

А. Л. РОГАЧЕВСКИЙ

**ЗА СТРОКОЙ КОРОЛЕВСКОЙ ГРАМОТЫ:
К ИСТОРИИ ДОРОГ И РАССЕЛЕНИЯ
В СМОЛЕНСКОМ ВОЕВОДСТВЕ В XVII в.¹**

Вступительные замечания. Смоленское воеводство – административная единица Великого княжества Литовского (ВКЛ), а позднее – Речи Посполитой, учрежденная в 1508 г. и номинально просуществовавшая до 1793 г. Ее территория, включавшая исторические смоленские и северские земли, сегодня принадлежит в основном России, хотя небольшие части входят в состав Белоруссии и Украины. В литовский период управленческие структуры воеводства действовали лишь несколько лет, до перехода всего края к Москве (1514), и почти не оставили заметного документального наследия. Однако в следующем столетии Речь Посполитая на время вновь завладела этими землями (1609–1654). Этот период несравненно шире отразился в письменных источниках, прежде всего в Литовской метрике (ЛМ) и в других документальных комплексах.

Несмотря на то что исторические судьбы края в составе Речи Посполитой ранее рассматривались в литературе (соответствующие ссылки будут приведены ниже), в этой картине существует еще немало заметных пробелов. К тому же пока лишь немногие письменные источники воеводства удостоились полноценных критических изданий. Поэтому изучение даже небольших архивных материалов сулит немало открытий.

Важное место среди них занимают документы юридического характера. При обращении к ним мы находим весьма плодотворным подход, который принято обозначать как «case study». Тщательный анализ конкретного юридического памятника позволяет установить место, которое тот занимает в ряду иных правовых источников, выявить их скрытые связи между собою, а затем надежнее вписать исследуемый документ в исторический

¹ Автор выражает признательность В. В. Крашенинникову и Е. А. Шинакову (Брянск), А. А. Метельскому (Минск), П. М. Кулаковскому (Острог), М. М. Крому, К. М. Медведеву, А. А. Селину, А. И. Филюшкину (Петербург) и В. М. Пусю (Стародуб) за консультации и советы в ходе работы над настоящей статьей.

и социокультурный контекст эпохи, определив некоторые более общие черты, тенденции и закономерности последней.

Такой подход будет использован и в предлагаемой статье. Она посвящена вопросу о дорожной сети воеводства при польском правлении, чему до сих пор не уделялось должного внимания в историографии. С ним тесно связана и проблема расселения в крае в ту эпоху. Отправной точкой для наших наблюдений послужат два документа 1625 г., извлеченных из Литовской метрики, которые мы публикуем в приложении к настоящей статье. Мы стремились учесть как историко-правовой, так и историко-географический аспекты этих источников. Для корректной оценки полученных данных мы сочли необходимым привлечь сравнительно-исторический материал по некоторым другим регионам и периодам. Как читатель увидит далее, это позволит выявить некоторые долгосрочные тенденции в изучаемой сфере на общеевропейском фоне.

Значимость проблемы, к которой мы обратимся, не подлежит сомнению, поскольку состояние сухопутных и водных дорог наложило отпечаток на всю русскую историю. По своей сути она является частью более широкой проблемы сообщений² (коммуникаций), которые обеспечивают перемещение не только людей и грузов, но также ресурсов (например, энергоносителей) и информации. Степень их развития сильно влияет на географию расселения, урбанизацию, уровень культуры и другие характеристики страны³.

Процессы, связанные с формированием коммуникаций на интересующих нас территориях, надлежит рассматривать в общеевропейском контексте. В европейской истории было два периода, отмеченных большим развитием дорожной сети. Первый из них связан с расцветом Римской империи, чьи достижения в сфере коммуникаций многие века оставались непревзойденными. Второй начинается в XVI в. и продолжается до наших дней. Государство раннего Нового времени стало предъявлять если не качественно новые, то, во всяком случае, существенно более высокие требования к состоянию коммуникаций вообще и дорог в частности. Во многом это было связано с так называемой «военной революцией», разворачивающейся в данную эпоху, в том числе и в Восточной Европе. Одним из важнейших ее проявлений стал заметный рост численности ар-

² Вслед за Р. Цюльке, исследовавшим эту проблему применительно к истории Руси, мы используем слово «сообщения» в широком понимании, т.е. как перемещения людей, товаров и известий независимо от их повода, цели, расстояния и времени (*Zühlke R. Der Verkehr in der nordwestlichen Rus' und den angrenzenden Gebieten im 13. Jahrhundert – eine Prospektion // Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. N.F. Bd. 51. 2003. H. 3. Festschrift für Frank Kämpfer zum 65. Geburtstag. S. 330*).

³ Подробнее см.: *Гольц Г.А.* Культура и экономика России за три века, XVIII–XX вв. Т. 1. Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). Новосибирск: Сибирский хронограф, 2002; *Васильев М.И.* Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // *Этнографическое обозрение*. 2013. № 3. С. 125–135.

мий, обремененных артиллерией и большим обозом, которые требовалось быстро и скоординированно перебрасывать на значительные расстояния⁴. При этом резко возрастает значение сухопутных трасс, тогда как роль прежних речных путей в общей массе перевозок начинает уменьшаться. Данная эпоха отмечена совершенствованием прежних дорог и строительством целого ряда новых⁵. В свою очередь, это способствовало и появлению курьерских служб, которые могли гарантировать высокую скорость сообщений⁶.

К сожалению, на материале Речи Посполитой XVI–XVII вв. эта тема была изучена лишь в ограниченной степени. По истории ее сухопутных дорог в целом не существует пока ни одного подробного исследования⁷. Дорожная сеть Великого княжества Литовского (далее ВКЛ) и условия перемещения по ней рассматривались в работах Т. Челкиса⁸. Несмотря на

⁴ О влиянии «военной революции» на Россию и Речь Посполитую см.: *Poe M.*: 1) The Consequences of the Military Revolution in Muscovy: A Comparative Perspective // *Comparative Studies in Society and History*. 1996. Vol. 38. No. 4. P. 603–618; 2) The Military Revolution, Administrative Development, and Cultural Change in Early Modern Russia // *Journal of Early Modern History*. 1998. Vol. 2. No. 3. P. 247–273; *Paul M. C.* The Military Revolution in Russia, 1550–1682 // *The Journal of Military History*. 2004. Vol. 68. No. 1. P. 9–45; *Frost R. I.* The Polish-Lithuanian Commonwealth and the Military Revolution // *Poland and Europe: Historical Dimensions. Selected Essays from the Fiftieth Anniversary International Congress of the Polish Institute of Arts and Sciences of America* / Ed. by M.B. Biskupski and J.S. Pula (East European Monographs. Vol. 390). Vol. 1. New York: Columbia University Press, 1994. P. 19–47.

⁵ Подробнее см.: *Popplow M.* 1) Landtransport // *Enzyklopädie der Neuzeit*. Bd. 7. Konzert – Männlichkeit. Stuttgart–Weimar: J.B. Metzler Verlag, 2008. Sp. 574–579; 2) Verkehr und Transport (zu Lande) // *Ibid.* Bd. 14. Vater – Wirtschaftswachstum. 2011. Sp. 114–128; 3) Verkehrsnetz // *Ibid.* Sp. 139–142; *Müller U.* Straßen- und Wegebau // *Ibid.* Bd. 12. Silber – Subsidien. 2010. Sp. 1130–1137; *North M.* Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der Frühen Neuzeit (*Enzyklopädie deutscher Geschichte*. Bd. 59). 2. Aufl. München: De Gruyter Oldenbourg, 2014. S. 10–12.

⁶ Так, известная почта, налаженная на рубеже XV–XVI вв. Францем фон Таксисом для императора Максимилиана, организовала доставку корреспонденции по принципу эстафеты: письма передавались на очередной станции ожидавшему там курьеру с немедленным продолжением пути. На некоторых направлениях это обеспечивало скорость до 160 км в сутки (*Reinhardt W.* *Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs von den Anfängen bis 2014. Mobilität in Deutschland mit Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus*. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 2015. S. 98–99).

⁷ Небольшой обзорный очерк, включающий также историю транспортных средств, имеется в работе: *Bystron J. S.* *Dzieje obyczajów w dawnej Polsce. Wiek XVI–XVIII*. T. 2. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, MCMLX. S. 551–580. Из новых исследований заслуживает внимания интересная работа Э. Семянковской об истории волоков между речными бассейнами, где данный вопрос рассмотрен на обширном материале Восточной и отчасти Центральной Европы: *Siemianowska E.* *O przewłokach raz jeszcze* // *Studia Geohistorica. Rocznik historyczno-geograficzny*. Nr. 5. Warszawa, 2017. S. 115–139.

⁸ *Čelkis T.* 1) Stan dróg lądowych i struktura systemu połączeń w Wielkim Księstwie Litewskim w końcu XV–XVII wieku // *Zapiski Historyczne*. T. LXXIX. 2014. Zesz. 3. S. 39–61; 2) Traveling in the Grand Duchy of Lithuania in the 16th–17th Century. Mobility Conditions and Travellers' Everyday Life // *Revista Română de Studii Baltice și Nordice / The Romanian Journal for Baltic*

свою содержательность, они представляют пока лишь обобщенную картину развития путей сообщения. Трассы конкретных дорог в них прослежены выборочно и без детализации⁹. Имеются также отдельные работы об истории таких дорог в землях Польши (включая польско-украинское пограничье)¹⁰, Литвы¹¹ и Белоруссии¹². Заметным вкладом в изучение темы стал также новейший содержательный сборник, включающий работы о дорогах русско-белорусского пограничья¹³.

Весьма многочисленны и разноплановы по своему характеру работы о дорогах Украины (вероятно, вследствие обширности ее территории). Они содержат как обзоры ее дорожной сети в целом¹⁴, так и очерки

and Nordic Studies. Vol. 11. 2019. Issue 2. P. 79–119; 3) Vieškelių tinklo struktūra Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje XVI–XVII a. // Lietuvos istorijos metraštis. 2019. Num. 1. P. 33–77. Отметим также подготовленный этим ученым (совместно с А.А. Баюлисом) сборник документов XVI–XVIII вв. по истории дорог БКЛ: *Senųjų Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kelių aprašymai* = Descriptions of the Old Roads of the Grand Duchy of Lithuania / Parengė A. A. Baliulis, T. Čelkis. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2018.

⁹ Так, к последней из указанных выше статей (*Čelkis T. Vieškelių tinklo struktūra...*) была приложена картосхема «Дорожная сеть Великого княжества Литовского в XVI–XVII вв.» («Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės vieškelių tinklas XVI–XVII a.»), отражающая ситуацию в границах страны на 1648 г. На ней отражен и ряд путей, представляющих важность для нашей темы. Это, в частности, дороги, ведущие из Минска через Борисов на Смоленск и из последнего – в Тверь и в Москву (через Дорогобуж); дороги из Борисова в Кричев и из Велижа в Усвяты. Отмечен также тракт Минск–Мозырь–Киев. Но все эти пути показаны очень схематично, прямыми отрезками. Территория же Северщины хотя и изображена на карте, но пути на ней не отмечены вовсе. То же самое касается и некоторых прилегающих территорий: так, полностью отсутствуют какие-либо дороги, проходившие через воеводский город Мстиславль, несмотря на важное коммуникационное значение этого пункта.

¹⁰ *Janeczek A. Osadnictwo pogranicza polsko-ruskiego. Województwo białskie od schyłku XIV do początku XVII w. Warszawa: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1993. S. 63–68; Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania. Praca zbiorowa. T. 1 / Pod red. J. Kamińskiej-Kwak. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2013; T. 2 / Pod red. Z. Budzyńskiego i J. Kamińskiej-Kwak. Przemysł– Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2016; Wolski J. Komunikacja i transport w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych // Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro. T. 1 / Red. J. Wolski. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, 2016. S. 715–754; *Dobernek-Kolano K. A Short History of Polish Roads* // Braut 3. Articles from Northern European Road History / Ed. by G. A. Stormbringer. [Lillehammer: Norsk Vegmuseum], 2017. P. 46–65.*

¹¹ *Paulauskas J. Old Roads of Lithuania* // Braut 3. P. 6–33.

¹² *Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии. Историко-географические очерки.* Минск: Издательство БГУ, 1977.

¹³ *Колпаков М. Ю., Михеев Д. В., Колтакова Ю. В. и др. Очерки антропологии дороги: коммуникации русско-белорусского пограничья в XV–XVIII вв.* Псков: ООО «Конкорд», 2022.

¹⁴ Старинные тракты, или дороги в южной России // Киевская старина. 1882. № 6. С. 543–546; *Литвинова П.* Еще о старых трактах или дорогах в южной России // Там же. 1883. № 3. С. 682–683; *Русов А. А.* Русские тракты в конце XVII и начале XVIII в. и некоторые данные о Днепре из атласа конца прошлого столетия. Киев, 1876; *Добровольский П. М.* Старинные украинские тракты // Земский сборник Черниговской губернии. 1900. № 5. С. 63–77; *Крип'якевич І.* Студії над державою Б. Хмельницького. III. Державні межі.

по отдельным украинским землям¹⁵. Особого внимания удостоились татарские шляхи XVI–XVIII вв.¹⁶ и некоторые другие пути¹⁷.

Был издан также ряд исторических атласов и карт, фрагментарно отражающих дорожную сеть того времени¹⁸.

IV. Дороги // Записки Наукового товариства ім. Т.Г. Шевченка. 1926. Т. 144/145. С. 125–140; *Терещук К. І.* Середньовічні торговельні шляхи східної Волині // Археологія. Вип. 36. 1981. Т. 36. С. 77–85; *Гуржій О. І.* Основні закономірності розвитку торгівлі та місцевих ринків на Україні у XVIII ст. // Український історичний журнал. 1986. № 8. С. 18–27; *Сидоренко О. Ф.* Українські землі у міжнародній торгівлі (IX – середина XVII ст.). Київ: Наукова думка, 1992; *Пришляк В. В.* До питання про торговельні комунікації і митні системи українських земель першої половини XVIII століття // Записки наукового товариства імені Шевченка. Т. CCXL. Праці Комісії спеціальних (допоміжних) історичних дисциплін. Львів, 2000. С. 376–395; *Rulikowski E.* Dawne drogi i szlaki na prawym brzegu Dniepru i ich znaczenie historyczne // *Ateneum*. 1878. T. 3. Z. 9. S. 502–528; T. 4. Z. 10. S. 58–84.

¹⁵ *Бураковская Н. И., Титов В. С., Шляхтовский А. С.* Пути сообщения и средства передвижения // Полесье. Матеріальна культура / Отв. ред. В.К. Бондарчик. Киев: Наукова думка, 1988. С. 264–278; *Клим Р. О.* Роль Київського шляхового вузла в системі зовнішніх комунікацій Гетьманщини (друга половина XVII – початок XVIII ст.) // Наукові записки Національного університету «Києво-Могилянська академія». Київ, 2001. Т. 19. Історичні науки. С. 47–52; *Кириєвський В. Д.* Велика Путивльська дорога // Сіверщина в історії України. Збірник наукових праць. Вип. 2. Матеріали Восьмої науково-практичної конференції «Сіверщина в історії України» (м. Глухів, 15–16 жовтня 2009 р.) / Гол. ред. кол. С. А. Слесарев). Київ–Глухів, 2009. С. 58–59; *Коніва Ю. В.* Шляхи сполучення в Слободській Україні XVIII ст.: проблеми історіографії // Харківський історіографічний збірник. Вип. 14. Харків, 2015. С. 159–165; *Janeczek A.* Osadnictwo pogranicza polsko-ruskiego...; *Bobiński W.* Województwo kijowskie w czasach Zygmunta III Wazy: studium osadnictwa i stosunków własności ziemskiej. Warszawa: Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, 2000. S. 55–56, 64–65.

¹⁶ О татарских шляхах в Украине и Польше // Киевские губернские ведомости. 1857. № 28; *Кісь Я. П.* Татарські шляхи на Україні в 16–17 ст. // Жовтень. 1986. № 4. С. 134–136.

¹⁷ *Шевченко Ф. П.* Шляхи сполучення України з Балканськими країнами в XVII–XVIII ст. // Історичні дослідження. Вітчизняна історія. Вип. 11. Київ: Наукова думка, 1985. С. 50–59; *Daszkiewicz J.* Z historii południowo-wschodniego szlaku bursztynowego (XIV–XVII w.) // *Slavia antiqua*. T. XXVII. 1981. S. 253–275.

¹⁸ Помимо картосхемы в указанной статье Т. Челкиса, см. также: *Atlas historyczny Polski*. Wyd. 12. Warszawa–Wrocław, 1993. S. 24–25 (на карте отражена дорожная сеть Речи Посполитой в XVI–XVII вв.); *Janeczek A.* Osadnictwo pogranicza polsko-ruskiego. Województwo bełskie od schyłku XIV do początku XVII w. Mapy. Warszawa, 1993. Mapy 9, 10 (карты дорог Белзского воеводства); *Пришляк В. В.* До питання про торговельні комунікації... (картосхема); Вялікі гістарычныя атлас Беларусі / Гал. рэд. В. Л. Насевіч. Т. 2. Мінск: Белкартографія, 2013. С. 43 (карта економічного розвитку беларускіх земель во второй пол. XVI – первой пол. XVII в.). Представляет известный интерес также собрание старинных карт Украины: *Ваверичин М., Дашкевич Я., Криштолович У.* 1) Україна на стародавніх картах. Кінець XV – перша половина XVII ст. Київ: ДНВП «Картографія», 2006; 2) Україна на стародавніх картах. Середина XVII – друга половина XVIII ст. Київ: ДНВП «Картографія», 2009. Особого внимания благодаря своей подробности и богатству информации заслуживает в этом контексте атлас ганзейских торговых путей: *Bruns F., Weczerka H.* Hansische Handelsstraßen. Atlas (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F. Bd. XIII. Tl. 1). Köln – Graz: Böhlau, 1962. Karte VII (Die Landschaften östlich der Oder); VIII (Livland und die angrenzenden litauischen und russischen Landschaften), 41 (Memel), 42 (Dünaburg), 43 (Smolensk), 46a (Wilno), 46b (Grodno). См. также издание: Вялікае Княства Літоўскае. Энциклапедыя. 2-е выдання. Т. 1–2. Мінск: Беларуская энцыклапедыя імя Пятруся Броўкі, 2007. В нем приведены подробные карты целого ряда поветов с нанесенной на них дорожной сетью.

Что же касается путей сообщения на территории Смоленского воеводства, то они рассматривались в основном применительно к истории Северщины¹⁹. Дорогам Смоленской земли некоторое внимание было уделено в известном исследовании Л. В. Алексеева, но лишь до конца XIII в.²⁰ О дорогах же Смоленского повета в польскую эпоху говорилось, как правило, лишь попутно, главным образом в контексте военной истории и истории торговли²¹. В специальных трудах по истории дорог и дорожного строительства в России им почти не уделялось внимания²².

С историческими атласами, в которых был бы отражен этот аспект, данному региону также не повезло. Дорожная сеть в них обычно игнорировалась, в лучшем случае там отражены лишь важнейшие тракты,

¹⁹ Русов А. А. Русские тракты... Кулаковський П. М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648). Київ: Темпора, 2006. С. 32–50, 399.

²⁰ Алексеев Л. В. Смоленская земля в IX–XIII вв. Очерки истории Смоленщины и Восточной Белоруссии. М.: Наука, 1980. С. 71–74.

²¹ Помимо отдельных наблюдений в вышеупомянутых работах Т. Челкиса, см. также: Русов А. А. Русские тракты... Ширяев С. Д. Смоленск и его социальный ландшафт в XVI–XVII веке. Смоленск: Б. и., 1931. С. 1–16; Платонов С. Ф. Очерки по истории Смуты в Московском государстве XVI–XVII вв. Опыт изучения общественного строя и сословных отношений в Смутное время / Отв. ред. Я. Н. Щапов. 5-е изд. М.: Памятники исторической мысли, 1995. С. 43–60; Митяев К. Г. Обороты и торговые связи смоленского рынка в 70-х годах XVII века // Исторические записки. Т. 13. М., 1942. С. 55–83; Ковригина В. А., Марасинова Л. Н. Торговля, пути и средства передвижения // Очерки русской культуры XVII века. Ч. 1 / Отв. ред. А. М. Сахаров. М.: Издательство МГУ, 1979. С. 122–144; Левко О. Н. Торговые связи Витебска в X–XVIII вв. Минск: Наука и техника, 1989. С. 57–58, 61–62, 67; Захаров В. Е. Старая Смоленская дорога в истории и литературе. Смоленск: Свиток, 2017; Kupisz D. Smoleńsk 1632–1634. Warszawa: Dom Wydawniczy Bellona, 2001. S. 264–265; Kotilaine J. T. Russia's Foreign Trade and the Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World (The Northern World. North Europe and the Baltic c. 400–1700 A.D. Peoples, Economies and Cultures. Vol. 13). Leiden – Boston: Brill, 2005. P. 48–50, 395–411. См. также упомянутый выше атлас ганзейских торговых путей: Bruns F., Weczerka H. Hansische Handelsstraßen. Atlas. Karte 43 (Smolensk). Некоторые аспекты этой проблемы затрагивались и в одной из наших статей, где рассматривалась преимущественно северная часть Смоленского воеводства и ее сухопутные и речные коммуникации с территориями Литвы и Пруссии (Рогачевский А. Л. К истории правового положения евреев в Смоленском воеводстве: привилей 1639 г. евреям г. Красного (из Литовской метрики) // Евреи пограничья: Смоленщина / Отв. ред. С. Аморова. М.: Центр «Сэфер», 2018. С. 95–96).

²² Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. В 3-х тт. Т. I. СПб.: Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел, 1902. С. 12–16; Гельфер А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения. В 5-ти тт. Т. I. СПб.: Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог, 1911. С. 9; Оппенгейм К. А. Россия в дорожном отношении. Опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). М.: Б. и., 1920. С. 33–56; Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. [Ч. 1]. (Доктябрьский период). М.: Дориздат, 1951. С. 81–82, 86–87, 95; Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. и др. Исторические очерки строительства дорог и мостов. 2-е изд., перераб. и доп. Томск: Томский государственный архитектурно-строительный университет, 2012.

по которым в ходе военных кампаний передвигались войска²³. Недавно было выпущено археографическое издание, специально посвященное Смоленскому воеводству в польскую эпоху. К этой книге приложен целый комплект карт региона в XVI–XVII вв. Но и в них отражены только поселенческая сеть и границы административных единиц²⁴.

В нашей статье мы попытаемся отчасти заполнить этот историографический пробел, рассмотрев вопрос о дорожной сети региона под польской властью в местном, региональном и межрегиональном масштабе. Но сперва скажем несколько слов о самом Смоленском воеводстве.

Смоленское воеводство и его колонизация (XVII в.). Одним из итогов Смутного времени стали крупные перемены на политической карте Восточной Европы. Деулинское перемирие 1618 г. подвело черту под девятилетней войною России с Речью Посполитой. Его можно рассматривать как вершину могущества и территориальной экспансии сопредельной державы: ее площадь составила в итоге около 990 тыс. квадратных километров²⁵. В результате кампании Речь Посполитая захватила у России Смоленскую и Северскую земли и ряд других областей. Большинство этих земель Речь Посполитая удерживала за собою до 1654 г. Россия же вышла из войны с большими людскими, материальными и территориальными потерями, а ее западные рубежи почти вернулись к границам начала XVI века. В то же время перемирие дало Русскому царству, истощенному многолетними войнами и внутренними смутами, столь необходимую ему передышку, а новая династия Романовых почувствовала себя увереннее на престоле.

Завладев Смоленской и Северской землями, Речь Посполитая восстановила на их территории Смоленское воеводство, учрежденное еще в 1508 г. в рамках ВКЛ, но вскоре утраченное последним в результате очередной войны с Москвою. Воеводство состояло из двух поветов – Смоленского, охватывавший северные уезды края, и Стародубского, куда вошли земли на юге (т.е. часть исторической Северщины) (см. карту 1).

²³ См., например: Исторический атлас Смоленской области. Учеб. пособие для учреждений общ. и проф. образования / Авт.-сост. Г.А. Ластовский и др. Отв. ред. Г.А. Ластовский. М.: ДИК, 2003. С. 20 (карта Смоленского повета в XVII в.); *Аверьянов К.А., Ромашов С.А.* Смутное время: Российское государство в начале XVII в. Исторический атлас. М.–СПб.: Издательский центр Института российской истории РАН; Центр гуманитарных инициатив, 2015. В последнем издании собственно трассы дорог показаны лишь на участках, прилегающих к местам сражений и к отдельным городам во время их осад (карты 3, 14, 17, 18, 21, 24, 26, 27, 36, 44).

²⁴ Смоленщина в документах Литовской метрики XVII в. Владельцы и их маестности / Авт.-сост. В.А. Прохоров, Ю.Н. Шорин. Смоленск: Край Смоленский, 2017.

²⁵ *Historia Polski w liczbach*. T. I. Państwo. Społeczeństwo / Red. gł. A. Jezierski, A. Wyczański. Warszawa: ZWS, 2003. S. 21.



Карта 1. Граница России и Речи Посполитой в конце XVI – начале XVII вв.

Источник: картографическое приложение к статье: *Маевский А.А.* Деулинское перемирие 1618–1619 гг. // Единогородъ: Материалы по военной истории Восточной Европы эпохи Средних веков и Раннего Нового времени. Вып. 3 / Гл. ред. А.В. Малов. М.: Фонд «Русские Витязи», 2014. С. 43–72 (цветная вклейка, сост. карты – В.Н. Темушев). На карте исправлен ряд неточностей.

*Смоленское воеводство в составе Речи Посполитой
(1618–1654)*



Карта 2. Изменения территории Смоленского воеводства
(1630-е – 1650-е гг.)

Источник: Шпунтов А.В. Родовые гербы. Т. 1. Родовые гербы Стародубщины. М.: Столица, 2016. С. 111. На карте исправлен ряд неточностей.

Впоследствии территории обоих поветов несколько изменялись, утрачивая небольшие участки в пользу России или соседних воеводств, либо приобретая новые в качестве компенсации к утраченным. Но основной массив этих земель оставался стабильным вплоть до середины XVII в., когда северная их часть была возвращена Россией, а южная отошла к Гетманщине (см. карту 2).

Край, обезлюдевший и запустевший после долгой войны, предстояло заселить и начать получать с него доходы для королевской казны (скарба). Колонизация окраин была традиционным для государства делом, она разворачивается особенно активно вскоре после Люблинской унии 1569 г. Уже в XVI в. появился ряд сочинений, в которых предлагались конкретные планы, связанные с такой колонизацией. Они предусматривали вербовку и присылку колонистов, раздачу шляхте имений, с которых та должна была нести военную службу, предоставление привилегий части городов для оживления ремесла и торговли, строительство замков и укреплений, расквартирование войск вдоль главных дорог, пожалование земель католической церкви для укрепления ее позиций на этих территориях²⁶. Отчасти эти рекомендации учитывались и на практике.

Применительно к интересующему нас региону сходные планы выдвигал известный польский политический деятель и писатель Феликс Крыский (в 1609–1613 занимал пост коронного подканцлера, а в 1613–1618 – великого канцлера)²⁷. Но наиболее подробно они были обоснованы Павлом Пальчовским (ок. 1570 – после 1609), который опирался и на собственный опыт пребывания в России в 1606–1608 гг.²⁸ В начале 1609 г., перед самым началом войны, он издал представляющую значительный интерес для нашей темы небольшую агитационную книжку «Московская колядка»²⁹.

Она была адресована польской шляхте, собравшейся на вальный сейм 1609 г., и содержала подробный план по установлению польско-литовского господства на русских землях. Целью автора было обосновать необходимость и целесообразность вторжения в Русское царство. Работе присущи «культуртрегерский» пафос и искренняя надежда на обращение

²⁶ *Стороженко А. В.* Киев триста лет назад. Способ заселения Нового Киева и обороны бывшей столицы киевского княжества от всякой опасности без обременения его величества короля и без затрат для короны польской, объясненный господам послам будущего краковского сейма. Сочинение Иосифа Верещинского, Божю милостью бискупа киевского, аббата Сецеховского / Пер. с польск. изд. 1595 г. Стороженко А. В. // Киевская старина. 1894. Т. 44. № 3 (март). С. 403–425; Старинный проект заселения Украины (1590 г.) / [Пер. с польск. и подг. к изд. А. В. Стороженко] // Киевская старина. 1895. Т. 48. № 3 (март). Отд. 1. С. 295–341.

²⁷ Подробнее см.: *Franczak G.* Moskwa – polskie Indie Zachodnie. O pewnym mirażu kolonialnym z początku XVII wieku // *Nel mondo degli Slavi: Incontri e dialoghi tra culture. Studi in onore di Giovanna Brogi Bercoff* (Biblioteca di studi slavistici. T. 8). Vol. I / Ed. M. G. Di Salvo, G. Moracci, G. Siedina. Firenze: Firenze University Press, 2008. P. 157–158.

²⁸ *Franczak G.* *Faex gentium*. Polacy w Moskwie wobec rosyjskiej «mniejszości» (1606–1612) // *Etniczność. Tożsamość. Literatura. Zbiór studiów* (Biblioteka literatury pogranicza. T. 19) / Pod red. P. Bukowca, D. Siwor. Kraków: Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, 2010. S. 45–67.

²⁹ *Palczowski P.* *Kołąda moskiewska* / Opr. G. Franczak (Biblioteka dawnej literatury popularnej i okolicznościowej. T. VI). Warszawa: Neriton, 2010. Своеобразное название работы разъясняется самим автором в стихотворном предисловии: книжка рассматривалась им как новогодний подарок читателю (*Ibid.* S. 55).

России в католическую веру. Пальчовский был уверен в успехе кампании. В его глазах Речь Посполитая обладала несомненным военным и культурным превосходством над Россией. Автор многозначительно напоминает, что нескольких сот испанских колонизаторов оказалось достаточно, чтобы покорить несколько сотен тысяч индейцев³⁰.

Согласно предложенному Пальчовским плану, опорными пунктами новой власти в намеченных к покорению землях должны были стать русские города (автор упоминает Новгород, Псков, Великие Луки, Смоленск, Ярославль, Казань и Астрахань). Автор предлагал сделать их вольными городами по образцу общин Западной Пруссии – Данцига, Эльбинга и Торна, не знающими над собою иной власти, кроме королевской. Он считал, что наличие таких привилегированных общин создаст известный противовес шляхте. При этом он указывал на опыт Германии и других стран, где вольные города защищают князей от притеснения и «тирании», а князья обеспечивают безопасность городов от различных бунтов и смут. Безлюдные места Пальчовский рекомендовал заселить выходцами из Речи Посполитой – как шляхетского, так и неблагородного сословия, основав с их помощью города «по образцу римских колоний». Особое внимание следовало при этом уделить пограничным крепостям. По мысли автора, их надлежало превратить в центры староств, хорошо обеспеченные гарнизонами и оружием, и передать во владение подданным Речи Посполитой. В этой связи Пальчовский указывал на аналогичный опыт Португалии, которая удерживала в своих руках мавританские города Сеута и Танжер. Остальные земли автор рекомендовал раздать в качестве ленных владений подданным Речи Посполитой, а также местным жителям, которых можно было допустить к «правам и вольностям». При этом, однако, надлежало следить, чтобы ни один из них не усилился за счет других³¹.

У участников сейма 1609 г. изложенная программа не получила заметного отклика. Но впоследствии избранные для колонизации меры фактически во многом совпали с предложениями Пальчовского. Возможно, что идеи этого автора и в самом деле привлекли в итоге внимание властей: известно, что Пальчовский был лично знаком с уже упомянутым Ф. Крыским и с будущим смоленским воеводою Александром Госевским³². Колонизационная политика на присоединенных территориях включала несколько направлений. Была воссоздана коронная администрация (назначены воевода, старосты и иные должностные лица), сформированы структуры католической и униатской церкви (с одновременным вытеснением православной), началась массовая раздача земель магнатам, шляхте и костелу и, наконец, приняты меры по развитию городской сети. Смоленск, Стародуб и ряд других городов воеводства получили

³⁰ Ibid. S. 108.

³¹ Ibid. S. 125–127.

³² *Franczak G.* 1) Moskwa – polskie Indie Zachodnie. S. 156; 2) *Faex gentium*. S. 48.

Магдебургское право, облегчавшее мещанам занятие ремеслами и торговлей. Возник также новый для этого края тип поселений – местечки. Они не имели такого статуса, как города, но все же обладали рядом привилегий, стимулировавших их экономическую активность. Что же касается происхождения колонистов, то они прибывали в основном из сопредельных воеводств, преимущественно с территории нынешней Белоруссии³³. Вопросы административного устройства региона определялись так называемыми ординациями Смоленского воеводства, утвержденными сеймом в 1613 и 1620 гг.³⁴

Последствия колонизации окраин, проводившейся Речью Посполитой в XVI–XVII вв., в отечественной науке обычно оценивались негативно. Традиционно считалось, что она привела к закабалению местного населения, его дискриминации по национальному и религиозному признаку и выкачиванию ресурсов (прежде всего хлеба и леса), которые отправлялись затем на экспорт, принося доход лишь казне, шляхте, костелу и немногочисленным группам (в основном богатому купечеству), обслуживавшим интересы польско-литовской элиты³⁵.

³³ Подробнее см.: *Думин С. В.* Смоленское воеводство в составе Речи Посполитой в 1618–1654 гг. (по материалам Литовской метрики). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. М., 1981; *Кулаковский П. М.* Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 246–340; *Курмановский В. С.* К истории формирования населения Смоленского уезда в первой половине XVII в. // Мининские чтения. Сборник научных трудов по истории Смутного времени в России начала XVII в. В память 400-летия Нижегородского Подвига / Отв. ред. О. И. Наумова. Нижний Новгород: Кварц, 2012. С. 323–327; *Розачевский А. Л.* 1) Городское право как инструмент колонизации (на примере Смоленского воеводства Речи Посполитой в XVII в.) // Ученые записки юридического факультета Санкт-Петербургского государственного экономического университета. Вып. 44–45 (54–55). СПб., 2017. С. 141–143; 2) К истории правового положения евреев... С. 55–130; *Długosz T.* Dzieje diecezji smoleńskiej (Rozprawy Wydziału Teologicznego Uniwersytetu Jana Kazimierza. T. II). Lwów: Skład główny w księgarni Gubrynowicza i syna, 1937; *Krajcar J.* Religious Conditions in Smolensk 1611–1654 // *Orientalia Christiana periodica*. 1967. Vol. 33. P. 404–456; *Nagielski M.* Smoleńszczyzna w dobie zmagañ polsko-moskiewskich w 1633–1634. Przyczynek do zmiany własności w świetle nadań Władysława IV // *Między Zachodem a Wschodem*. [T. 3]. Etniczne, kulturowe i religijne pogranicza Rzeczypospolitej w XVI–XVIII wieku / Pod red. K. Mikulskiego i A. Zielińskiej-Nowickiej. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 2006. S. 46–61; *Rogatschewski A.* Zur Rezeptionsgeschichte des Magdeburger Rechts in Rußland: Die Stadt Belyj (17.–18. Jh.) // *Von Sachsen-Anhalt in die Welt. Der Sachsenspiegel als europäische Rechtsquelle. Internationale Konferenz aus Anlass des 800. Jubiläums von Anhalt vom 1–3. Oktober 2012 in Köthen/Anhalt / Hrsg. von H. Lück unter Mitarb. von M. Olejnicki und A.-M. Heil (= SIGNA IVRIS. Beiträge zur Rechtsikonographie, Rechtsarchäologie und Rechtlichen Volkskunde. Bd. 14). Halle an der Saale, 2015. S. 123–209.*

³⁴ *Volumina legum*. T. III (1609–1640). St. Petersburg, 1859. S. 95–97, 179.

³⁵ См., напр., статью советского историка В. И. Пичеты «Польша на путях колонизации Украины и Белоруссии. Люблинская уния и ее политические последствия» (*Пичета В. И.* Белоруссия и Литва XV–XVI вв. (исследования по истории социально-экономического, политического и культурного развития). М.: Издательство Академии наук СССР, 1961. С. 551–592).

Но в конкретно-исторических условиях данного региона политику властей трудно оценить столь однозначно. В разоренном длительной войною крае Речь Посполитая все же не имела возможности неумеренно эксплуатировать его ресурсы. Территорию нужно было сперва заселить и наладить в ней экономическую жизнь. По характеру и последствиям эти меры во многом походили на те, что осуществлялись, например, в Подолии и на Киевщине полувеком ранее (это касалось, в частности, вероисповедной политики). Но все же следует признать, что после прекращения военных действий и начала планомерной колонизации Смоленщины и Северщины здесь происходит известная стабилизация обстановки, что улучшило положение мирных жителей. К тому же нужно учитывать, что на приграничных территориях близость рубежа позволяла крестьянам бежать в Россию. Вальный сейм 1638 г. даже был вынужден принять особую конституцию по вопросу о борьбе с бегством крестьян из имений в воеводстве³⁶. Поэтому землевладельцы старались не истощать крестьянское хозяйство чрезмерными повинностями³⁷. Так, до нас дошел акт шляхты Смоленского воеводства о рассрочке поборов с жителей, пострадавших от войны³⁸.

В целом можно констатировать, что политика польских властей в крае в указанный период оказалась противоречивой и непоследовательной. С одной стороны, были приняты довольно энергичные меры по заселению территории и налаживанию ее хозяйственной жизни, призванные стабилизировать ситуацию в регионе. С другой стороны, рост повинностей населения, усугубление противоречий на религиозной почве, уязвимость положения мещанства, чьи потребности в развитии торговли и экономических связей были недостаточно обеспечены, растущая зависимость

³⁶ Volumina legum. Т. III. S. 455–456.

³⁷ Подробнее см.: *Пичета В. И.* Аграрная реформа Сигизмунда-Августа в Литовско-Русском государстве. М.: Издательство Академии наук СССР, 1958; *Думин С. В.* 1) Повинности крестьян Смоленского края в первой половине XVII века // Землевладение и повинности феодально-зависимых крестьян нечерноземной полосы (XVI – первая половина XIX вв.). Межвуз. сб. научных работ / Отв. ред. А. А. Кондрашенков. Смоленск: СГПИ им. К. Маркса, 1982. С. 17–27; 2) Крестьяне западнорусских земель под властью феодалов Речи Посполитой // Основные категории крестьян в период позднего феодализма (XVII – первая половина XIX вв.). Межвуз. сб. научных трудов к 70-летию заслуженного деятеля науки РСФСР, доктора исторических наук, профессора А. А. Кондрашенкова / Отв. ред. Д. И. Будаев, А. Е. Кондрашенков. Смоленск: СГПИ им. К. Маркса, 1985. С. 7–20; 3) Западнорусское крестьянство под властью Речи Посполитой // История крестьянства Западного региона РСФСР. Период феодализма / Отв. ред. А. А. Кондрашенков. Воронеж: Издательство Воронежского университета, 1991. С. 111–138; *Голубев В. Ф.* Сялянскае землеўладанне і землекарыстанне на Беларусі XVI–XVIII стст. Мінск: Навука і тэхніка, 1992. С. 48–49, 65; *Брянцев М. В., Дубровский А. М.* Крестьянское хозяйство в юго-западных уездах России (первая половина XVII в.) // Страницы истории Брянского края. Сб. науч. трудов / Ред. кол.: Ю. В. Жуков и др. Брянск, 1998. С. 31–32.

³⁸ Архив Санкт-Петербургского института истории. Ф. 35 (коллекция Вонлярлярского). Ед. хр. 2. Точной даты акт не имеет, но из текста видно, что он принят до 6 февраля 1628 г.

короны от местных магнатов – все это в конечном счете обусловило шаткость позиций Речи Посполитой в воеводстве. Это в полной мере и проявилось в ходе очередной войны середины XVII в.

Важнейшим элементом инфраструктуры, который обеспечивал хозяйственную жизнь края, управление им и его оборону, были пути сообщения. Но, завладев в начале XVII в. западнорусскими территориями, польские власти столкнулись с упадком местной дорожной сети. Очевидно, за годы военных действий пути сообщения приходили в негодность от природных причин и от неумеренной эксплуатации из-за проходящих по ним войск, а крестьяне, проживавшие в окрестных деревнях и обязанные чинить дороги и мосты, разбежались, погибли или просто перестали выполнять эти повинности в условиях военного хаоса. Стало ясно, что для исправления ситуации требуются энергичные усилия.

Листы Сигизмунда III о восстановлении дорожной сети (1625): мотивы и правовой контекст. После некоторой стабилизации военно-политической обстановки в крае король Сигизмунд III издал 12 марта 1625 г.³⁹ два документа, которые мы предлагаем вниманию читателя (см. ниже). Оригиналы до нас не дошли, но их копии сохранились в Литовской метрике. Это королевский «лист» (письмо) о создании комиссии по починке дорог и небольшая инструкция для членов указанной комиссии. В них отмечено, что для перемещения по Смоленскому воеводству приходится преодолевать невероятные трудности. Членам комиссии предписывалось привести в порядок несколько ключевых трактов, проходивших по территории региона, построить или восстановить в необходимых местах мосты и паромные переправы, а с проезжающих (за исключением шляхты) брать пошлину. Из документов видно, что работы фактически должны были охватить как территорию Смоленского воеводства, так и прилегающие староства Минского воеводства (Гомельское, Речицкое, Чечерское).

