслугоўвае ўвагі і наступны гістарычны эпізод – бітва пад Стоўбцамі падчас падзелаў Рэчы Паспалітай, якая адбылася 10 чэрвеня 1792. Атрад літоўскага генерала Жозэфа Беяка тры гадзіны ваяваў пад Стоўбцамі з авангардам рускага корпусу генерала Барыса Меліна. Ад поўнага разгрому рускую кавалерыю ўратавала прыбыццё пяхоты, якая ўсталявала на левым беразе артылерыю і пачала страляць па літоўскім войску. Беяк загадаў сваім жаўнерам адысці ў кірунку Міра (прыкладна тымі мясцінамі, дзе і захаваўся сёння брукаваны шлях), дзе знаходзіўся корпус генерала Юдыцкага. Пасля адыходу атрада Беяка рускі корпус генерала Меліна скончыў пераправу праз Нёман і ўстаў пад Залужжа (вёска,

што ляжыць якраз на дарозе Р64). На наступны дзень адбылася бітва пад Мірам [11, с. 227].



Мал. 5. Аўтобус Стоўбцы –Навагрудак на брукаванай дарозе (пасляваенны час)

Аб пачатку брукавання шляху дакладнай інфармацыі дакладных звестак не знойдзена. Не гледзячы на яго старажытнае паходжанне і доўгую гісторыю (як прыклад – Кацярынінскі тракт) існуе высокая верагоднасць што брукаванне шляху адносіцца да 1920-1930 гг. (у гэты час брукавалася большая частка саміх Стоўбцаў).

У гісторыка-дакументальнай хроніцы “Памяць. Стаўбцоўскі раён” дадзена шаша вылучаецца ў ліку марскіх, зямных і чыгуначных шляхоў, падаецца як “палешаная дарога Стоўбцы–Мір” (мал. 6 і 7) [12].

Па гэтай дарозе пачынаючы з першай паловы XX ст. праходзіў аўтобусны маршрут Стоўбцы–Мір–Турэц–Навагрудак. Так, паводле польскага турыстычнага часопісу „Ziemia” (Зямля) за 1931 г. : *“Стоўбцы – павятовы (раённы) горад, 6500 жыхароў. Аўтобусы: Стоўбцы - Навагрудак (праз Мір - Турэц), Стоўбцы - Мір - Гарадзея. Прыпынак побач з кірмашом. Узімку аўтобусы не ходзяць.”* У кнізе “Мір: гісторыя мястэчка, што расказалі яго жыхары” ёсць успаміны, як гэтым шляхам жыхары Міру хадзілі на чыгуначную станцыю ў Стоўбцах [13]. Менавіта гэтай шашой пачалося масавае бегства гітлераўскіх захопнікаў і далейшы наступ савеціх войскаў пасля вызвалення Стоўбцаў у ліпені 1944-га

году (а ў 1943 і 1944 гг. на ёй неаднарадова дзейнічалі мясцовыя партызаны і падпольшчыкі, якія знішчалі нямецкія тэлеграфныя слупы, што ішлі побач з гэтай дарогай).

Пабачыць брукаваны шлях можна і на старых мапах пачатку ХХ стагоддзя. Сярод мясцовых жыхароў і дагэтуль можна пачуць меркаваную старую назву таго маршруту – Кацярынінскі тракт.

Сёння ў Стаўбцоўскім раёне захавалася даволі шмат рэштак бруку – гэта дзе-нідзе праступаючыя кавалкі побач з былой поштай, колішнім домам рабіна і прывакзальнымі дамамі ў Стоўбцах, кавалак бруку на цэнтральнай плошчы ў Новым Свержані, існуюць брукаваныя вулчкі ў вёсках Лапкі, Жукаў Барок, Сула, Залужжа, Пагарэлае, Сверынава, Сяменчыцы, Ячонка і Ніўнае, мястэчках Налібакі, Дзераўная і Рубяжэвічы, а таксама шлях працягласцю каля 1 км Ячонка – Наваполле.



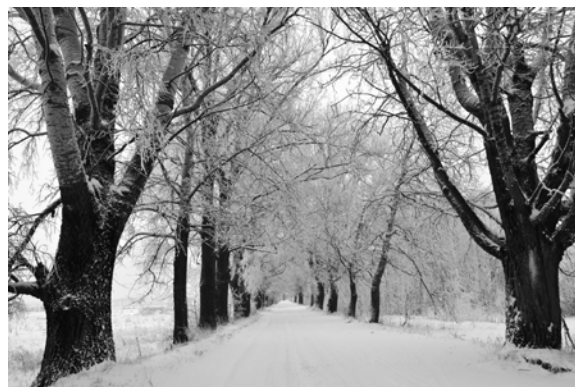
Мал. 6. Шлях Стоўбцы-Мір на польскай мапе 1924 г.



Мал. 7. Шлях Стоўбцы-Мір на польскай мапе 1935 г.

Брукаваны ўчастак дарогі Стоўбцы – Мір вылучаецца сярод іх сваёй добра захаванай якасцю, даўжынёй і шырынёй, а таксама маляўнічасцю і прыгажосцю месца. Шматлікія турысты, асабліва аматары роварных паездак, часта адзначаюць дарогу на сваіх сайтах і

блогам, як адну з лепшых захаваных брукаванак беларускіх зямель.