Смоленское воеводство было стратегически важным пограничным регионом, и сам Сигизмунд провел там долгое время в ходе осады Смоленска и после нее (1609–1613)⁴⁰. Но его распоряжение привести в порядок дорожную сеть воеводства имело в виду отнюдь не только удобство самого короля. Хотя Сигизмунд в течение своего почти 45-летнего правления не раз ездил на дальние расстояния, но в рассматриваемую эпоху характер и значение подобных монарших странствий заметно меняются. В свое время Марк Блок, указывая на неразвитость коммуникаций

³⁹ Польские документы этого времени имеют даты по новому стилю, поскольку в землях Польской короны григорианский календарь был введен в 1582 г. (с переходом с 4 на 15 октября), а в ВКЛ – в 1585 г. (с переходом с 21 декабря на 1 января 1586 г.).

⁴⁰ *Wrede M. Itinerarium króla Zygmunta III 1587–1632.* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Semper, 2019. S. 381.

и несовершенство управленческого аппарата в средневековой Европе, отмечал: «Относительная медлительность посланцев, невзгоды, на каждом шагу грозившие им задержками, приводили к тому, что действенной властью была только власть на месте»⁴¹. Наблюдение историка относится к IX–XI вв., но оно вполне справедливо и для более позднего времени. Так, про современным подсчетам, Альфонсо X, король Кастилии и Леона, за 33 года правления (1252–1284) проехал 35650 км, или в среднем 1073 км в год. Из них 26 лет приходится на периоды активных передвижений (в среднем 1362 км в год). В отдельные годы (1254, 1257, 1274) король предпринимал почти 2500 км ежегодных поездок. Эти передвижения были связаны не только с военными экспедициями, но и с текущим государственным управлением⁴². Подобная же практика наблюдалась и в других западноевропейских странах, например, Англии и Франции⁴³.

В Восточной Европе мы наблюдаем сходную картину. Так, в Пруссии XIV–XV вв. верховные магистры Тевтонского ордена совершали регулярный объезд страны. Это делалось для контроля за военной обстановкой на границах, инспектирования замков и обширного государственного хозяйства, а также для контактов с населением. В течение года они покидали резиденцию в Мариенбурге как минимум четыре-пять раз, но особое значение при этом приобретал объезд владений в связи с присягой сословий в случае избрания нового магистра. Благодаря этому Пруссия формально признавала его в качестве правителя. В то же время принесение присяги не было односторонним актом, поскольку такая поездка давала гохмейстеру возможность на месте лично знакомиться с положением дел, одновременно решая в случае необходимости проблемы подданных. Это могла быть, в частности, материальная помощь церквям, общинам и отдельным лицам. Данная мера была призвана повысить популярность магистра, особенно в преддверии войн с Литвой и Польшей⁴⁴.

⁴¹ Блок М. *Феодальное общество* / Пер. с фр. М.: Издательство им. Сабашниковых, 2003. С. 70.

⁴² Кармона Руис М. А. *Передвижения и места пребывания Альфонсо X. Типология поездок и центров политического действия* / Пер. с исп. // *Историк и власть, историк у власти: Альфонсо X Мудрый и его эпоха (к 800-летию со дня рождения)* / Под общ. ред. О. В. Аурова, А. В. Мареев, Р. Пичеля. М.: Альма Матер, 2024. С. 115–116.

⁴³ Многочисленные примеры см.: Санжаров В. А., Баканова Е. Н. *Королевский итинерарий Филиппа VI Валуа: феномен «номадизма» властных институтов в Средние века* // *Историко-географический журнал*. 2022. Т. 1. № 1. С. 52–63; Предисловие // *Путешествия европейских правителей в XVI–XVII веках* / Под ред. В. В. Шишкина. СПб.: Наука, 2024. С. 3–23.

⁴⁴ Neitmann K. *Der Hochmeister des Deutschen Ordens in Preußen – ein Residenzherrscher unterwegs. Untersuchungen zu den Hochmeisteritineraren im 14. und 15. Jahrhundert* (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz. Bd. 30). Köln–Wien: Böhlau, 1990; Игошина Т. Ю. *Государь вопреки идеологии: верховный магистр Немецкого ордена // Королевский двор в политической культуре средневековой Европы. Теория. Символика. Ритуал* / Отв. ред. Н. А. Хачатурян. М.: Наука, 2004. С. 133–156.

Но в раннее Новое время ситуация начинает меняться. Как наглядно продемонстрировано в новейшем коллективном исследовании отечественных историков, практика постоянных разъездов монарха с целью текущего управления страной постепенно уходит в прошлое. Центр принятия решений перемещается в столицу, а объезды страны приобретают больше церемониальный характер⁴⁵. Этот процесс раньше начался в Западной Европе, но и на востоке он дает себя знать. Если вернуться к опыту Речи Посполитой, то перелом здесь намечается во второй половине XVI столетия. Еще по решениям Люблинского сейма 1569 г. Варшава должна была стать политическим центром страны. Но в реальности этот процесс растянулся во времени. До 1582 г. у этой державы не было реального государственного центра. Стефан Баторий, чье пребывание у власти продолжалось 10 лет, сперва правил, пользуясь множеством резиденций (Варшава, Краков, Вильна, Гродно, Мариенбург, лагерь под Данцигом, Торн, Быдгощ, Львов, лагерь под Полоцком, Великими Луками и Псковом, Рига, Брест, Люблин, Сандомир). В течение трех лет (1583–1585) его резиденция располагалась попеременно в Кракове и Гродно и окончательно утвердилась в последнем с 1585 г. Знаменательно, что выбор был сделан в пользу города, расположенного на границе Короны и Литвы. Таким образом, при Батории происходит переход от средневекового способа управления, основанного на постоянных разъездах и использовании многих резиденций, к раннесовременному, предполагающему наличие постоянной резиденции. При Сигизмунде III местопребывание монарха относительно стабилизируется. В период его правления время, проведенное им в четырех (старых и новых) столицах Речи Посполитой, распределяется следующим образом: Варшава – 56%, Краков – ок. 21%, Вильна – ок. 2%, Гродно – менее 1%. Как видно, литовские города теряют былое значение в качестве резиденций⁴⁶. К середине XVII в. в Варшаве размещается и большинство других ключевых государственных органов. Преображается и самый город, который украсился множеством новых дворцов и костелов и получил новые привилегии от королевской власти⁴⁷.

Таким образом, планы, касающиеся восстановления дорог в воеводстве, были обусловлены скорее долгосрочными интересами государства, связанными с обороной края, рациональным управлением, эксплуатацией местных природных ресурсов и оживлением экономической активности.

Судя по тексту документов, приведение дорожной сети в порядок рассматривалось королем как неотложное дело. Не случайно в первом листе

⁴⁵ Путешествия европейских правителей в XVI–XVII веках.

⁴⁶ *Wrede M.* Itinerarium króla Zygmunta III... S. 17, 19.

⁴⁷ *Konarski K.* Warszawa w pierwszym jej stołecznym okresie / Przy współpr. S. Konarskiego. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, 1970. S. 11–20; *Kersten A.* Warszawa kazimierzowska (1648–1668). Miasto – Ludzie – Polityka. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, 1971. S. 219–223.

подчеркивается, что в случае отсутствия адресата делом должен заняться чечерский подстароста, а в обращении к королевским комиссарам употреблены слова «срочно» (*pilno*) и «сразу» (*zaraz*). Сигизмунд не только стремился улучшить сообщение центра с окраинами в военных целях, но и явно рассчитывал на то, что вместе с людскими потоками вырастут и потоки финансовые. Короля можно понять: из-за бесконечных военных расходов государство испытывало перманентный бюджетный дефицит, а выгоды от побед были неочевидны. Так, шедшая в эти годы очередная польско-шведская война обошлась казне в 12 млн злотых, а увенчалась лишь унижительным Альтмаркским перемирием (1629)⁴⁸. К этому добавлялись нарастающие проблемы, связанные с непрерывной девальвацией польской монеты в первой половине XVII в.⁴⁹

Чтобы правильно оценить значение обоих документов, необходимо также рассмотреть их содержание в историко-правовом контексте. Прежде всего обратим внимание на то, что в них содержатся ссылки на «посполитое», т.е. «общее» право. Содержание этого понятия эволюционировало со временем. Поначалу оно включало право центральных литовских областей (Виленской и Троцкой земель). По мере присоединения к Литве новых владений его нормы стали распространяться и на них в качестве общегосударственных. Затем они стали дополняться великокняжескими привилегиями для отдельных земель. В XV–XVII вв. такие общегосударственные правовые источники стали облекаться в форму господарских «листов» (грамот), актов сейма, «устав» (законов) и целых кодексов, важнейшее место среди которых занимали Литовские статуты⁵⁰.

В законодательстве ВКЛ вопросы, связанные с дорогами и дорожным хозяйством, затрагивались неоднократно. Настоящего дорожного строительства долгое время не велось (дороги не строились специально, а лишь поддерживались и исправлялись), но с XV вв. уже упоминаются отдельные повинности шляхетских имений – ставить работников на застройку и ремонт мостов, военных дорог. Привилегиями литовской шляхты 1413, 1434 и 1447 гг. эти повинности были сохранены⁵¹. В Судебнике Казимира (1468) была упомянута обязанность крестьян и мещан содержать

⁴⁸ Купиш Д. Последняя победа. Смоленская война 1632–1634 годов в истории Речи Посполитой // Родина. 2013. № 9. С. 40.

⁴⁹ Bogucka M. The Monetary Crisis of the XVIIth Century and its Social and Psychological Consequences in Poland // Journal of European Economic History. Vol. 4. 1975. No. 1. P. 137–152.

⁵⁰ Леонтович Ф. И. Источники русско-литовского права. Общий обзор источников. Договоры. Земские и областные привилегии (Отд. оттиск из «Варшавских университетских известий» № 1, 1894 г.). Варшава, 1894. С. 17–18.

⁵¹ Русов А. А. Русские тракты...; Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии; Сапдаров А. С. 1) История и архитектура дорог Белоруссии. Минск: Вышэйшая школа, 1978. С. 12; 2) Путешествие. История и культура белорусских дорог. Минск: Беларуская навука, 2009; Wyslouch S. Dawne drogi Polesia. Ze studiów nad historią gospodarczą Polesia w XVI–XVIII ww. (Odbitka z «Ateneum Wileńskiego», roczn. XII, 1937 г.). Wilno, 1937.

и ремонтировать мосты и дороги (ст. 25)⁵². Это правило затем не раз подтверждалось в общеземских привилегиях. Принятая в 1557 г. «Устава на волоки», на основании которой проводилась аграрная реформа, упоминает о существовании двух категорий путей – «гостинцев», т.е. наиболее важных трасс, и «дорог», не имевших такого статуса. Мосты на этих путях, если они существовали ранее, должны были содержаться и ремонтироваться местными жителями под присмотром войтов (ст. 37)⁵³. Годом позже было принято постановление великого князя Сигизмунда Августа, которое предписывало провести инвентаризацию всех гостинцев и дорог от Вильны до всех замков и городов. При прокладке новых гостинцев их трассы должны были идти как можно более прямыми маршрутами. На этих путях предполагалось устраивать таможи, а жители должны были отбывать подводную повинность, т.е. повинность по осуществлению перевозок для государственных нужд.⁵⁴

В III Литовский статут (1588 г.), который действовал в интересующую нас эпоху, был включен целый ряд норм, касавшихся требований к дорогам и порядка их содержания. Согласно им, те шляхтичи, которые имели подтвержденное королевскими привилегиями право взимать в своих имениях мыто (пошлину за проезд) и мостовое (сбор за пользование мостами), были обязаны на свои средства строить дороги, гати, мосты, устраивать насыпи и каналы. Если же пошлины и сборы взимались, а пути сообщения таким паном сооружены не были, владелец имения был обязан компенсировать проезжавшим убытки от их отсутствия. Аналогичная обязанность возмещать ущерб была возложена и на иных лиц. К ним относились королевские старосты, державцы (т.е. временные владельцы «держав» – великокняжеских имений), а также мытники (таможенники) в государственных имениях. Статут предусматривал также, что если владелец имения перепахал старую дорогу или затопил ее, устроив пруд, он должен был проложить новую, причем не во вред проезжающим, а по возможности наиболее коротким маршрутом. Существовавшие издавна обязанности по содержанию и ремонту старых дорог в частных имениях оставались в силе и впредь. Закон предусматривал также и обратную ситуацию: шляхтич, не имевший ранее дохода от проезжавших, мог за свой счет проложить дорогу в трудных для переезда местах, а затем обратиться к королю за разрешением взимать пошлину. Тогда король, убедившись через своих комиссаров в том, что дорога построена, мог пожаловать такому пану право взимать проездную пошлину в зависимости от

⁵² *Старостина И. П.* Судебник Казимира 1468 г. // Древнейшие государства на территории СССР. Материалы и исследования. 1988–1989 гг. М., 1991. С. 340.

⁵³ Русская историческая библиотека, издаваемая Императорскою Археографическою комиссиею. Т. XXX. Литовская метрика. Отделы первый–второй. Часть третья. Книги публичных дел. Т. 1. Юрьев: Императорская археографическая комиссия, 1914. Стб. 580.

⁵⁴ Там же. Стб. 595–596.

понесенных шляхтичем издержек (разд. 1, ст. 29). Конкретные ставки пошлин в Статуте не указывались, но говорилось, что мыто и мостовое не должны взиматься со шляхтичей и с подвод, перевозивших их имущество, в особенности сельскохозяйственную продукцию, произведенную в их имениях (но не купленную у третьих лиц для перепродажи, с провоза которой пошлина взималась). Королевские должностные лица не имели права самовольно вводить какие-либо пошлины в местах, где прежде их не было, под страхом уплаты штрафа в 20 коп грошей, а также возмещения потерпевшим их убытков и компенсации («навезки») им за нанесенную обиду (конкретный размер компенсации определялся их сословной принадлежностью). В то же время шляхтичи могли основывать у дорог в своих владениях местечки, где имели право взимать «торговое», т.е. сбор с торговли, по давнему обычаю и по образцу местечек, принадлежавших государю (разд. 1, ст. 29, 30)⁵⁵.

На практике взимание мостового и мыта было широко распространено, о чем говорит пример белорусских воеводств. Анализ документов XVI–XVIII вв. позволяет утверждать, что только в части Белоруссии их сбор проводился в 200–300 пунктах. К этому добавлялись поборы за проезд через гати и мощеные участки дорог. Если путники пытались объезжать такие места стороною, это наказывалось штрафами и конфискацией товара⁵⁶.

Одна из статей Статута касалась требований к самим дорогам и к движению по ним. Наиболее значительные дороги (так называемые «великие гостинцы») должны были иметь ширину не менее полутора прутов, т.е. 7,3 м. При этом пустой воз должен был уступать дорогу нагруженному, всадник («езный») – возу, а пешеход – всаднику. На мостах, а также в местах, где дорога была узкой, либо зимою, когда путь был засыпан снегом, каждому проезжающему при встрече предоставлялась половина ширины трассы, а сталкивать встречных с дороги он не имел права (разд. 9, ст. 32)⁵⁷.

С оживлением торговли в XVI в. делаются первые попытки реализовывать более крупные проекты, а то и начинать дорожное строительство с нуля. Они были продолжены в следующем столетии. Так, известна грамота Сигизмунда III, предписывающая начать строительство дороги Слуцк – Минск (1615). Имелись также примеры, связанные с благоустройством и озеленением дорог (например, в инструкции кн. Радзивилла управляющему имением Любча от 10 июня 1620 г.)⁵⁸. В 1650 г.

⁵⁵ Статути Великого князівства Литовського у 3 томах. Т. III. Статут Великого князівства Литовського 1588 року. У 2 книгах. Кн. 1 / За ред. С. Ківалова, П. Музиченка, А. Панькова. Одеса: Юридична література, 2004. С. 378–380.

⁵⁶ Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии. С. 57–58.

⁵⁷ Статути Великого князівства Литовського у 3 томах. Т. III. Кн. 1. С. 424.

⁵⁸ Сардаров А. С. История и архитектура дорог Белоруссии. С. 14–15.

Ян Казимир разрешил одному из шляхтичей привести в порядок давно заброшенную дорогу от Полоцка к Себежу и Освее⁵⁹.

В Смоленском воеводстве каких-либо конкретных правил общего характера о ремонте дорожной сети нам обнаружить не удалось. Об этом ничего не говорится ни в вышеупомянутых ординациях воеводства 1613 и 1620 гг., ни в универсале Сигизмунда III от 27 марта 1626 г. о порядке заселения шляхтой наделов в Смоленском воеводстве⁶⁰, ни в привилеях на отдельные шляхетские имения. Вероятно, в глазах властей достаточно было общих правил Литовского статута, а дорожные работы выполнялись от случая к случаю по мере надобности. Но в юридических документах время от времени встречаются указания о налогах и сборах, идущих на содержание дорог. Они отразились, в частности, в привилеях городам воеводства. Так, 29 апреля 1625 Смоленску было пожаловано право сбора мостового налога за проезд по мосту через Днепр. Он взимался с иногородних, включая шляхту, всякий раз по приезде, а с горожан – раз в год. Город Красный 3 июля 1636 г. также получил право взимать мостовой налог⁶¹.

Законодательные нормы, бесспорно, учитывались при издании обоих королевских листов 1625 г. Что же представляла собою дорожная сеть края к моменту их появления?

Дорожная сеть Смоленского воеводства. Сегодня известно, что с XVI в. на Смоленщине окончательно упрочились большие прямоезжие дороги, а система водных путей отошла на второй план, хотя и продолжала активно использоваться для грузовых перевозок. По территории края проходили, в частности, Ржевская дорога (от Дорогобужа к Ржеву) и Бельский тракт (вдоль правого берега Днепра, от Дорогобужа на г. Белую, совр. Белый), на котором могла действовать ямская служба. Они в течение нескольких веков были важнейшими транспортными путями, которые вели к Бельской и Ржевской пристаням⁶². Стратегическое значение имел также тракт от Смоленска до Москвы, причем его содержание и обслуживание осуществлялись в весьма сложных условиях. Один из европейских дипломатов второй половины XVII в. писал: «Путь от Смоленска до Москвы сколько опасен от медведей, столько и скучен по причине непрерывных

⁵⁹ Довнар А.Б. Состояние транспортных коммуникаций в Великом княжестве Литовском на белорусско-российском пограничье второй половины XVI–XVIII вв. // Колпаков М.Ю., Михеев Д.В., Колпакова Ю.В. и др. Очерки антропологии дороги. С. 78.

⁶⁰ ЛМ. Кн. 101. Л. 589 об.–590 (Uniwersał na zaciąg szlachty na grunty województwa smoleńskiego).

⁶¹ Думин С.В. Социально-политическое развитие городов Смоленского воеводства в составе Речи Посполитой (1618–1654 гг.) // Проблемы истории античности и средних веков / Отв. ред. Ю.М. Сапрыкин. М.: Издательство МГУ, 1980. С. 102.

⁶² Прохоров В.А., Пучков В.М., Шорин Ю.Н. Очерк истории Сафоновского края. Смоленск: Издательство «Смоленская городская типография», 2004. С. 19.

лесов. Единственная между этими городами дорога идет по полосе вырубленного леса, шириной около тридцати футов, с бревенчатой по бортам настилкой»⁶³. Его современник, участник польского посольства, проезжая в 1678 г. от Москвы до Смоленска, насчитал на той же дороге 533 гати; отдельные из них достигали длины 5–6 км. Расстояние между этими пунктами по тогдашним дорогам составляло приблизительно 400 км; следовательно, в среднем через каждые 750 м путешественник встречал болото или топкое место⁶⁴. Вероятно, подобные условия были характерны и для многих других сухопутных дорог региона. К тому же следует учесть, что приведенные сведения относятся уже к последней четверти XVII в., когда многолетняя война с Польшей (1654–1667) завершилась, а русская власть здесь окончательно упрочилась. Можно полагать, что ранее ситуация с дорогами, тем более на второстепенных направлениях, была еще хуже.

Южная часть воеводства, то есть Стародубский повет, тоже имел довольно развитую дорожную сеть. Она сложилась в основе своей задолго до описываемых событий, о чем говорит составленное в 1530-х гг. описание дорог, ведущих из Минска (Менска) на Северщину. Мы воспользуемся этим источником, поскольку к XVII столетию сеть гостинцев и дорог в крае не претерпела принципиальных изменений, исторически сложившиеся сухопутные коммуникации сохраняли свое значение.

В документе описаны три важных тракта. Один из них вел из Минска через Шклов, Могилев и Мглин к Стародубу и Почепу, другой – из Минска через Могилев, Кричев и Попову Гору к Стародубу, откуда открывались дороги на Почеп, Новгород-Северский, Трубчевск и Чернигов. Третий шел от Минска на Чечерск и далее на Путивль, Рыльск и Киев (см. карту 3)⁶⁵.

Как видно из содержания королевских листов 1625 г., речь шла в первую очередь о трактах, соединявших Гомельское, Речицкое и Чечерское староства сопредельного Минского воеводства с пограничными замками Смоленского воеводства в Стародубе, Почепе и Трубецке (совр. Трубчевск). В том же контексте упомянуты Смоленск, Орша, Могилев

⁶³ [Лизек А.] Сказание Адольфа Лизека о посольстве от императора римского Леопольда к великому царю московскому Алексею Михайловичу, в 1675 году / Пер. с лат. // Журнал министерства народного просвещения. 1837. № 11. С. 339–340.

⁶⁴ Таннер Б. Описание путешествия польского посольства в Москву в 1678 году / Пер. с лат., примечания и приложения И. Ивакина. М., 1891. С. 111–117; Дулов А. В. Географическая среда и история России (конец XV – середина XIX в.). М.: Наука, 1983. С. 122. Хотя сам Таннер писал, что встретил по дороге 533 гати (Таннер Б. Описание путешествия... С. 117), но наш подсчет по отдельным участкам его пути дает цифру в 540 гатей.

⁶⁵ Радзивилловские акты из собрания Российской национальной библиотеки. Первая половина XVI в. / Сост. М. М. Кром (Памятники истории Восточной Европы. Т. VI). М.–Варшава: Древлехранилище, 2002. С. 71–72. Указанное описание публикатор отнес предположительно к 1534 г.



Карта 3. Дороги на Северину в середине 1530-х гг.

Источник: Кром М.М. Стародубская война (1534–1537).

Из истории русско-литовских отношений. М.: Рубежи XXI, 2008. С. 29 (сост. карты – В.Н. Темушев). Почеп и Трубчевск остались за правой рамкой карты, а Новгород-Северский, Рылск и Путивль – за нижней.

«и другие наши поднепровские замки»⁶⁶, а также территории на юге, которые входили тогда в Киевское воеводство – Черниговское княжество и Новгород-Северский (с 1635 г. они оказались в составе новоучрежденного Черниговского воеводства). Путь сообщения именуется в них обобщенно – «обычный стародавний гостинец» (*gościniec zwykły starodawny*). Фактически же имелись в виду несколько дорог, что видно и из заголовка, и из основного текста документов.

⁶⁶ Обозначение «поднепровские замки» надлежит, видимо, связывать с понятием «поднепровские волости» Литвы. В их число входил ряд волостей (Бобруйская, Гомельская, Кричевская, Могилевская, Мозырская, Свислочская и др.), которые принадлежали самому господарю и в которых функции управления возлагались на наместников-державцев. Их пограничное положение побуждало государство проводить на их территории осторожную политику, поэтому и аграрная реформа середины XVI в. в них осуществлялась менее жестко, чем в других регионах (*Темушев В.Н. Русско-литовское пограничье. Гомельская земля в конце XV – первой половине XVI в. М.: Центрполиграф, 2018. С. 20, 157; Шеков А.В. К истории представлений о границе между Русью и Литвой по реке Березине // Город средневековья и раннего Нового времени VI. Археология и история / Сост. И.Г. Бурцев. Тула: Государственный музей-заповедник «Куликово поле», 2018. С. 361*).

Таким образом, публикуемые ниже документы напрямую касаются как минимум двух из трех указанных путей. Но, судя по контексту, предполагалось принять меры и для приведения в порядок иных дорог края. Известен, в частности, тракт из Орши, который шел через Могилев, Пропойск и Чечерск в Гомель⁶⁷, т.е. в значительной своей части вдоль р. Сож. В Гомеле он разветвлялся на дороги в сторону Речицы, Чернигова и Стародуба.

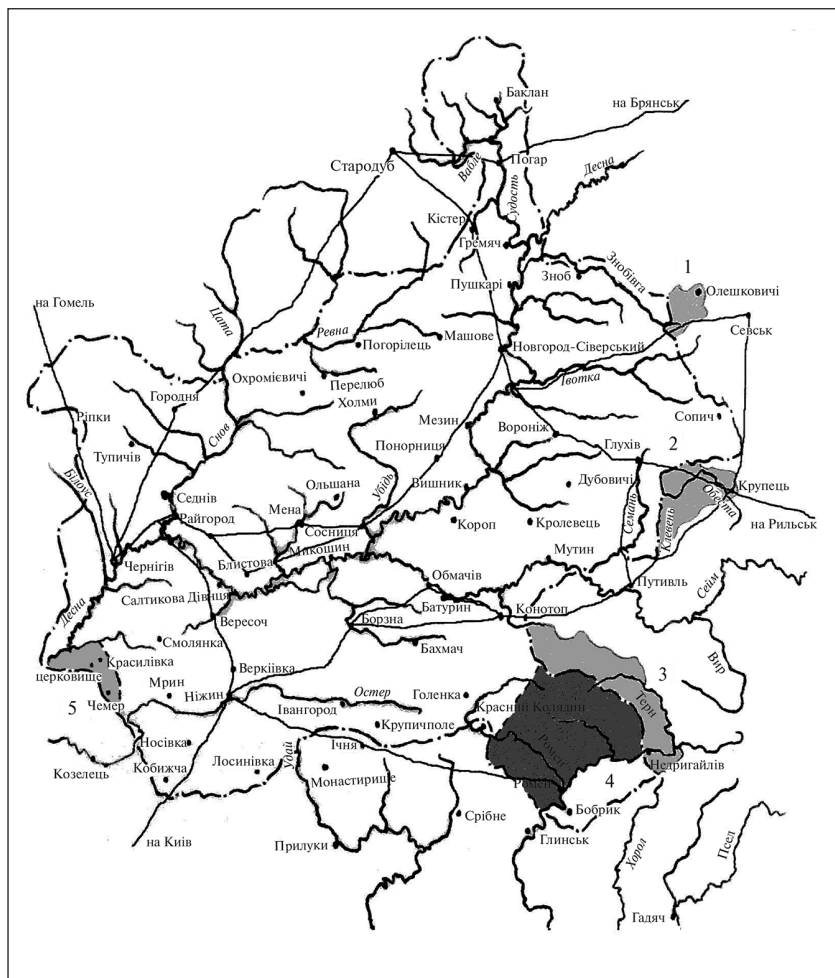
В свою очередь, от Стародуба отходили как минимум три важных пути. На юго-запад от него шел старинный тракт к Чернигову. По всей видимости, он существовал еще во времена Киевской Руси, действовал и позднее, но после перехода Северщины к Москве по неизвестным нам причинам пришел в упадок. Уже в период пребывания края в составе Речи Посполитой состояние этой дороги долгое время оставалось плохим, ею пользовались в основном для периодической переброски войск. Поэтому сообщение с Черниговом осуществлялось обходным путем, по другому тракту, который вел от Стародуба на юго-восток – в Новгород-Северский, а уже оттуда через Понорницу, Сосницу, Мену и Райгород приводил в Чернигов. Наконец, дорога из Стародуба на восток вела через Погар к Трубчевску и далее на Брянск, оставшийся на русской стороне (см. карту 4)⁶⁸.

Поскольку публикуемые акты касаются в первую очередь северских территорий, то в этом контексте особое внимание привлекает Стародуб. Как видно из сказанного, он выступал важнейшим коммуникационным узлом в южной части воеводства, к нему так или иначе сходились большинство упомянутых трактов. Отчасти это, конечно, обусловлено характером источника: описание дорог было составлено в обстановке русско-литовской войны 1534–1537 гг., где Стародуб выступал в качестве одного из главных объектов соперничества двух держав (отчего эта война и известна как Стародубская). Однако роль этого города велика и помимо упомянутого фактора. Традиционно считается, что Стародуб, наряду с Черниговом, Путивлем, Любечем, Новгородом-Северским и некоторыми другими городами был одним из древнейших центров края⁶⁹. Но что понимать в этом контексте под «центром», помимо его административной роли как

⁶⁷ Кулаковский П. М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 42–43.

⁶⁸ Там же. С. 43–44, 46.

⁶⁹ См., например: Багалей Д. И. Магдебургское право в Левобережной Малороссии // Журнал Министерства народного просвещения. 1892. Март. С. 15, 30; Крашенинников В. В. Взгляд через столетия. (Очерки истории Брянского края). Тула: Приокское книжное издательство, 1990. С. 105, 116, 124; Русина О. Сіверська земля у складі Великого князівства Литовського. Київ: Інститут української археографії та джерелознавства ім. М. С. Грушевського; Інститут історії України, 1998. С. 43, 73, 138; Карпов Д. А. Укрепленные пункты юго-западного порубежья Московского государства в XVI – середине XVII в. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Брянск, 2009. С. 4, 15; Бирюков С. Н. Социально-экономическое развитие городов Стародубья в XVIII веке. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2014. С. 15–16, 26, 29.



**Карта 4. Основные дороги Чернигово-Северщины
в первой половине XVII в.**

Источник: Кулаковский П.М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648). Київ, 2006. С. 399; о статусе отдельных территорий см.: Там же. С. 199, 206–207, 211–212.

Карта включает Черниговское воеводство (его границы изображены штрих-пунктирной линией) и часть сопредельных областей. Тёмной заливкой и цифрами обозначены территории, менявшие в XVII в. государственную и административную принадлежность: 1 – Алешковская волость; 2 – Заклевање; 3 – часть Роменской волости (терр. 1–3 – спорные между Россией и Польшей, уступлены России по Варшавскому договору 1644 г.); 4 – Роменская волость (передана Киевскому воеводству в 1647 г.); 5 – часть Остерского староства, возвращена в его состав в начале 1640-х гг.

главного города повета? Присмотримся внимательнее к этому примелькавшемуся, казалось бы, слову, учитывая взаимодействие и взаимозависимость дорожной и поселенческой сети края.

Стародуб и другие городские центры Северщины в системе коммуникаций: география, политика и право. Вопрос о том, какую точку считать центральной на той или иной территории, изучается с XIX в. в рамках возникшей тогда географической дисциплины – центрографии, у истоков которой стояли американские и русские ученые. Вычислялись, например, центры территории, центры населенности различных стран, губерний, штатов. Этот метод расширял представления о ландшафте и закономерностях расселения. Он позволял в какой-то мере рационализировать административно-территориальное деление, дальнейшее развитие промышленности и транспортной сети и т.п. На него возлагались немалые надежды. Но в 1930-х гг. в СССР это научное направление подверглось жестокому разгрому, а его сторонники – преследованиям по надуманным политическим обвинениям. В нашей стране идеи центрографии были реабилитированы лишь с 1960-х гг.⁷⁰ Несмотря на известную ограниченность, центрография дополняет другие методы и обогащает знания о стране и отдельных ее регионах, давая порою интересные результаты. К большому сожалению, к Стародубщине центрографический метод не применялся. Под этим углом зрения сравнительно недавно изучалась лишь часть интересующего нас региона – позднейшая Смоленская губерния, куда северские земли не вошли⁷¹.

Еще одно направление исследований, в какой-то мере примыкающее к названному, связано с именем Вальтера Кристаллера. В 1930-х вв. он выдвинул так называемую теорию центральных мест. Кристаллер показал, что в регионах с относительно однородной поверхностью, равномерным расселением и примерно равными расстояниями между населенными пунктами эти пункты часто располагаются в виде сети с ячейками шестиугольной формы. Иными словами, идеально-типический город окружен шестью городами примерно той же людности, расположенными на примерно равных расстояниях, причем угол между направлениями на эти города составляет около 60 градусов. Такая схема расселения получила название гексагональной сетки (или «решетки») Кристаллера. Эта теория была им разработана на основе наблюдений над урбанизацией

⁷⁰ Полян П. М. Территориальные структуры – урбанизация – расселение: теоретические подходы и методы изучения. М.: Новый хронограф, 2014. С. 165–202; Дмитриев А. Л. Центрография и центрографы в Ленинграде: страницы истории // Финансы и бизнес. 2016. № 7. С. 121–132.

⁷¹ Хитров Д., Пахунов С. Губернская реформа 1775 года в Смоленской губернии. Как складывалась система административно-территориального деления // Родина. 2013. № 9. С. 80–83.

Южной Германии и отражала определенный этап развития, основанного прежде всего на сельскохозяйственном производстве⁷².

Упомянутая концепция, развитая и дополненная впоследствии работами Августа Леша⁷³, не осталась теоретической моделью. Она быстро привлекла к себе внимание и была взята на вооружение в практических целях – при составлении планов развития территорий и совершенствования их инфраструктуры⁷⁴. В то же время с 1970-х гг. с упомянутой теорией стала конкурировать теория городских сетей. Ее сторонники указывали на то, что конкретное расположение населенных пунктов определяется сложным соотношением факторов. По их мнению, недостаточно выделять лишь «центральные» места в системе расселения. Правильнее говорить о региональных стратегических городских сетях, которые вырастают из спонтанной кооперации соседствующих муниципалитетов и могут влиять на ситуацию в господствующем населенном пункте. Именно такие сети надлежит учитывать при планировании развития территорий, поскольку они (по крайней мере, в сельской местности) обеспечивают необходимый минимум государственных услуг и равные условия жизни⁷⁵. Таким образом, упомянутая теория если и не отрицает кристаллеровский подход, то, во всяком случае, существенно его дополняет.

Поначалу указанные вопросы занимали в основном географов и экономистов. Но с 1970-х гг. на них обратили внимание и историки. В принципе признавалось, что упомянутые подходы весьма перспективны. В то же время обоснованно указывалось на специфические трудности, связанные с их применением в исторических исследованиях. К ним относятся нехватка данных о поселениях на всем протяжении их истории, отсутствие единого мнения о критериях самого понятия «город» и т.п.⁷⁶ В новейшей литературе делаются попытки начать систематическое приме-

⁷² *Christaller W.* Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Jena: G. Fischer, 1933 (Repr. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1980); *Кристаллер В.* Как я пришел к теории центральных мест: рассказ о том, как может возникнуть теория и как в моем случае она возникла / Пер. с нем. // *Городские исследования и практики.* 2024. Т. 9. № 1. С. 6–14.

⁷³ *Леш А.* Пространственная организация хозяйства / Пер. с нем. М.: Наука, 2007.

⁷⁴ *Blotevogel H. H.* Zentrale Orte: Zur Karriere und Krise eines Konzepts in Geographie und Raumplanung // *Erdkunde.* Bd. 50. 1996. H. 1 (Jan.–Mar.). С. 9–25.

⁷⁵ *Priebs A.* Städtenetze als raumordnungspolitischer Handlungsansatz – Gefährdung oder Stütze des Zentrale-Orte-Systems? // *Erdkunde.* Bd. 50. 1996. H. 1 (Jan.–Mar.). С. 35–45; *Blotevogel H. H.* Zentrale Orte... С. 14–23.

⁷⁶ *Mitterauer M.* Das Problem der zentralen Orte als sozial- und wirtschaftshistorische Forschungsaufgabe // *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.* Bd. 58. 1971. H. 4. С. 433–467; *Seggern H. von.* Die Theorie der „Zentralen Orte“ von Walter Christaller und die Residenzbildung // *Hof und Theorie. Annäherungen an ein historisches Phänomen* / Hrsg. von R. Butz, J. Hirschbiegel und W. Paravicini (Norm und Struktur. Bd. 22). Köln–Weimar–Wien: Böhlau, 2004. С. 105–144.

ние подобных географических методов – поначалу на материале небольших регионов с достаточной археологической изученностью. При этом подчеркивается, что доступный материал раскопок далеко не во всех случаях дает однозначные аргументы в пользу теории «центральных мест» или «теории сетей». Из него отнюдь не всегда очевидно, отражает ли он отношения «центра» с его собственной периферией или с другой сетью поселений⁷⁷.

Так или иначе, указанные подходы представляются весьма многообещающими. Как своеобразный эвристический алгоритм их можно использовать и сегодня (с учетом специфики и уровня развития территорий). Но, к большому сожалению, применительно к отечественной истории они, как и центрографический подход, использовались весьма редко – даже в рамках относительно простой модели Кристаллера–Леша, не говоря уже о теории городских сетей. Речь Посполитая или хотя бы ВКЛ в целом под этим углом зрения не рассматривались ни разу. Имеются пока лишь небольшие единичные экскурсы в данную сферу на материале отдельных регионов России⁷⁸, Украины⁷⁹,

⁷⁷ Nakoinz O. Zentralität. Theorie, Methoden und Fallbeispiele zur Analyse zentraler Orte (Berlin Studies of the Ancient World. Vol. 56). Berlin: Edition Topoi, 2019. S. 49. См. также сборник статей, в котором упомянутые подходы представлены на историческом материале различных европейских регионов: Kulturraum und Territorialität. Archäologische Theorien, Methoden und Fallbeispiele. Kolloquium des DFG-Schwerpunktprogramms 1171 Esslingen 17–18. Januar 2007 / Hrsg. von D. Krause und O. Nakoinz. Rahden/Westf.: Verlag Marie Leidorf GmbH, 2009.

⁷⁸ Яськова Т.И. 1) Развитие Смоленщины в период осуществления Киевом столичных функций (IX – середина XII вв.): интерареальное положение // И.И. Орловский и современные проблемы краеведения. Сборник научных статей (Смоленск, 24 сентября 2009 г.) / Отв. ред. В.А. Шкалик. Смоленск: Универсум, 2009. С. 372–378; 2) Особенности пристольничного положения Смоленщины (кон. XIV – нач. XVIII вв.) // П.К. Козлов и современные исследования природного и историко-культурного наследия регионов. Сборник научных статей / Отв. ред. В.А. Шкалик, Е.А. Бобров, А.П. Катровский, Л.Ю. Мажар. Смоленск: Смоленская городская типография, 2013. С. 203–213; Макаров Н.А., Федорина А.Н. Феномен «больших поселений» Северо-Восточной Руси X–XI вв. // Краткие сообщения Института археологии. 2015. № 238. С. 115–131; Блаженов В.А. Модель Кристаллера и сеть городов Центрального Черноземья // Территориальная организация общества и управление в регионах. Материалы XII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием / Науч. ред. Т.М. Худякова, О.А. Крутских. Воронеж: Наука-Юнипресс, 2018. С. 80–82.

⁷⁹ Грицевич В.С. Центрография Украины. История и перспективы // История украинской географии. 2003. № 8. С. 115–119; Дяченко О.В. Застосування теорії центральних місць в археології для визначення відносних дат і розмірів поселень // Археологія. 2011. № 3. С. 3–10 (в статье рассматриваются поселения в междуречье Южного Буга и Днестра); Немець К., Вірченко П., Кравченко К. Особливості розселення населення у Харківській області (з позицій системного підходу) // Часопис соціально-економічної географії. Т. 18. 2015. № 1. С. 80–86; Удовиченко В.В. Ідеальні моделі просторового розміщення об'єктів актуальних систем природокористування // Географія та туризм. 2015. Вип. 33. С. 195–205; Підрушніий Г. Урбогенез в Україні: визначальні чинники, особливості прояву та основні етапи // Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін / За ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. С. 48–64.

Белоруссии⁸⁰ и Литвы (в нынешних границах последней)⁸¹. При этом исторические вопросы затрагиваются в них, как правило, в ограниченной степени. Ставился этот вопрос и применительно к Ливонии, где он рассмотрен в контексте завоевания края в XIII в., хотя и без строгих расчетов, скорее на уровне качественной оценки⁸². Польские же авторы, традиционно уделяющие большое внимание владениям Речи Посполитой на востоке, пока заняты в основном наблюдениями над городами в современных границах Польши⁸³.

Ниже мы попытаемся рассмотреть вопрос о Стародубе как одном из «центров» Северщины в местном, региональном и межрегиональном масштабе, принимая во внимание также состояние путей сообщения. Правда, следует учитывать, что вопрос об «истинном» географическом центре Северской земли остается дискуссионным. Дело в том, что у историков до сих пор нет единого мнения о границах этой исторической области. Ее территория отождествляется то с ареалом расселения летописных северян, то с Черниговским княжеством XI–XIII вв., то лишь с Новгород-Северщиной и т.п.⁸⁴ А в XVII в. к «Северскому княжеству» в источниках порою причислялись

⁸⁰ Чижевская Ж. А. Историко-географические особенности развития малых городов Беларуси // Вестник Белорусского государственного университета. Сер. 2. Химия. Биология. География. 2004. № 1 (февраль). С. 82–87; Никитюк Д. В. Система центральных мест Брестского региона // Веснік Брэсцкага ўніверсітэта. Сер. 5. Хімія. Біялогія. Навукі аб зямлі. 2012. № 2. С. 104–117; Русак И. Н., Акулич В. А. Межстрановое сопоставление доступности центров административно-территориальных единиц разных уровней // Вести Института предпринимательской деятельности (Минск). 2012. № 2. С. 44–50; Гапонова Т. В., Соколов А. С. Центрографический метод картографирования и его использование в экологическом региональном мониторинге на примере Гомельской области // Сахаровские чтения 2015 года: экологические проблемы XXI века. Материалы 15-й междунар. науч. конф., 21–22 мая 2015 г., г. Минск, Республика Беларусь / Под ред. С. С. Позняка, Н. А. Лысухо. Минск: МГЭУ им. А. Д. Сахарова, 2015. С. 240–241.