Мал. 8. Шлях Стоўбцы – Мір узімку



Мал. 9. Шлях Стоўбцы – Мір улетку



Мал. 10. Выразна бачная мяжа брукаванкі

Патэнцыйна гэты брукаваны шлях можа быць месцам правядзення масавых мерапрыемстваў, святаў, якія адбываюцца ў горадзе, кірмашоў, экскурсій, пленэраў, зрабіць вялікі ўнёсак у развіццё аграэкалогіі як раёна, так і краіны.

*Заклучэнне.* Брукаваная частка дарогі Р64 побач са Стоўбцамі – тыповы прыклад бруку беларускіх зямель

сярэдзіны XVIII – пачатку XX стст., які вылучаецца сваёй даўжынёй і добрай якасцю. Матэрыяльны помнік з’яўляецца часткай культурнага і побытавага ландшафтаў нашых зямель. Дадзеная брукаванка можа адыграць важную ролю ў стварэнні турыстычнага комплексу, які злучыць Коласаўскія мясціны, Стоўбцы, радзівілаўскі Новы Свержань з Мірам, прапаноўваючы турыстам пешыя альбо конныя вандроўкі па брукаванаму ўчастку.

*Літаратура:*

1. Острога, В.А. История таможенного дела Беларуси: Уч.метод пособие. /В.А. Острога.- Мн.:, 2010. 65 с.
2. Сардараў, А.С. Кліч дарогі [Электронны рэсурс] : Архитектурно-строительный портал – Рэжым доступу: <http://ais.by/story/1200> - Дата доступу: 14. 03.2015.
3. Вашкевіч, А. На гродзенскім бруку. Вандроўка па фабрыках і прадпрыемствах старога Гродна/ А. Вашкевіч.- ЮрСаПрынт., 2012. – 100 с.
4. Закон Рэспублікі Беларусь "Аб ахове гісторыка-культурнай спадчыны Рэспублікі Беларусь" №98-3 ад 9 студзеня 2006 г [Электронны рэсурс] // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2014.
5. Соркіна Іна, Мясцічкі Беларусі ў канцы XVIII – першай палове XIX ст. – Вільня: ЕГУ, 2010. – 488 с.
6. З Акінчыц – у вялікі свет / Сельская газета [Эл. рэсурс]. Рэжым доступу:

<http://belniva.sb.by/kultura-4/article/z-ak-nchyts-u-vyal-k-svet.html> – Дата доступу: 22.01.2015г.

7. Шаблюк В. Новы Свержань // Энцыклапедыя гісторыі Беларусі. Т.5. Мн.: БелЭн, 1999

8. Змачынскі, А.У. Калі дзень нараджэння Стоўбцаў?/ Прамень[Эл. рэсурс]. Рэжым доступу: <http://pramen-news.by/wp-content/uploads/pram/arihiv/2012/8/141/kal%D1%96-dzenj-naradzhennya-stoubcau.aspx.htm> – Дата доступу: 12.02.2015 г.

9. Сыракомля, Ул. Вандроўкі па маіх былых ваколіцах : успаміны, даслед. гісторыі і звычаяў / пер. з пол. мовы, прадм., камент. К. Цвіркі. — Мінск : Мастацкая літаратура, 2010. — 175 с. — (Школьная бібліятэка)

10. Piotr Borawski, Tatarzy w dawnej Rzeczypospolitej, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1986, ISBN 83-205-3747-9

11. Памяць Стаўбоўскі раён: гісторыка-дакументальная хроніка / — Беларуская энцыклапедыя, 2004. — 829 с.

12. Раманава, Грына; Махоўская, Грына. Мір: гісторыя мястэчка, што расказалі яго жыхары. Вільня: Еўрапейскі гуманітарны ўніверсітэт, 2009. 247 с.

#### ANCIENT ROUTE STOWBTSY – MIR AS THE EXAMPLE OF PAVED ROADS OF BELARUS

*Nashchynets Kanstantsin*

Belarusian State University

The article is dedicated to the paved road Stowbtsy – Mir, the part of which has preserved to the present day. The publication provides an overview of the history of this paved road, the analysis of its coverage and estimates its importance as a remarkable example of Belarusian paved roads.

Паступіў у рэдакцыю 16.03.2015

УДК 711.582:712.3

### АРХИТЕКТУРНО-ЛАНДШАФТНЫЕ ПРИЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОТКРЫТЫХ ПРОСТРАНСТВ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ: ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА

Нитиевская Е.Е.

кандидат архитектуры, доцент, кафедра «Градостроительство», БНТУ

В статье рассматриваются архитектурно-ландшафтные приемы организации среды открытых пространств жилой застройки, способствующие повышению их комфортности. Анализируются зарубежные примеры планировочных и ландшафтных аспектов формирования жилой среды.

*Введение.* Современный город обладает целым спектром открытых пространств – это городские площади различного назначения, парки, скверы,

бульвары, сады, набережные, фрагменты естественного природного ландшафта, дворовые территории жилых образований и др. Система открытых пространств города, как правило, строится на сбалансированном учёте всего комплекса функциональных факторов, из которых важнейшие – оздоровление воздушного бассейна, обеспечение оптимальной среды для массового отдыха горожан, включе-