⁸¹ Ragauskaitė A. Lietuvos etnokultūrinis regionavimas. Doktoro dis. Humanitariniai mokslai, etnologija (07 H). Vilnius, 2016. P. 26, 32–98.

⁸² Zühlke R. Zerschlagung, Verlagerung und Neuschaffung zentraler Orte im Zuge der Eroberung Livlands. Die räumliche Neuordnung als ein Schlüssel zum Erfolg? // Leonid Arbusow (1882–1951) und die Erforschung des mittelalterlichen Livland / Hrsg. von I. Misāns und K. Neitmann (Quellen und Studien zur baltischen Geschichte. Bd. 24). Köln – Weimar – Wien: Böhlau, 2014. S. 165–186.

⁸³ См., напр.: Siemianowska E. O zastosowaniu niektórych modeli teoretycznych w badaniach nad ośrodkami miejskimi w średniowieczu // Archaeologia Historica Polona. T. 22. 2014. S. 27–54; Jazdzewska I., Lechowski Ł. Kształtowanie się miejskiej sieci osadniczej województwa łódzkiego // Acta Geographica Lodziensia. T. 109. 2019. S. 59–74.

⁸⁴ Русина О. Сіверська земля у складі Великого князівства Литовського. С. 27–44. Сама исследовательница полагает, что природную границу исторической Северщины на юге образовывали обширные лесные массивы и заболоченные земли в долинах Остра, верховьях Удая и Ромна, а также на водоразделе между Сеймом и верховьями Сулы, Псла и Ворсклы. Лесистое и всхолмленное междуречье верхней Оки и Десны, отделявшее северян от вятичей, и позднее сохраняло роль этнографического рубежа на востоке. На севере зона густых лесов отделяла Северскую землю от Смоленской, а северян – от днепровской группы кривичей. Наконец, на западе природно-географической границей служил Днепр, испокон веков разделявший северян и полян (Там же. С. 47–49).

даже земли, которые никогда к Северщине не относились – например, северная окраина Смоленского воеводства⁸⁵. Поэтому пока мы ограничимся лишь предварительными наблюдениями такого рода.

По данным современных исследований, возникновение Стародуба, стоящего на р. Бабинiec, относится к периоду между 882 г. и рубежом IX–X вв. Предполагается, что он появился на незаселенной славянами территории, в межграницной зоне между северянами и радимичами. Его появление связано, видимо, с тем, что в этом месте расположились становище и погост, где киевские князья ежегодно собирали дань в ходе «большого полюдья». К середине X в. Стародуб уже стал довольно значительным городом на площади св. 25 га, центром Стародубской волости. Основную часть его жителей составили переселенцы из Киева и его ближайшей округи. Об этом говорят и названия местных рек, которые переселенцы принесли с собою (гидронимы Ирпа, Бабинiec, Вабля имеют соответствия среди гидронимов Киевской земли)⁸⁶.

В дальнейшем Стародубское княжество, выделившееся из Черниговского, превращается в объект соперничества соседей: сперва Брянского, а в середине XIV в. попадает под власть Литвы. В 1500 г. оно отходит к Москве, что было юридически закреплено договором с Литвою (1503), а в 1517 г. удел был упразднен. С тех пор, за исключением короткого времени, когда город был взят и разрушен литовским войском в ходе очередной войны (1535), он вплоть до начала XVII в. принадлежал Московскому княжеству.

Рассмотрение вопроса о городе как некоем «центре» имеет смысл начать с ближайшей округи, т.е. с зоны непосредственного притяжения. Она была, как известно, не слишком велика. Размер сельской округи определялся, как правило, природными факторами, повседневными надобностями и физическими возможностями местного населения. Считается, что на Руси типичная городская волость образовывала, как правило, 20-километровую зону вокруг города: жители его окрестностей могли за один день добраться до города и вернуться обратно. Вторая зона охватывала территорию радиусом от 20 до 40 км. Расстояние в 40 км рассматривается в данном случае как максимальное, при котором возможно достичь городского центра за день пути⁸⁷. Впрочем, фактор пешеходной доступности играл свою роль при формировании поселений и в сельской зоне⁸⁸.

⁸⁵ *Рогачевский А.Л.* К истории правового положения евреев... С. 87–88.

⁸⁶ *Юценко Н.Е.* Стародуб. История изучения и история основания города // ДД. Вып. VII. 2012. С. 155–162.

⁸⁷ *Дегтярев А.А.* О влиянии средневековых городских центров на формирование сельской округи // Город и государство в древних обществах. Межвузовский сборник / Отв. ред. В.В. Мавродин. Л.: Издательство Ленинградского университета, 1982. С. 147–148.

⁸⁸ Так, раскопками установлено, что при освоении территории посредством подсечно-огневого земледелия максимальный разброс участков от поселка составлял от 20 до 30 км (*Гусаков М.Г.* К вопросу о роли подсечного земледелия в эпоху раннего железного века в лесной зоне Восточной Европы // Вопросы археологии, истории, культуры и природы Верхнего Поочья. Материалы IX конференции. 21–23 марта 2001 г. Ч. I / Ред. колл.: Бессонов В.А. и др. Калуга: Полиграф-Информ, 2001. С. 57).

Как обстояло с этим дело в Стародубе? Последовательное и строгое использование модели Кристаллера–Леша потребовало бы изучить всю сеть сельских поселений вокруг города, чтобы определить реальную зону его притяжения в каждый отдельный исторический период⁸⁹. Однако при нынешнем уровне исследований по исторической географии Стародубщины это представляется пока делом будущего, поскольку многие документы того времени до нас не дошли, а сохранившиеся – не введены в полноценный научный оборот. Выскажем здесь некоторые предварительные соображения по этому поводу.

Как и в других случаях, на положение города влияли прежде всего природные факторы. К их числу относились наличие доступных водных источников, лесных ресурсов и плодородной земли. Северщина имеет густую речную сеть и была очень богата лесами, отчасти сохраняя эту особенность до настоящего времени (см. ниже). Что же касается земельных ресурсов, то в данном регионе известен феномен так называемых ополей. Они представляют собою участки территории в безлесной местности, имеющие плодородную черноземную почву. Ополя известны на границе лесных зон с лесостепью, вблизи Главного ландшафтного рубежа Русской равнины, большинство из них тянется цепочкой вдоль южной окраины лесной зоны⁹⁰. Поскольку ополье – это природное явление, то его неправомерно механически отождествлять с понятием «сельская округа». Но все же в аграрном обществе подобные микрорегионы служили, видимо, ядром поселенческой сети. Именно к местным опольям приурочены или примыкают ряд старинных городов Северщины, к которым относятся и Стародуб. Аналогичную привязку к ландшафту имеют Брянск, Мглин, Погар, Почеп, Трубчевск⁹¹.

Идеально-типическая территория с 20-километровым радиусом составила бы ок. 1256 кв. км, а с 40-километровым – 5024 кв. км. Однако упомянутая выше Стародубская волость, совпадавшая с одноименным опо-

⁸⁹ К числу немногочисленных попыток такого рода можно отнести работы: *Чеплянская Е. А.* 1) Изменение социальной структуры сел на территории Стародубского уезда с середины 17 по середину 18 в. // ДД. Вып. III. 2004. С. 298–301; 2) Северное пограничье Малороссии. Мглинская сотня Стародубского полка // ДД. Вып. VI. 2012. С. 248–250. В настоящее время их автор продолжает изучение исторической географии уезда на своем Интернет-ресурсе: «Стародубский уезд. Села и их жители» (https://starodub.ucoz.ru/fio_sel.htm).

⁹⁰ См.: *Ахромеев Л. М.* Природа, генезис, история развития и ландшафтная структура ополей Центральной России. Брянск: РИО Брянского государственного университета, 2008. С. 4–7.

⁹¹ Там же. С. 7 (карта ополей); *Шинаков Е. А.* Племена Брянщины в эпоху образования Древнерусского государства // Страницы прошлого Брянского края / Редкол.: Ю. В. Журов и др. Брянск БГПУ, 1998. С. 8–18; *Гурьянов В. Н., Чубур А. А.* Ландшафтный фактор в славянском освоении Среднего и Верхнего Подесенья в IX–XI веках // Этнокультурные процессы на территории Беларуси в I – начале II тысячелетия нашей эры. Материалы международной научной конференции, посвященной 90-летию профессора Э. М. Загоруйского. Минск, 6–7 декабря 2018 г. / Науч. ред. А. А. Егорейченко. Минск: БГУ, 2018. С. 77–82.

лем, имела в X–XII вв. близкую к прямоугольной форму с размерами сторон 30 × 16 км, причем Стародуб располагался не в географическом центре волости, а на одной из окраин последней⁹². Исходя из этих цифр, получаем площадь Стародубского ополья в 480 кв. км. Если представить себе, что она имела бы форму круга, то его гипотетический радиус был бы всего 12,36 км.

Как уже сказано, для первой половины XVII столетия у нас нет полной информации о размерах Стародубской волости и входивших в нее поселений. Относительно подробные данные мы имеем с эпохи Гетманщины, когда в середине XVII в. была образована Стародубская полковая сотня. Сперва она входила в состав Черниговского казачьего полка, а после образования Стародубского полка (1663) стала ядром последнего⁹³. По всей видимости, ее основу составила именно Стародубская волость, хотя в ее состав включались, видимо, и другие территории⁹⁴. Перечень населенных мест Стародубской сотни с историческими пояснениями был в свое время опубликован А. Л. Лазаревским⁹⁵. Некоторые дополнительные сведения по тому же вопросу содержатся в указанных выше статьях Е. А. Чеплянской. Опираясь на эти материалы, мы произвели некоторые подсчеты⁹⁶. Мы не помещаем их здесь целиком из-за обширности списка деревень, приведем лишь некоторые основные цифры. В общей сложности к моменту упразднения полкового и сотенного деления (1782) сотня насчитывала 103 сельских населенных пункта. Чтобы приблизиться к картине польской эпохи, необходимо исключить из списка поселения, возникшие после перехода края под власть восставших казаков, а также принадлежавшие ранее соседним волостям. Остаются 72 пункта. Если учитывать лишь их, то окажется, что расстояние от Стародуба до окрестных селений варьировало от 4 км (Остроглядов) до 31 км (Курковичи). По удаленности эти деревни можно разделить на следующие группы: 4–10 км – 20 населенных пунктов, 11–20 км – 33 пункта, 21–28,5 км – 18 пунктов, св. 30 км – 1 пункт. Среднее же расстояние от Стародуба составляло 15,19 км. Это на 22,9% больше, чем указанный выше гипотетический

⁹² *Шинаков Е. А.* Племена Восточной Европы накануне и в процессе образования Древнерусского государства // Древнейшие государства Восточной Европы. 2010 год. Предпосылки и пути образования Древнерусского государства. М.: Университет Дмитрия Пожарского, 2012. С. 57.

⁹³ В связи со значительностью своего населения она ок. 1750 г. была разделена на две, называемые 1-й и 2-й полковой сотней.

⁹⁴ Так, известно, что с. Нижнее на р. Титве ранее входило в Ропскую волость, но после изгнания поляков было причислено к Стародубской сотне.

⁹⁵ *Лазаревский А. Л.* Описание старой Малороссии. Материалы для истории заселения, землевладения и управления. Том первый. Полк Стародубский. Киев, 1888. С. 142–183.

⁹⁶ В настоящей статье здесь и далее при определении расстояний между населенными пунктами мы по возможности ориентировались на местоположение их исторических центров, рассматривая в этом качестве кремль, главный храм и т.п.

радиус Стародубской волости в X–XII вв., что свидетельствует, по-видимому, о постепенном обживании территории и расширении поселенческой сети. Полученный результат, конечно, не является абсолютно точным, но все же дает некоторое представление о ситуации более раннего времени.

Подкрепить это впечатление позволяет интересный источник, относящийся к концу польской эпохи. Это инвентарь (хозяйственное описание) двух соседних волостей, расположенных севернее Стародуба – Мглинской и Дроковской. Он был составлен в 1650–1651 гг. для вдовы магната Николая Абрамовича, которому ранее принадлежали указанные волости. Документ хранится в Главном архиве древних актов в Варшаве среди бумаг семейства Потоцких из Радзыня. Он был обнаружен белорусским историком А. А. Метельским, который любезно ознакомил нас с этим источником. Написание ряда фигурирующих в тексте топонимов несколько отличается от современного, но после обращения к специальной литературе по истории края⁹⁷ нам удалось их отождествить с высокой степенью вероятности. В помещаемой ниже таблице мы приводим их в той форме, в какой они были даны в рукописном источнике, сохраняя также порядок, в котором они перечислены в тексте. Это даст возможность читателю сопоставить написание источника с современными наименованиями. Возможно также, что очередность их перечисления отражает маршрут, по которому следовали на местности составители инвентаря. Нами определено также расстояние от деревень до соответствующих волостных центров. Кроме того, мы учитывали, что Дроковская волость в XVII в. со временем все более теряла свое значение как самостоятельная хозяйственная единица (возможно, в связи с малочисленностью населения). В середине столетия, уже под властью гетманов, на ее основе еще была сформирована отдельная казачья сотня, но затем она была упразднена и вошла в состав Мглинской⁹⁸. Поэтому в таблице указаны и расстояния от поселений Дроковской волости до Мглина.

В документе упомянуты населенные пункты разного статуса: 1 город (Мглин), 2 местечка (Дроково и Вормин), 1 слобода (Семки), 8 сел и 13 деревень. Судя по людности поселений, селами здесь, как и в России, вероятно, именуются населенные пункты с храмами, а деревни – без храмов. В приведенном перечне обращает на себя внимание также упоминание слобод. Это название производно от термина «слободчик». Так именовались крестьяне, получившие на известный срок (обычно от 3 до

⁹⁷ Проверка названий производилась по изданиям: Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. [Вып.] XLVIII. Черниговская губерния. Список населенных мест по сведениям 1859 года / Обработано Н. Штиглицем. СПб., 1866; *Лазаревский А. Л.* Описание старой Малороссии. Том первый. С. 336–360.

⁹⁸ *Крашенинников В. В.* Взгляд через столетия. С. 127; Присяжні книги 1654 р. Білоцерківський та Ніжинський полки / Упор. Ю. Мищик, М. Кравець. Київ: КМ Академія, 2003. С. 342–343.

**Населённые пункты Мглинской и Дроковской волостей
Стародубского повета по инвентарю 1650–1651 гг.**

Название и статус в источнике	Современное название и расположение	Расстояние по прямой от волости. центра, км	
<i>Мглинская волость (если не указано иное – совр. Мглинский р-н)</i>			
1. miasto Mhlin	г. Мглин	–	
2. sióło Nieciehowka	Нетьговка	3,57	
3. sióło Kurczyce	Курчичи	6,78	
4. sióło Wieluchany	Велюханы	6,39	
5. sióło Skółkowo	Осколково?	11,5	
6. wieś Saniuki	Санники?	10,2	
7. sloboda Wieś Wormin, miasteczko nowe	Вормино	14,9	
8. wieś Kipci	Кипти	9,14	
9. wieś Szumorow	Шумарово	7,17	
10. sióło Czeszuyki	Старые Чешуйки?	4,71	
11. Siemki, nowa sloboda	Семки	11,6	
12. wieś Czimontowka	Симонтовка	5,5	
13. wieś Szewerdy	Шеверды	9,17	
14. wieś Wysoka	Высокое	9,46	
15. wieś Koscienicze	Костеничи (Суражский р-н)	11,5	
16. sióło Łopazni	Лопазна (Суражский р-н)	15,1	
17. wieś Wielka Dąbrowa	Великая Дуброва	14,4	
18. wieś Białohoszcza	Белогорщ (Унечский р-н)	19,4	
19. wieś Lalicze	Ляличи (Суражский р-н)	21,4	
В среднем по Мглинской волости		10,66	
<i>Дроковская волость (все пункты – совр. Суражский р-н)</i>		от Дрокова	от Мглина
1. Miasteczko Drokowo	дер. Старый Дроков	–	18,2
2. wieś Niwna	Нивное	10,4	22,1
3. wieś Owczanic	Овчинец	8,44	25
4. sióło Kosicze	Косичи	26,8	42,7
5. sióło Surazycze	Суражичи (совр.г. Сураж)	14,9	31
6. sióło Łubianki	Лубеньки	17,9	35,8
В среднем по Дроковской волости		15,69	29,13
Среднее расстояние от Мглина до всех пунктов		15,28	

Составлено по: Варшава, Главный архив древних актов (Archiwum Główne Akt Dawnych). Zesp. 1/334/0 (Archiwum Potockich z Radzyna). Sygn. 317 (Akta procesowe Mikołaja Abramowicza i jego żony, Elżbiety z Hornostajów, dotyczące ich dóbr dziedzicznych, Mglin w powiecie starodubowskim z przyległościami). S. 1–46 (название источника уточнено нами по описи фонда на сайте архива). Выражаем благодарность А. А. Метельскому, предоставившему нам копию документа.

Примечания.

1. Вспросительным знаком отмечены топонимы, отождествлённые предположительно.
2. На стр. 9 источника, между инвентарями Мглина и Нетьговки, вскользь упоминается также некая деревня Лусты или Лусты («Anno Domini 1651 Nowembra etc. 27 spisanie w mieście Mhlińskim, w Drokowie i we wsi Łusciach do tych, co Pan Suchorabski pieniądźmi i zbożem, także rzeczoma ruchomości w roku 1650 brał»). Отдельного инвентаря этой деревни в документе нет, отождествить её нам не удалось. Возможно, что она располагалась за пределами описанных волостей.

10 лет, в отдельных случаях даже на 20–30 лет) освобождение от тех или иных повинностей. Это делалось для скорейшего восстановления населенного пункта, пострадавшего от военных действий или стихийных бедствий, а также при основании новых поселений. В Смоленском воеводстве слободчики образовывали довольно заметную группу населения. Судя по книге подымного налога (1650), охватывавшей уезды Смоленского повета, дымы слободчиков составляли 7,8% всех дымов, учтенных в местечках, а в имениях – 15,4%. Со временем сроки льготы истекали, и слободчики превращались в обычных крестьян, обязанных нести все повинности. Но в отдельных случаях льготный статус мог быть предоставлен целому населенному пункту, который и получал название слободы. Иногда по истечении срока льготы их статус деградировал до прежнего деревенского. Но владелец слободы мог, напротив, расширить его права, превратив в местечко⁹⁹. Как видно из перечня, Семки еще обладали статусом слободы. А другое селение, по-видимому, имело его ранее, но в инвентаре значится уже как «слобода-деревня Вормин, новое местечко».

Из таблицы видно, что количество селений, подчиненных волостному центру Мглинской волости, в 3,6 раза превышает аналогичный показатель Дроковской волости. При этом среднее расстояние в первой в полтора раза ниже, чем во второй, что можно, по-видимому, интерпретировать как большую плотность поселенческой сети. Разумеется, фактические связи Мглина и Дрокова (как и других северских городов) с сельской округой не ограничивались пунктами в пределах их собственных волостей, миграции могли захватывать и более отдаленные поселения. Но все же приведенные сведения по-своему показательны. Они позволяют предположить, что зона притяжения обоих городов была достаточно скромной. Из 24 деревень лишь две (Косичи и Ляличи) удалены от своих волостных центров более чем на 20 км. При этом представляется красноречивым почти полное совпадение среднего расстояния от центра укрупненной Мглинской сотни до окрестных пунктов (15,28 км) и аналогичного показателя Стародубской (15,19 км). Отметим здесь также, что от самого Стародуба Мглин удален на 53 км по прямой, а Дроков на 58 км. Получается, что зоны притяжения Мглина и Дрокова в ту пору частично перекрывали друг друга, но почти не пересекались со стародубской.

Таким образом, можно предположить, что в местном масштабе для Стародуба справедливы те же закономерности в формировании сельской округи, что и для других городов.

Обратимся теперь к вопросу о месте города в региональном и межрегиональном масштабе, в особенности к его положению в городской сети. Радиус доступности других городов определялся не только физическим наличием дорог, но и транспортными средствами. Поэтому рассмотрим

⁹⁹ Думин С. В. Крестьяне западнорусских земель под властью феодалов... С. 12–15.

сперва расстояния, преодолеваемые с помощью гужевого и отчасти вьючного и верхового транспорта. Попробуем оценить эти величины, рассмотрим источники различных эпох.

Чешский исследователь В. Салач опубликовал недавно сжатый, но содержательный очерк об истории скорости передвижений. В нем он свел воедино данные по многим странам мира и рассмотрел целый ряд факторов: мотивы к поездке, преодолеваемые расстояния, организация сообщений, информация о местности и ориентирование в пространстве, рельеф, наличие и состояние дорог, транспортные средства¹⁰⁰. Приводим здесь его данные о скорости передвижения в Европе (см. табл. 2).

Таблица 2
**Расстояния, преодолеваемые людьми и транспортом
в доиндустриальный период**

Средство передвижения	Скорость в теч. рабочего дня, км/ч	Путь в день, км	Перемещаемый груз, кг
<i>Европа к северу от Альп, эпоха железа*</i>			
Пешеход	4–5	25–40	до 50
Верховая лошадь	6–9	35–50	Всадник
Навьюченная лошадь	4–5	20–30	до 100
Лошадь в упряжке	4–5	20	до 200
Навьюченный бык	3	15	до 120
Бык в упряжке	2–3	15	до 300
<i>Сравнительные данные по другим регионам и периодам</i>			
<i>Без транспорта</i>			
Пешеход (ср. века)	4–5	25–40	–
Гонец-сороход (ср. века)	–	50–65	–
<i>Верховой транспорт</i>			
Императорский курьер	–	60–80	Всадник
Римская империя			
Курьер-всадник на сменных лошадях (ср. века)	–	50–80	Всадник**
Средневековый папский гонец (равнинные местности)	–	100	Всадник**
То же (в горах)	–	50	Всадник**
Курьерская почта в XIX в.	12	250	Всадник

¹⁰⁰ *Saláč V. Zur Reisegeschwindigkeit in der Vorgeschichte // TÜVA-Mitteilungen. Tübinger Verein zur Förderung der Ur- und Frühgeschichtlichen Archäologie. Bd. 16. Tübingen, 2018. S. 41–73.*

Таблица 2 (окончание)

Средство передвижения	Скорость в теч. рабочего дня, км/ч	Путь в день, км	Перемещаемый груз, кг
<i>Прочие виды транспорта</i>			
Наемная конная повозка с грузом (Германия, Австрия, Силезия, XVI в.)***	–	до 40	–
Навьюченный осел	4	20–25	60–70
Осел в упряжке	4	15	до 100
Навьюченный мул	5–6	30–40	до 100
Мул в упряжке	5	30	до 150
Судно – вниз по реке****	до 12	60–180	В завис. от величины
Судно – вверх по реке****	2–3	15–20	В завис. от величины

Составлено по: *Salač V.* Zur Reisegeschwindigkeit in der Vorgeschichte. S. 43–44, 63. Прочерк означает отсутствие данных.

Примечания.

* В. Салач не конкретизирует рамки этого периода, но применительно к указанному европейскому региону оперирует в статье данными VIII–I вв. до н.э.

** Для средневекового периода оценить нагрузку на коня при верховой езде можно исходя из следующего. Как отмечает А. И. Филишкин, лошадь не может нести груз больше 30% своего веса, а оптимальным считается вес в 20%. При весе лошади в 400 кг перевозимый груз вместе со всадником должен быть в среднем от 80 до 130 кг. Если всадником был взрослый мужчина-воин, весивший 70–100 кг, то у коня оставалось совсем немного ресурсов для перемещения доспеха, оружия, одежды и съестных припасов (*Filiushkin A.* Voennye kommunikatsii Moskovskogo gosudarstva XVI veka [Les moyens de communication militaires en Moscovie au xvie siècle] // *Cahiers du Monde russe.* 60/1. Janvier-mars 2019. P. 8).

*** Данные взяты из работы: *Gleß K.* Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut'. Das Pferd im Transportwesen. Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1986. S. 38.

**** А. В. Дулов приводит иные сведения о скорости плавания по русским рекам. В XVI–XVII вв. пассажирские суда при движении вверх по течению проходили от 25 до 46 км в сутки, а при сплавном ходе – от 44 до 85 км. Грузовые корабли, судя по данным XVIII в., шли вверх по течению медленнее, проходя в среднем в сутки от 9 до 24 км; скорость их движения вниз по реке также была соответственно ниже, чем у пассажирских судов (*Дулов А. В.* Географическая среда и история России... С. 121–122).

Даже тех в случаях, когда организовывалось регулярное почтовое сообщение, средняя скорость его на суше не менялась тысячелетиями практически до появления железных дорог. Тот же автор приводит в статье данные о скорости почтовых сообщений от 540 г. до н.э. (почта Кира Великого, Персия) до 1860 г. (компания «Пони Экспресс», США). За этот период цифры различаются незначительно, варьируя от 13,3 до 20,4 км/ч¹⁰¹.

Обратимся теперь к ситуации, которая складывалась в Восточной Европе. В первую очередь нас будут интересовать Северщина и прилегающие к ней территории, которые будут сопоставляться с соседними

¹⁰¹ *Salač V.* Zur Reisegeschwindigkeit... S. 46.

регионами Речи Посполитой и России. К сожалению, этот вопрос никогда не был в литературе предметом специального систематического изучения на достаточно обширном материале. Предпосылки для такого изучения существуют: так, опубликовано довольно много итинерариев, которые относятся к средним векам и Новому времени¹⁰². Но каждый из них требует тщательного анализа с точки зрения скорости сообщений для дальнейшего сведения материала воедино. Пока такая работа никем не проделана. Поэтому наши наблюдения будут носить предварительный характер. Но все же они, надеемся, дадут некоторое представление об общей картине.

В древности на суше существовали только грунтовые дороги. В IX в. персидский географ Ахмад ибн Руста сообщал, что путь из «страны славян» (которую нынешние исследователи соотносят с северянским племенным союзом) до земли печенегов (занимавших территории от Саратовского Поволжья до р. Урал) составляет 10 дней. Исходя из этих сведений, историки полагают, что «день пути» караванов по суше составлял 31–46 км, а применительно к трассе Волжская Булгария – Киевская Русь, часть которой проходила через курские земли, дневной переход составлял ок. 35 км¹⁰³. В 930-х гг. Абу Исхак аль-Истахри описал маршрут из Булгара в Киев (он проходил почти напрямую по водоразделам Днепра, Десны, Дона, Оки и Суры, обходя труднопроходимые пойменные леса). Он сообщал, что этот путь занимал около 20 переходов¹⁰⁴, что интерпретировалось в литературе как 20 дней пути¹⁰⁵. По прямой расстояние между центрами этих городов составляет 1345 км; если исходить из 20 дней пути, получается 67,25 км в день. Таковую скорость могли развивать всадники, не обремененные лишней поклажей, но для купеческих караванов она явно выглядит завышенной, тем более что фактически этот путь оценивается в 1500–1600 км¹⁰⁶. Однако в действительности источнике шла речь не о днях пути как таковых, а об остановочно-перевалочных пунктах, в булгаро-арабском купеческом языке называвшихся манзиями. В них проходили дневки в среднем каждые 2 дня пути, тогда как ночевки могли иметь место и за их пределами. При таких обстоятельствах дорога фактически занимала 60 дней, из которых 40 дней приходилось на

¹⁰² Их подробный обзор помещен в статье: *Węcowski P.* Polskie itineraria średniowieczne i nowożytnie. Przegląd badań i propozycje badawcze // *Studia Źródloznawcze*. Т. 37. 2000. S. 13–48.

¹⁰³ *Зорин А.В., Стародубцев Г.Ю., Шилев А.Г. и др.* Очерки истории Курского края с древнейших времен до XVII в. Курск: Государственный музей археологии; АНО «Центр археолог. исследований», 2008. С. 205–206.

¹⁰⁴ *Коновалова И.Г., Мельникова Е.А.* Древняя Русь в системе евразийских коммуникаций IX–X веков. М.: Весь мир, 2018. С. 157, 181–182 (с картосхемой трассы).

¹⁰⁵ *Артамонов М.И.* История хазар. Л.: Издательство Государственного Эрмитажа, 1962. С. 403.

¹⁰⁶ *Халиков А.Х.* Торговые пути Булгарии в IX–XIII вв. и их археологическое изучение (на примере пути из Булгара в Киев) // *Путь из Булгара в Киев* / Сост. и отв. ред. А.Х. Халиков. Казань: Институт языка, литературы и искусства, 1992. С. 14.

передвижение и 20 дней – на дневки-манзили. Это дает среднесуточную скорость в 38–40 км¹⁰⁷, что вполне сопоставимо с цифрами предшествующего столетия.

Полтысячелетия спустя по интересующим нас территориям много ездил литовский великий князь Витовт. Его подробный итинерарий за 1392–1430 гг. был недавно издан московским историком С. В. Полеховым¹⁰⁸. Среди посещенных князем пунктов были, в частности, города Смоленщины и Северщины: Брянск (1406), Вязьма (1407), Смоленск (1392 (?), 1395, 1396, 1399, 1401, 1404, 1411, 1423, 1427), Стародуб (1427), Трубчевск (1427?). Он бывал и в ряде городов на сопредельных территориях, таких как Браслав (1426, 1427), Воронич (1406, 1426), Вышегород (в совр. Псковской обл., 1428), Киев (1394, 1399, 1411, 1415, 1427), Копысь (1406), Кричев (1411, 1427), Мценск (1427?), Опочка (1426), Орша (1393, 1406), Полоцк (1399, 1400, 1411, 1426), Порхов (1428), Ржева (Ржева Пустая, 1428). Поэтому его итинерарий содержит достаточно представительную информацию. Изучение этих и других маршрутов Витовта позволяет заключить, что в среднем он покрывал от 25 до 35 км в день. Такие цифры сопоставимы со скоростью «странствующих дворов», характерных для европейских монархов в средние века: она составляла от 20 до 35 км в сутки¹⁰⁹. Впрочем, цифры по разным регионам неоднородны. Так, в Германии монархи проезжали ок. 12–15 км в день при кратковременных поездках и 20–25 км (иногда до 35 км) – при продолжительных. Упомянутые скорости не были предельно возможными: в неотложных случаях тот же Витовт покрывал за день и гораздо более значительные расстояния. Так, однажды он преодолел путь из Гродно в Вильну, удаленную на 148 км по прямой¹¹⁰. Но столь стремительные броски все же были исключением.

Еще через столетие имперский дипломат Сигизмунд Герберштейн дважды посещал владения Литвы и Москвы, фиксируя в своих записках даты проезда через многие пункты по маршруту. Этот источник проливает свет и на скорость поездок. Разумеется, приводимые нами далее расчеты условны. Они дают представление лишь о минимальной скорости передвижения, поскольку отражают, как правило, расстояния по прямой. К сожалению, далеко не на всех направлениях у нас имеются сведения о трассах дорог той эпохи. Даже на сравнительно коротких участках пути они могли быть заметно длиннее прямых, огибая, например, болота и леса. Но в ряде случаев у нас есть более точные данные. Так, особую ценность для

¹⁰⁷ Там же. С. 13–14.

¹⁰⁸ Polechow S. Itinerarium wielkiego księcia litewskiego Witolda: 4/5 sierpnia 1392 – 27 października 1430 // Rocznik Lituanistyczny. T. 5. Rok 2019. S. 9–120.

¹⁰⁹ Seggern H. von. Die Entstehung des Postwesens in Mitteleuropa – eine «Kommunikationsrevolution»? // Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte. Bd. 34/2. 2007. S. 196–197.

¹¹⁰ Polechow S. Itinerarium wielkiego księcia... S. 36–37.

нас имеет информация о возвращении посольства в 1526 г., поскольку она касается пути, трасса которой хорошо известна – Старой Смоленской дороги. Часть ее существует и сегодня под тем же названием, а часть вошла в состав Минского и Можайского шоссе. Это дает нам возможность точнее оценить погрешность расчетов по прямой. Например, расстояние от Смоленска до Дорогобужа по прямой составляет 81 км, а по реальным дорогам – 93,5 км (разница в 15,43%), от Дорогобужа до Вязьмы соответственно 71,2 и 85 км (разница в 19,38%), от Вязьмы до Москвы (через Можайск) – 219 и 233,9 км (разница – 6,8%). Весьма извилистыми могли быть и отрезки маршрута, проходившие зимою по льду рек: так, упоминаемый далее путь из Вятки в Дриссу составляет по Двине около 26 км, а расстояние по прямой между ними – 20,4 км (разница в 27,45%). Таким образом, расхождения пусть и не радикальны, но довольно заметны. В итоге при подсчете общего расстояния погрешность расчета возрастает. Но все же при использовании большого массива цифр мы можем получить достаточно полное представление о тогдашних скоростях (см. табл. 3).

Таблица 3

**Скорость передвижения по сухопутным дорогам в итинерарии
С. Герберштейна (1517, 1526)**

Участок пути	Выезд	Прибытие	Расст., км	Дней	Км/сут.
Посольство 1517 г.					
<i>Литовский участок маршрута</i>					
Вильна – Неменчине – Свенцяны	14.03	15.03	76,2	2	38,1
Свенцяны – Диснай*	16.03 (?)	16.03	41	1	41
Диснай – Дрисвяты	17.03 (?)	17.03	24,7	1	24,7
Дрисвяты – Браслав	18.03 (?)	18.03	22,9	1	22,9
Браслав – Дедино	19.03	19.03	29,3	1	29,3
Дедино – Вятка	20.03	20.03	12,9	1	12,9
Вятка – Дрисса (по льду Зап. Двины) – «Допороски» (Пороги, позже Дисна)	21.03 (?)	21.03	26 (по льду) + 30 (по берегу?)	1	56
«Допороски» – Полоцк	22.03	22.03	35,6	1	35,6
Полоцк – Горспля	24.03 (?)	24.03	36	1	36
Горспля – Миленки (совр. Мыленки), «дом рыбака»	25.03 (?)	25.03	37,7	1	37,7
Миленки – Ницца	26.03 (?)	26.03	25,3	1	25,3
<i>Итого по литовскому участку:</i>			397,6	12	33,1
Московский участок маршрута					
Ницца – Quadassen** – Corsula** – Опочка	27.03 (?)	29.03	65,2	3	21,7
Опочка – Воронич – Выбор	30.03 (?)	31.03	66,4	1,5	44,3
Выбор – Володимирец – Брод *** – Порхов	31.03	01.04	67	1,5	44,7
Порхов – Опока – Райцы – Dwerenbutig (Теребутицы?)**** – Сутоки – Новгород	02.04 (?)	04.04	138	3	46

Таблица 3 (окончание)

Участок пути	Выезд	Прибытие	Расст., км	Дней	Км/сут.
<i>Итого по данному отрезку московского участка:</i>			336,6	9	37,4
Яжелбицы – Хотилово – (Вышний) Волочек	11.04 (?)	12.04	107,8	2	53,9
Волочек – Торжок – Медное – (р. Волга) – Городня – Шоша – Шорново – Клин	13.04 (?)	16.04	208	4	52
Клин – Черная грязь	17.04 (?)	17.04	54	1	54
Черная грязь – Москва	18.04 (?)	18.04	31,3	1	31,3
<i>Итого по данному отрезку московского участка:</i>			401,1	8	50,1
В целом по обоим отрезкам московского участка:			737,7	17	43,4
В целом по литовскому и московскому участкам:			1135,3	29	39,1
Посольство 1526 г. (обратный путь)					
Москва – (Можайск) – Вязьма (по Старой Смоленской дороге)	11.11	14.11	233,9	4	58,5
Вязьма – Дорогобуж (по ней же)	15.11 (?)	17.11	85	3	28,3
Дорогобуж – монастырь Smerkalnky***** – (р. Днепр) – церк. Козьмы и Демьяна** – Смоленск (по по Старой Смоленской дороге)	18.11 (?)	22.11	92,8	5	18,7
Смоленск – Дубровно	25.11	28.11	91,2	4	22,8
В целом:			502,9	16	31,4

Составлено по: Герберштейн С. Записки о Московии. В 2-х тт. / Под ред. А.Л. Хорошкевич. М.: Памятники исторической мысли, 2008. Т. I. Тексты. С. 611–625, 695; Т. II. Статьи, комментарий, приложения, указатели, карты. С. 472, 510–511, 640. Расстояние между пунктами определено нами и, если не указано иное, всюду дается по прямой. Цифры округлены.

Примечания.

* В русском комментарии к запискам С. Герберштейна этот пункт ошибочно отождествлен с г. Дисной, хотя сам автор подчеркивает, что он стоит у озера с тем же названием, а другой комментатор далее отмечает, что собственно Дисна возникла лишь позднее на месте селения Пороги (у Герберштейна – «Допороски»), причем на р. Двине (Герберштейн С. Записки о Московии. Т. I. С. 611; Т. II. С. 471–472).

** Неотождествленные пункты (при подсчете километража не учитываются, расстояния измеряются на отрезках между ближайшими к ним известными пунктами).

*** Селение Брод, возможно, тождественно с дер. Бродовичи Порховского района Псковской обл.

**** Топоним Dwerenbutig (в латинском издании Dvuerenbutig), по предположению составителей указателя к книге Герберштейна, мог относиться к деревне Деревяница (Герберштейн С. Записки о Московии. Т. II. С. 640). Однако эту гипотезу нельзя принять: Деревяница (совр. Деревяницы) расположена на берегу Волхова дальше Новгорода, между тем как селение Dwerenbutig фигурирует еще по пути к нему, между Райцами и Сутоками. По нашему мнению, это нынешняя деревня Теребутицы, что подтверждается и текстом источника: в качестве ориентира в этом месте книги упоминается речка Струпин (совр. Струпенка), впадающая в Шелонь.

***** Данный топоним ни в одном из известных нам изданий Герберштейна не отождествлен. По всей видимости, речь идет о Свирколуцком Богородицком монастыре, который существовал в то время в дер. Свиrkovy Луки (Историко-статистическое описание Смоленской епархии. СПб., 1864. С. 302–303). Деревня Свиrkovy Луки (позднее Сверколуцье) располагалась между Старой Смоленской дорогою и Днепром (чуть ниже впадения р. Игуменки в последний) и исчезла после Великой Отечественной войны. Топоним, вероятно, был записан Герберштейном по-немецки со слуха и может быть предположительно реконструирован как *Swerkalucky* или *Swerkalutzky*. В дальнейшем при наборе книги с рукописи наборщик не разобрал в незнакомом названии часть букв и заменил их похожими по начертанию литерами (*m* вместо *w* и *n* вместо *u*).

Как можно видеть из таблицы, среднесуточное расстояние, покрываемое посольством в 1517 г. в московских владениях, на 31,12% превышало аналогичную величину в литовских (43,4 км в день против 33,1 км). У нас нет надежных данных, позволяющих однозначно установить причины столь заметной разницы. Она могла объясняться как более частым расположением мест ночлега вдоль дорог в Литве, так и, напротив, лучшим состоянием путей на московской стороне (по крайней мере, на наиболее оживленных трактах, прилегающих к Новгороду и Москве). В то же время средняя скорость на Старой Смоленской дороге и далее к литовской границе в 1526 г. (31,4 км в день) сопоставима со скоростью на литовской стороне и даже несколько уступает ей. Не исключено, что это объяснялось большей болотистостью местности (см. выше). В московских землях в XV–XVII вв. исходили из того, что лошади могут тянуть ямскую повозку без отдыха и кормления около 30 верст (т.е. 30–35 км), хотя реальные перегоны могли быть более значительными¹¹¹.

Среднее расстояние между ямами также примерно соответствовало этим представлениям и составляло обычно 30–40 верст (например, на дороге от Москвы до Смоленска), хотя на практике также нередко превышало его¹¹². Так или иначе, неоднократные жалобы Герберштейна на тяготы пути и нехватку подходящих мест для отдыха относятся к местностям по обе стороны границы.

К исходу столетия картина изменилась мало, о чем говорит описание посольства Льва Сапеги в Москву, состоявшегося осенью–зимой 1600 г. (см. табл. 4).

От эпохи Смуты до нас дошел ценный источник, как раз затрагивающий северские земли. В 1612 г. во время польского похода на Москву к войскам присоединился купеческий обоз. Он выехал 9 января из Киева в Москву, задерживаясь в некоторых городах по дороге. До нас дошел дневник этого путешествия, который вел киевский мещанин Богдан Балыка, во многих случаях отмечая даты прибытия и отъезда из населенных пунктов по пути следования. Этот источник дает (с учетом остановок в пути) следующую картину (см. табл. 5).

Ближние показатели имели сообщения XVII столетия и на русской стороне. Так, почта из Москвы в Нарву в начале 1670-х гг. шла 18 или 25 дней (в зависимости от того, опоздала ли очередная партия писем на соединяющий два города транспорт в Новгороде)¹¹³. Поверстная книга XVII в.

¹¹¹ Белобров В. А. Сколько могли пробежать за раз новгородские лошади? // География: развитие науки и образования. Т. I. Коллективная монография по материалам ежегодной международной научно-практической конференции LXXIII Герценовские чтения 22–25 апреля 2020 года / Отв. ред. С. И. Богданов, Д. А. Субетто, А. Н. Паранина. СПб.: Издательство РГПУ им. А. И. Герцена, 2020. С. 380–385.

¹¹² Гурлянд И. Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века. Ярославль, 1900. С. 56.

¹¹³ Уо Д. К. Истоки создания международной почтовой службы Московского государства в европейском контексте // Очерки феодальной России. Вып. 19. М. – СПб., 2016. С. 426.

Таблица 4

**Скорость передвижения посольства Льва Сапеги (1600)
по Старой Смоленской дороге**

Участок пути	Выезд	Прибытие	Расст., км	Дней	Км/сут.
1. Смоленск – Пнев (совр. Пнево)	05.10	05.10 (?)	43,5	1	43,5
2. Пнев – Дорогобуж	06.10 (?)	07.10 (?)	50	2	25
3. Дорогобуж – Колпита – Вязьма	07.10	09.10	85	3	28,3
4. Вязьма – Заозерье – Можайск	10.10 (?)	12.10	124	3	41,3
5. Можайск – Кубинск (совр. Кубинка)	13.10 (?)	14.10	46,3	2	23,1
6. Кубинск – Вяземы – Мамонов (совр. Мамоново)	15.10 (?)	15.10	43	1	43
7. Мамонов – Москва	16.10	16.10 (?)	20,6	1	20,6
В целом:			412,4	13	31,7

Составлено по: Пельгржимовский-Пелеш И. Описание посольства Льва Сапеги в Москву в 1600 г. / Пер. И. Шпилевского // Журнал Министерства народного просвещения. 1850. № 68. С. 95–97. Длина пути рассчитана нами: уч. 1–3 – по Старой Смоленской дороге; уч. 4 – по Минскому шоссе, уч. 5 – по Можайскому и Минскому шоссе, уч. 5 и 6 – по Можайскому шоссе.

Таблица 5

**Скорость передвижения купеческого обоза по дорогам Северщины
и прилегающих территорий в 1612 г.**

Участок пути	Выезд	Прибытие	Расст., км	Дней	Км/сут.
1. Киев – с. Новоселки	09.01 (чт.)	09.01 (чт.)	20	1	20
2. Новоселки – с. Навоз (совр. Днепровское)	10.01 (пт.)	11.01 (сб.)	82	2	41
3. Навоз – с. Вялье *	?	14.01 (вт.) (?)	26,5	1 (?)	26,5 (?)
4. Вялье – Лоев	14.01 (вт.) (?)	15.01 (ср.)	46,5	2 (?)	ок. 23
5. Лоев – Гомель	17.01 (пт.)	18.01 (сб.)	56	2	28
6. Гомель – Стародуб **	21.01 (чт.)	23.01 (сб.)	118	3	39,3
7. Стародуб – Кричев ***	06.02 (чт.)	09.02 (вс.)	143	4	37
8. Кричев – Мстиславль	?	14.02 (чт.) (?)	36	1 (?)	36 (?)
9. Мстиславль – Смоленск	?	24.02 (пн.)	87,5	?	?
10. Смоленск – Вязьма	24.02 (пн.)	01.03 (вс.)	178,5	7 ****	25,5
Среднесуточная скорость по участкам с известными данными (1, 2, 5–7, 10)					31,4

Составлено по: Записки киевского мещанина Божка Балыки о московской осаде 1612 г. Из летописного сборника Ильи Кошаковского // Киевская старина. 1882. Т. 3. № 7. С. 100–102. Расстояние между пунктами всюду указано по прямой, за исключением участка 10, где длина пути высчитана по трассе Старой Смоленской дороги. Цифры округлены.

* У Балыки пункт указан искаженно: «ув Ял селе».

** В источнике указано: «21 дня выехали з Гомля; за три дня приехали до Стародуба».

*** В тексте – «Крысов».

**** 1612 г. был високосным.

определяла расстояние между Москвою и Новгородом в 540 верст (зимой – 530 верст)¹¹⁴, т.е. примерно в 576 км по летнему пути. Расстояние от Великого Новгорода до Нарвы в ней не указано. Для определения этого расстояния воспользуемся информацией из специального исследования А. А. Селина, посвященного Ивангородской дороге¹¹⁵. Этот путь как раз соединял Новгород с Ивангородом. В упомянутой работе при описании трассы указаны 48 нумерованных пунктов, 27 из них поддаются нанесению на современную карту¹¹⁶. Наш подсчет отрезков пути между ними по прямой дает расстояние в 227,3 км (по летнему пути). Добавив к ним еще около 700 м, отделяющих центр Ивангорода от центра Нарвы, получаем 228 км. Итак, общее расстояние от Москвы до Нарвы через Новгород по тогдашним дорогам можно оценить в 804 км. Если исходить из этого, то получается, что при скорости доставки писем в 18 дней ямщики проделывали около 45 км в сутки. По тогдашним меркам это можно, видимо, оценить как весьма неплохой результат, хотя в XVI в. на этой трассе удавалось развивать и более высокие скорости¹¹⁷.

Недавние подсчеты М. Ю. Колпакова, проведенные по описаниям путешествий через белорусские и русские территории в XV–XVII вв., дают следующую картину. Нормой (в любой сезон, с остановками на отдых и прием пищи) при движении по плохой дороге была скорость около 15 км за световой день; по удовлетворительной дороге – 22–30 км за световой день. И лишь при крайнем напряжении сил путешественникам удавалось покрыть более 50 км за тот же срок¹¹⁸. Но поездки по делам торговли и по иным частным надобностям, скорее всего, уступали этим скоростям.

При перемещении людей и грузов с военными целями скорость и соответственно радиус доступности могли меняться в зависимости от территории, состояния дорог и численности войска. Учет этого аспекта весьма важен, поскольку дает возможность более объективно оценить военно-стратегическую роль расстояний между городами, а также между городами и государственными границами. Наиболее объективную картину могло бы дать сопоставительное исследование, в котором детально анализировались бы характеристики конницы у всех ключевых игроков здешней политической жизни в XVI–XVII вв. – Речи Посполитой, Русского царства, Запорожского войска и Крымского ханства. Такое исследование

¹¹⁴ *Петров В. А.* Географические справочники XVII в. // Исторический архив. Т. V. М.–Л., 1950. С. 146.

¹¹⁵ *Селин А. А.* Ивангородская дорога. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета; Языковой центр филологического факультета СПбГУ, 1996.

¹¹⁶ Это пункты 1–3, 9, 11, 13–15, 18, 22, 26, 28–40, 42, 47, 48.

¹¹⁷ Для сравнения: при Иване III (1462–1505) доставка почты по дороге между Москвою и Новгородом занимала 8 дней, а после устройства на дороге ямов со сменными лошадьми – 3 дня (*Seggern H. von.* Die Entstehung des Postwesens in Mitteleuropa... S. 198). Исходя из протяженности пути в 576 км, получаем скорость 72 км/сут. и 192 км/сут. соответственно.

¹¹⁸ *Колпаков М. Ю.* Качество дорог русско-белорусского пограничья в XV–XVII вв.: опыт европейских путешественников // Колпаков М. Ю., Михеев Д. В., Колпакова Ю. В. и др. Очерки антропологии дороги... С. 74–75.

должно было бы, естественно, учитывать и резвость тогдашних лошадиных пород, поскольку на интересующую нас эпоху некорректно механически переносить, скажем, данные XVIII–XIX вв. (когда появляется много улучшенных пород¹¹⁹). Насколько нам известно, таких подробных сравнительно-исторических работ пока не существует¹²⁰. В литературе встречаются отдельные оценки такого рода. Так, по расчетам А.И. Филюшкина, в войнах XVI в. средняя скорость передвижения русского войска в походе по суше по своей территории составляла около 20 км в сутки. На вражеской территории она резко падала, составляя в среднем около 7 км в сутки (из-за незнакомых дорог, порою сознательно приведенных в негодность отступающим противником, а также зависимости от медленно двигающегося обоза). Эти цифры касаются крупных воинских соединений. Небольшие отряды и конница перемещались мобильнее: их скорость могла возрастать до 50 и более км в сутки (при конных маршах и по воде)¹²¹.

Для XVII в. имеются данные, которые приводит С.А. Рябов в своем исследовании о русском пограничье. Конный пробег необремененного всадника, когда он «не гонит», составлял тогда в среднем 60–70 км в сутки. Обычный переход с обозом – 20–25 км, форсированный – 30–35 км. Максимальный пеший переход составлял 40–45 км в сутки. Довольно высока была скорость «летучих отрядов». Например, когда в XVII в. польское войско шло на Москву, то от Болхова до Козельска оно доходило за один день¹²² (расстояние между этими городами по прямой составляет 67 км, по современным автодорогам – около 90 км). Следует, однако, иметь в виду, что при перемещении конницы на большие расстояния скорость падала в связи с утомлением животных¹²³. Если вернуться

¹¹⁹ По данным XVIII–XIX вв., в России при передвижении галопом скорость лошади составляла св. 60 км/ч, а рысью (на коротком пути) – до 45 км/ч (*Gleiß K. Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut.* S. 102).

¹²⁰ См. содержательные обзоры по истории русских лошадиных пород: *Шануро Б.Л.* 1) Лошади «государева седла» в Московском государстве XVI–XVII вв. // Вестник Томского государственного университета. Культурология и искусствоведение. 2016. № 4 (24). С. 170–184; 2) Русская строевая лошадь в XVIII столетии // Вестник славянских культур. 2019. Т. 51. С. 36–47; 3) Русский всадник между царством и империей // Вестник Томского государственного университета. История. 2021. № 72. С. 95–100.

¹²¹ *Filiushkin A.* Voennye kommunikatsii Moskovskogo gosudarstva XVI veka [Les moyens de communication militaires en Moscovie au xvie siècle] // Cahiers du Monde russe. 60/1. Janvier-mars 2019. P. 11–14.

¹²² *Рябов С.А.* Здесь государевым «украинам» было бережение. Российское пограничье – особый объект культурного и природного наследия. М.: Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия, 2007. С. 95.

¹²³ Некоторые цифры, позволяющие оценить этот фактор, приводит В. Салач. В средние века всаднику после 5 или 6 дней пути требовалось дать коню целый день отдыха. На рубеже XIX–XX вв. немецкая кавалерия при наиболее благоприятных обстоятельствах могла проделать 80 км в сутки, но на другой день была неспособна повторить этот результат. При двухдневном марше она обычно покрывала до 100 км, но на третий день скорость падала до 30–40 км в день. Для некоторых животных требуется более частый и продолжительный отдых: так, быки могут бежать лишь 5 часов в сутки, а остальное время уходит на то, чтобы животные отдохнули, получили корм и пережевывали жвачку (*Salač V.* Zur Reisegeschwindigkeit in der Vorgeschichte. S. 51).

к приведенным выше данным из дневника Б. Балыки, то можно заключить, что отраженная в нем скорость перемещения в 1612 г. была близка к скорости обычного или форсированного перехода войска с обозом.

Скорость передвижения могла возрастать также, когда устанавливался санный путь. По свидетельству путешественника Павла Алеппского, посетившего Москву в 1656 г., «в зимние, морозные дни сани, запряженные лошадьми, несутся быстро, верст по сто в день»¹²⁴. Насколько корректна эта оценка, данная иноземным гостем? Прежде всего нужно выяснить, что понимается им под «верстой». Целиком в арабском оригинале дневник Павла не издавался. Но, как видно из недавней работы, посвященной этому источнику, по крайней мере, в Парижском его списке слова «верста», «версты» встречаются около 160 раз и транслитерированы как *fūrstī, farāstī, fūrstīyāt*¹²⁵. Таким образом, самый термин не принадлежит позднему русскому переводчику, а действительно присутствует в оригинале. Однако в источнике не уточняется, о каких «верстах» идет речь, а известно, что реальное содержание данного понятия могло на практике существенно отличаться от законодательного¹²⁶. Кроме того, вряд ли подобные скорости были возможны на всех доступных трассах, поскольку естественные ландшафтные ограничения для передвижения сохранялись и в зимнее время. Езда по льду крупных рек действительно позволяла быстро добраться в нужное место (ср. выше в табл. 3 о поездке по льду Западной Двины) и к тому же сводила к минимуму вероятность сбиться с пути. Но на суше ситуация могла быть иной. Таким образом, при нынешнем уровне знаний правомерно рассматривать свидетельство Павла не как точное указание, а скорее как общую характеристику скоростей на зимних дорогах.

В XVIII столетии, когда с помощью немецких и шведских специалистов было устроено усовершенствованное почтовое сообщение, средние скорости возрастают. Средняя скорость по дорогам Центральной России

¹²⁴ [Павел Алеппский]. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века, описанное его сыном, архидиаконом Павлом Алеппским / Пер. с арабск. Вып. 2. (От Днестра до Москвы). М., 1897. С. 115.

¹²⁵ Петрова Ю. И. Лексика славянских языков в дневнике Павла Алеппского // Вестник Православного Свято-Тихоновского гуманитарного университета. Серия 3. Филология. 2017. Вып. 53. С. 82, 84, 87.

¹²⁶ В Соборном уложении 1649 г. (ст. 6 гл. XIX) была предпринята попытка ввести единообразную систему мер: 1 верста = 1000 сажений = 3000 аршин (1 сажень равнялась 216 см, отсюда длина версты – 2160 м). Несмотря на это, фактически в ту эпоху длина версты сильно варьировала. Ее конкретный типоразмер зависел от маршрута и длины пути. Наблюдения над источниками XVII в. позволяют утверждать, что на путях до 300–350 км расчетная протяженность версты могла принимать практически любые значения в широчайших пределах; на путях протяженностью до примерно 900 км разброс значений для версты составляет от 1,0 до 1,5 км на версту. На путях же большей протяженности можно уверенно констатировать использование «путевой» версты в 500 сажень (Белобров В. А. Традиционные русские меры длины. М.: Сам Полиграфист, 2018. С. 201–217).

составляла примерно 7 верст в час летом и 5 верст зимою¹²⁷. Курьеры перемещались тогда со скоростью 6–7 км в час, в хорошее время года они могли покрыть до 80 км в сутки¹²⁸. На рубеже XVIII–XIX вв. скорость правительственных курьеров составляла уже около 180 верст в сутки. При обычных же обстоятельствах (на хорошем коне или в экипаже) она была около 20 км в час на коротком пути¹²⁹. Однако такие показатели были, конечно, характерны далеко не для всех трасс.

Аналогичную картину мы видим и на сопредельных территориях Речи Посполитой. Так, в землях нынешней Белоруссии в XVIII в. даже на главных путях, которые содержались лучше всего, она составляла: для обозов – 20–30 км в сутки, для специальных выездов крупных феодалов – до 40–50 км, а для специальных верховых – до 70–80 км¹³⁰.

Справедливости ради нужно сказать, что в ту эпоху и в Западной Европе дело, как правило, обстояло не лучше. Отмеченные выше скорости курьерских служб, заведенных в ряде стран, все же были исключением. Ни пассажирские, ни грузовые, ни обычные почтовые перевозки сравниться с ними не могли. Скорость экипажей из Лондона по восьми направлениям (Бери-Сент-Эдмундс, Данмау, Ипсвич, Колчестер, Лестер, Норвич, Челмсфорд, Шрусбери) в 1599–1640 гг. колебалась, по нашим подсчетам, от 24,1 до 44,3 км в день, составляя в среднем 35,5 км в день¹³¹.

Людовику XIV в 1681 г. удалось по одной из лучших французских дорог покрыть расстояние в 250 км за 10 дней, т.е. средняя скорость составила 25 км в день. К 1700 г. скорость почтовых карет в Германии и других странах Европы составляла в среднем всего 2 км/ч. В XVIII в. из-за плохого состояния дорог при перевозках обычной почты кучера пускали лошадей в основном шагом (ок. 1 м/с, т.е. 3,6 км/ч). Скорость имперской почты составляла в то время 3–4 км/ч, почтовых карет Саксонского курфюршества – 4,5 км/ч, Прусского королевства – 7,5 км/ч. Лишь там, где дорожное полотно было существенно лучше, скорость могла достигать 10 км/ч¹³². Но обычно скорости были ниже. В той же Франции, где к 1789 г. насчитывалось 25 тыс. км улучшенных грунтовых дорог, средняя по стране

¹²⁷ *Марасинова Л. М.* Пути и средства сообщения // *Очерки русской культуры XVIII века.* Ч. I / Отв. ред. Б. И. Краснобаев. М.: Издательство МГУ, 1985. С. 273.

¹²⁸ *Рябов С. А.* Здесь государевым «украинам» было бережение. С. 95.

¹²⁹ *Эйдельман Н.* Грань веков. Политическая борьба в России. Конец XVIII – начало XIX столетия. М.: Мысль, 1986. С. 8.

¹³⁰ *Жучкевич В. А.* Дороги и водные пути Белоруссии. С. 62.

¹³¹ Исходные данные о расстояниях по тогдашним дорогам в милях и продолжительности пути в днях взяты из работы: *Daybell J.* The Material Letter in Early Modern England. Manuscript Letters and the Culture and Practices of Letter-Writing, 1512–1635. Basingstoke–New York: Palgrave Macmillan Limited, 2012. P. 134. Пересчет сделан исходя из длины английской статутной мили в 1609,3 м.

¹³² *North M.* Kommunikation... S. 53–54; *Reinhardt W.* Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs... S. 108, 113.

скорость составляла 7 км/ч; при перемещении по таким путям (с ночными переездами) удавалось покрывать 90–100 км в сутки¹³³.

В России в первой половине XIX в. на ряде направлений, где уже существовали шоссейные дороги, удавалось достигать высоких скоростей. Так, путь в 2300 верст (2453,64 км) от Петербурга до Одессы правительственные курьеры покрывали за 7 дней (350,52 км в сутки), а на стратегической дороге Петербург – Киев в результате постройки здесь шоссе средняя скорость езды увеличилась с 340 верст в сутки до 480 верст¹³⁴. Но обычная скорость для едущих «по своей надобности» на почтовых (казенных) лошадях была зимой не более 12 верст в час, летом – не более 10, а осенью – 8 верст. В сутки обычно проезжали 70–100 верст. Но владельцы собственных лошадей давали им отдых в пути и, как правило, не ездили в ночное время, отчего скорость перемещения резко падала¹³⁵.

Следующие десятилетия, через тысячу лет после ибн Русты, тоже не принесли качественных изменений в скорости сообщений на Северщине и в прилегающих областях, хотя за состоянием дорог теперь все же осуществлялся более эффективный надзор. В середине XIX в. Генеральный штаб составил описание путей Черниговской губернии, где железных дорог тогда еще не было вовсе, а протяженность шоссе составляла всего 13 верст. Среди сухопутных дорог выделялись почтовые (16 дорог), транспортные (также 16) и проселочные (главных из них насчитывалось 29). Применительно к первым эксперты штаба отмечали, что по этим трактам можно проехать в любое время года любым родам войск. Но уже транспортные дороги были проезжими не во всякое время; при этом, как подчеркивалось в описании, на них не встречается ни одного хорошего места для ночлега, и даже овес есть не везде, поэтому его приходится возить с собою. Некоторые же проселочные дороги также оказывались непроезжими весной и осенью¹³⁶. О местах для ночлега и снабжении фуражом на таких дорогах в обзоре не упоминалось, но можно предположить, что там ситуация была еще хуже.

Через полвека дорожная сеть в регионе была уже более развитой, о чем говорит развернутая статистика такого рода, появившаяся на рубеже XIX–XX вв. Отобранные нами данные отсортированы по доле дорог, не имевших твердого покрытия.

¹³³ Roche D. Introduction // Voitures, chevaux et attelages du XVI-e au XIX-e siècle / Dir. sci. D. Roche. Paris: Association pour l'Académie d'art equestre de Versailles; Établissement public du musée et du domaine national de Versailles, 2000. P. 12, 15–16.

¹³⁴ Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010. С. 67, 84.

¹³⁵ Там же. С. 23, 26; Лотман Ю. М. Роман А. С. Пушкина «Евгений Онегин». Комментарий. Пособие для учителя. Изд. 2-е. Л.: Просвещение. Ленинградское отделение, 1983. С. 108.

¹³⁶ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Издаваемое по высочайшему повелению при 1-м отделении Департамента Генерального штаба. Т. XII. Малороссийские губернии. Ч. 2. Черниговская губерния / [По рекогносцировкам и материалам, собр. на месте, сост. Мицевич]. СПб., 1851. С. 38, 48, 52–54.

Таблица 6

**Характеристики дорожной сети на некоторых территориях
Северщины и прилегающих областей в конце XIX в.**

Губерния	Протяженность дорог			Плотность дорожной сети, саж. на 1 кв. версту.		
	Желез- ные, верст	Гужевые		Железные	Гужевые	
		верст	в т.ч. грунто- вые, %		Шосс	Грунт
Орловская	1118	2489,01	81,12	0,31	5,74	28,97
Смоленская	827	2604,92	87,84	0,29	3,22	23,26
Черниговская	844	2427,1	91,86	0,20	2,15	24,97
Курская	1010	3053,52	92,64	0,23	2,75	34,65
Витебская*	701	6629,15	94,61	0,27	4,62	85,76
Минская	1074	5934,88	95,28	0,28	1,75	35,27
Могилевская	452	17660,2	96	0,14	8,37	201,2
Полтавская	683	5361,57	96,84	0,14	1,93	59,21

Составлено по: Мейен В. Обзор России в дорожном отношении. М.: Т-во «Печатня С.П. Яковлева», 1900. С. X–XI, XXVI–XXX, 86, 139, 159–160, 228, 307, 324–326, 353, 356–357. Абсолютные данные округлены нами до второй цифры после запятой. Итоговые значения протяженности гужевых дорог по каждой губернии, а также проценты везде подсчитаны нами.

** Протяженность грунтовых дорог в Витебской губ. у Мейена указана по состоянию на 1883 г., в то время как шоссейных – на 1899 г., поэтому наш подсчет по губернии в целом приблизительный.*

Приведенные цифры говорят о том, что в системе коммуникаций, как и прежде, абсолютно преобладали гужевые пути – даже с поправкой на конкуренцию железных дорог. Именно гужом обеспечивалась основная масса внутригубернских транспортных потоков. Ситуация делается еще нагляднее, если подсчитать на основе вышеприведенных цифр соотношение плотности дорожных сетей разных категорий. В Черниговской губ., в которую входил тогда Стародубский уезд, плотность железнодорожной сети в 10,75 раза уступала плотности шоссейных дорог. В прочих губерниях эта величина варьировала от 6,25 (Минская губ.) до 59,78 (Могилевская). В свою очередь, плотность шоссейных дорог была в Черниговской губ. в 11,61 раза ниже, чем грунтовых (в других губерниях этот показатель составлял от 5,05 в Орловской до 30,68 в Полтавской). Наконец, если сопоставить плотность железных дорог с плотностью грунтовых, то по Черниговской губ. она была ниже в 124,85 раза, а по другим губерниям колебалась от 80,21 раза в Смоленской до 1437,15 раза в Могилевской.

То, что основная часть гужевых путей не имела твердого покрытия, по-прежнему существенно затрудняло сообщения. Такие дороги на долгое время оказывались непроезжими. Так, в упомянутой выше Курской губернии этот срок в начале XX в. составлял 4 месяца в году, для Харьковской

(соседней с Полтавской губ.) – 2,5 месяца¹³⁷. О придорожной инфраструктуре гужевых путей того времени надежных сводных данных нет, но вряд ли она качественно изменилась за полвека.

Наконец, и в первой трети XX в. мы видим близкую картину, о чем говорит статистика гужевых перевозок, относящаяся к 1920-м гг. В это время ситуация с дорожной сетью мало изменилась по сравнению с рубежом столетий, поскольку до начала первых пятилеток в интересующей нас зоне Европейской части страны заметных дорожныхстроек почти не велось¹³⁸. К сожалению, для этого времени у нас нет такой статистики по самому Стародубскому уезду и вообще по тем губерниям, к которым он относился после революции¹³⁹. Но мы располагаем аналогичными сведениями по сопредельным территориям, которые в совокупности дают достаточно полную картину. Они касаются трех губерний России (Курской, Орловской и Смоленской), а также Белорусской ССР (включала в те годы в основном территории бывших Витебской, Минской и Могилевской губ.) и части Полтавской губ. (Лубенский округ). Из них видно, что тогдашняя ситуация во многом напоминала картину, характерную для предшествующих столетий.

Подведем промежуточный итог сказанному. Знакомство с цифрами за более чем тысячу лет позволяет заключить, что при использовании гужевого и верхового транспорта суточная дальность таких рейсов хотя и превышала дальность пеших переходов, но все же длина дневного пути различалась не слишком значительно. При этом в общей массе гужевых перевозок преобладали рейсы на короткие расстояния. И в 930-х гг., и в конце 1920-х рутинное гужевое сообщение даже на оживленных направлениях обычно не более чем вдвое превышало дневной пеший путь из деревни в город, а то и уступало ему. В целом длина такого пути колеблется около величины 30 км в день¹⁴⁰.

¹³⁷ Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России. (Исторический очерк) // Россия и современный мир. 2007. № 1. С. 129.

¹³⁸ В одной из специальных работ этого времени отмечалось, что при колоссальной общей протяженности грунтовых дорог в СССР (около 3 млн км) в ближайшие десятилетия их невозможно обеспечить твердым покрытием на сколько-нибудь значительном расстоянии. Единственной сколько-нибудь осуществимой задачей тогда представлялось создание сети грунтовых дорог улучшенного типа в отдельных важнейших районах. Но в целом прогнозировалось, что осенняя и весенняя распутицы на дорогах еще долгие годы будут продолжать оставаться нормальными явлениями, а стране предстоит считаться с периодическими затруднениями и временными полными перерывами в гужевом транспорте в большинстве районов (Бенуа К.М. К вопросу об изучении влияния погоды на степень проезжаемости грунтовых и санных дорог. (Отд. оттиск из «Метеорологического вестника» № 5 1929. Л., 1929. С. 8).

¹³⁹ До 1919 г. Стародубский уезд был частью Черниговской губ., в 1919–1926 гг. – Гомельской губернии РСФСР. Затем, в связи с расформированием этой губернии, вошел в состав Брянской губ. (1926–1929).

¹⁴⁰ Интересно, что эта величина (или близкие ей), выводимая из эмпирического материала, в XIX в. получила признание и на законодательном уровне. Так, урочные положения

Таблица 7

**Средняя дальность гужевых перевозок на некоторых территориях
Северщины и прилегающих областей в 1920-х гг.**

Территория	Средняя дальность гужевой перевозки, км			
	1925	1926	1927	В среднем за весь период
Орловская губ.	29,5	37,0	34,4	33,6
Смоленская губ.	43,8	29,5	25,0	32,8
Белорусская ССР	35,6	45,1	42,6	41,1
В среднем за 1925–1927 гг.:	36,3	37,2	34	35,8
Курская губ.	–	15,4	17,2	16,3
Полтавская губ. (Лубенский округ)	–	25,0	18,8	21,9
В среднем за 1926–1927 гг.:	–	20,2	18	19,1
В среднем за 1926–1927 гг. по всем террит.:	–	30,4	27,6	29

Составлено по: Эвальд В. А. Гужевые перевозки. Опыт исследования их по данным сельской кооперации и торговли за 1925–1927 гг. М.: Транспечать НКПС, 1930. С. 104. Прочерк означает отсутствие доступных данных за 1925 г. Все средние цифры за периоды в 1–3 года соответственно выведены нами.

Такая ситуация объяснялась не только абсолютным преобладанием грунтовых дорог, но и рядом других причин. Крестьянские обозы, как правило, предпочитали двигаться не по шоссе (даже при наличии таковых), а именно по мягкому грунту, поскольку деревенские лошади большей частью не были подкованы, а колеса не имели железных ободьев. Кроме того, качество самого рабочего скота, как правило, было низким. В начале XX в. лучшие лошади забирались в кавалерию, поэтому сильные жереб-

1843 г. на строительные работы исходили из того, что при перевозках на казенных или хороших крестьянских лошадях общий ежедневный путь воза, перемещающего груз в 30 пудов, а обратно едущего порожняком, должен был в летнее время составлять: на расстояния более версты – 36,5 версты (38,93 км), а в 1 версту и менее – до 22 верст (23,47 км). При этом предполагалось, что лошадь с тяговой силою в 30 пудов развивала скорость с грузом 3 версты в час, а порожняком – 4 версты в час (§ § 537, 540, п. «б») (Урочные положения на все вообще работы, производящиеся при крепостях, гражданских зданиях и гидротехнических сооружениях. [Высочайше утверждено февр. 4 дня 1843]. СПб., 1843. С. 474–476). Сходную норму устанавливают Правила о порядке приведения в действие положений о крестьянах, вышедших из крепостной зависимости, от 19 февраля 1861 г. Они предусматривали, что со дня обнародования Положений и впредь до 15-го марта 1862 г. в тех имениях, где еще сохраняется подводная повинность, крестьянские подводы могут быть посылаемы с сельскими произведениями помещика не иначе как в счет барщины, причем расстояние для проезда в один день как с кладью, так и без кладя полагается: для каждой подводы конной – в 30 верст, а для воловьей – в 20 верст (п. 11 подп. 1, 2) (Российское законодательство X–XX веков. В девяти томах. Т. 7. Документы крестьянской реформы / Отв. ред. О. И. Чистяков. М.: Юридическая литература, 1989. С. 223).

цы составляли не более 5,7% от всего гужевого парка. Оставшаяся часть делилась примерно поровну между меринами и кобылами. Из-за скудного питания и плохих условий содержания крестьянские лошади были низкорослыми и малоразвитыми, масса их тела составляла в среднем по 15 пудов. Уход, упряжь и корм для такой скотины требовали больше хлопот и расходов, чем для крупного и рослого животного в 30–35 пудов живого веса, которые были распространены в Западной Европе, особенно Скандинавских странах, Голландии и Дании. Тяговая сила такой лошади была в 1,5–2,4 раза больше, чем у российской. В 1920–1930-е происходит запоздалый взлет гужевого транспорта в России: в первые две пятилетки он взял на себя львиную долю всех перевозок грузов в стране в радиусе до 30 км от железнодорожных станций, пристаней, городов. Но этот рост был скорее количественным, чем качественным¹⁴¹.

На скорость передвижений влиял еще один фактор – на сей раз не физический, а культурно-психологический, связанный с определенным восприятием времени. В аграрном обществе экономия времени и скорость перемещения как таковые далеко не всегда рассматривались как блага сами по себе. Общество средних веков и раннего Нового времени – это общество в основном аграрное. «Сельское» время, как подчеркивал А. Я. Гуревич, – природное, а не событийное, оно не нуждается в точном измерении и не поддается ему. Это время людей, не овладевших природой, а подчиняющихся ее ритму. Средневековое время – медленно текущее, неторопливое, длительное, его не берегут. Отголоски таких представлений долго сохранялись в аграрных странах Европы¹⁴².

При этом значительное влияние на восприятие времени оказывала церковь. Она не только структурировала год через систему праздников и постов. Время рассматривалось ею как собственность Бога, поэтому человек не властен над временем. Этот аргумент использовался как основание для осуждения ростовщичества (ростовщики, давая в долг под проценты на том только основании, что должники пользуются этими средствами в течение некоторого срока, фактически торгуют временем, которое им не принадлежит). Церковь также запрещала трудиться в праздники, причем дни, объявленные запретными для труда, занимали более трети времени в году¹⁴³.

Однако постепенно благодаря секуляризации массового сознания и совершенствованию инфраструктуры положение меняется. Как отмечают

¹⁴¹ Гольц Г. А. Гужевой транспорт... С. 119–120, 130, 135–136.

¹⁴² Гуревич А. Я. Избранные труды. Средневековый мир. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 2007. С. 96, 126. А. Я. Гуревич цитирует в этой связи ирландское присловье, записанное Генрихом Беллем: «Когда Бог создал время, Он сотворил его достаточно» (Там же. С. 126). У русских существует подобная же пословица: «У Бога дней много» (Пословицы русского народа. Сборник В. Даля. В 2-х тт. Т. 2. М.: Художественная литература, 1989. С. 66).

¹⁴³ Гуревич А. Я. Избранные труды. Средневековый мир. С. 124, 127.

современные исследователи, улучшение качества дорог (как на магистральных, так и на второстепенных направлениях) не только было ответом на нужды развития экономики и государства, но и само порождало новые, неизвестные ранее потребности. Иерархия скоростей и аллюров (от шага – к рыси, от рыси – к галопу) менялась в зависимости от средства передвижения, потребностей и времени. Возможность перемещаться быстрее начинает восприниматься как благо. Так, в «церемониальной» Франции с ее торжественными выездами короля и знати, экипажи в XVIII в. передвигались в принципе с той же скоростью, что и транспорт торговцев (5–6 км в час, что позволяло с большим трудом преодолевать радиус от 20 до 30 км в день). Повсеместное внедрение шоссе и почтовых станций позволило в первой половине XIX в. увеличить среднюю скорость на французских дорогах до 14–16 км/ч, что вызывало энтузиазм у современников¹⁴⁴.

На востоке Европы нравы и обычаи в этой сфере эволюционировали сходным образом. Как отмечает Ю.М. Лотман, «в допетровской Руси признаком важности пассажира была медленная езда. В послепетровском обществе знаками достоинства сделалась и слишком быстрая (признак «государственного» человека), и слишком медленная езда (признак вельможества). В Москве ездили медленнее, чем в Петербурге. Однако еще в XVIII в. установилась общеевропейская «шегольская» мода очень быстрой езды по людным улицам города»¹⁴⁵. Как видим, в определенных общественных кругах быстрые перемещения становятся престижными. В то же время среди крестьян продолжала господствовать «минималистская» трудовая этика. Труд, по их представлениям, должен был быть умеренным, рассчитанным не на обогащение, а на удовлетворение базовых жизненных потребностей. Соответственно строился и бюджет времени. «Излишек» последнего охотно тратился на праздники, составлявшие до трети всех дней в году. Праздники считались богоугодным делом, работа в эти дни осуждалась обществом. Такие взгляды долго сохранялись и после отмены крепостного права¹⁴⁶. По-видимому, данное обстоятельство, во многом определявшее темп жизни, сказывалось и на скорости поездок. Насколько нам известно, специальные систематические исследования этой интересной темы применительно к коммуникациям доиндустриальной эпохи пока отсутствуют, но игнорировать роль упомянутого фактора все же не следует.

¹⁴⁴ Roche D. Introduction // *Voitures, chevaux et attelages...* P. 13; *Studený C. L'ecceil de la vitesse: La France au galop de la malle-poste* // Ibid. P. 247–263.

¹⁴⁵ Лотман Ю.М. Роман А.С. Пушкина «Евгений Онегин». С. 107.

¹⁴⁶ Подробнее см.: Миронов Б.Н. Российская империя: от традиции к модерну. В 3-х тт. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет; Санкт-Петербургский институт истории Российской академии наук, 2015. Т. 2. С. 74, 179, 191, 220, 305; Т. 3. С. 414–474, 642.

Все сказанное позволяет предположить, что в XVII в., когда дорожная сеть была еще менее развита, качество местного рабочего скота также вряд ли было существенно выше, чем в XX в., а в сознании населения господствовали традиционные представления о ценности времени, рутинное гужевое сообщение даже на оживленных направлениях как минимум не превышало приведенных показателей 1920-х гг.

Продолжая изучение вопроса о месте и роли города в региональном и межрегиональном масштабе, рассмотрим теперь положение Стародуба по отношению к другим городам. Если исходить из приведенных выше цифр и условно считать «зоны притяжения» городов одинаковыми, то получается, что при обычных условиях расстояние между ними могло составлять около 80 км. При меньшей удаленности могло происходить известное взаимопересечение зон влияния. Не единственным, но важным, легкодоступным и верифицируемым показателем такого рода также могут служить расстояния по прямой. В качестве гипотетического модуля мы использовали 80-километровое расстояние и соответственно разделили пространство вокруг Стародуба на 4 зоны в виде концентрических кругов с радиусом в 80, 160, 240 и 320 км соответственно. Это позволит рассмотреть ситуацию в большей части Смоленского воеводства и на всех близлежащих территориях – в Речи Посполитой, Русском царстве и Диком поле¹⁴⁷, а также проследить некоторые общие закономерности формирования городской сети.

В избранных пределах мы составили предварительный список городов, выделявшихся в первой половине XVII в. своей людностью, военным значением, экономической ролью и (или) юридическим статусом (как центры воеводств, поветов, уездов, староств, часто имевшие Магдебургское право). На протяжении этого бурного времени их значение могло меняться. Одни приходили в упадок из-за военного разорения и экономических проблем, вызванных продолжительными войнами¹⁴⁸ (отдельные примеры см. ниже), другие, напротив, обнаруживали тенденцию к росту. Некоторые приобретали привилегии от властей, а некоторые – их утрачивали. У историков нет и единого мнения о типологии городов региона, критериях разграничения понятий «город»

¹⁴⁷ Мы используем данное словосочетание как традиционное для обозначения слабо-заселенных территорий к югу от границы обеих держав, хотя и сознаем его условность. А. И. Папков указывает, что в русских источниках XVI–XVII вв. эти земли чаще именовались просто «Подем» или «Польской украиной» (Папков А. И. Порубежье Российского царства и украинских земель Речи Посполитой (конец XVI – первая половина XVII века). Белгород: Константа, 2004. С. 11–12).

¹⁴⁸ В наш перечень не включены поселения, пришедшие в упадок задолго до описываемых событий, такие как Вержавск, Вщиж, Дмитровец, Звенигород-на-Оке, Любутск, Опаков, Серенск и другие. В зонах II–IV не учтены также пункты, игравшие ранее заметную роль в административном отношении, но позднее ее утратившие.

и «местечко»¹⁴⁹. Но все же, поскольку процесс горообразование носил долгосрочный характер, мы сочли необходимым учесть по возможности все значимые пункты¹⁵⁰.

Дополнительной проблемой является то обстоятельство, что далеко не все города находятся сегодня на своих изначальных местах, засвидетельствованных летописями и раскопками. При этом известно, что многие из них возникли в паре с более старыми поселениями – например, при формировании торгового, отстоящего от племенного центра, или при закладке нового города с христианским населением в стороне от языческого поселка. Не были исключением в этом контексте и северские города, например, Почеп, Мглин, Погар¹⁵¹. Согласно арабским источникам, на Руси «старый» город находился в пределах дневного перехода от «нового»: расстояние между ними могло составлять ок. 25 км по реке, а по суше – 10–15 км. Со временем один из таких парных городов часто становился ведущим, а другой приходил в упадок, причем этот процесс занимал около 25 лет, т.е. одно поколение¹⁵². Но все же в целом расстояние между древним и новым местом поселения редко оказывалось очень велико. Для нас в этом контексте была важна не абсолютная точность цифр, а скорее общие тенденции, преобладавшие в географии расселения.

Помимо исторических атласов, карт, справочников и описаний края¹⁵³, ориентиром нам служили также два важных русских источника XVII в. Это прежде всего известная Книга Большому Чертежу, появившаяся почти в то же время, что и публикуемые нами документы. Она была составлена в 1627 г. Разрядным приказом как сопроводительный текст к обширной карте (самая карта до нас, к сожалению, не дошла). В книге дается

¹⁴⁹ Об этом см.: *Швидько А. К.* Типология городов Левобережной Украины второй половины XVII–XVIII века // Теория и методика историографических и источниковедческих исследований. Межвуз. сб. научн. тр. / Отв. ред. Н. П. Ковальский. Днепропетровск: ДГУ, 1989. С. 105–115; *Мальченко О. [Е.]* Украинские пограничные укрепленные поселения как тип периферийного города (XVI – середина XVII в.) // Столичные и периферийные города Руси и России в Средние века и раннее Новое время (XV–XVIII вв.). Тезисы докладов научной конференции (Москва, 3–5 декабря 1996 г.) / Редколл.: А. Л. Хорошкевич, А. В. Юрасов. М.: Издательский центр Института российской истории, 1996. С. 95–97.

¹⁵⁰ Обширные перечни поселений представлены в работах: *Куза А. В.* 1) Малые города Древней Руси. М.: Наука, 1989; 2) Древнерусские городища X–XIII вв. Свод археологических памятников. М.: Христианское издательство, 1996.

¹⁵¹ См.: *Слюнченко Ю. И.* Из исследований Почеп и его округа // ДД. Вып. III. 2004. С. 236–249; *Карпов Д. А.* Находки домонгольского времени с городища Мглин-2 // Там же. С. 249–253; *Шинаков Е. А.* Радош – Радогощ (к вопросу о возникновении городов с «блуждающими названиями») // Там же. С. 253–267.

¹⁵² *Дубов И. В.* Города, величеством сияющие. Л.: Издательство Ленинградского университета, 1985. С. 25–32; *Малыгин П. Д.* О «парах» и «переносах» городов Древней Руси // Земли родной минувшая судьба... К юбилею Андрея Евгеньевича Леонтьева / Отв. ред. А. В. Чернецов, И. Н. Кузина. М.: Институт археологии РАН, 2018. С. 106–120.

¹⁵³ Среди последних большую ценность представляют сведения в вышеупомянутой книге дипломата Герберштейна (*Герберштейн С.* Записки о Московии. Т. I. С. 309–329).

описание поселенческой сети по речным бассейнам с указанием расстояний между городами. Географически она охватывает не только области, находившиеся под русским контролем, но и обширные территории, принадлежавшие тогда Речи Посполитой¹⁵⁴. Поскольку Разрядный приказ был органом военного управления, то связь книги с военно-стратегическими интересами страны представляется очевидной.

Ее дополняет более поздний источник – это упомянутая выше Поверстная книга, возникшая в стенах Ямского приказа. Она также имела практическую цель – упорядочить работу ямской службы и надлежащим образом планировать расходы на ее содержание¹⁵⁵. Книга не датирована. Ознакомление с ее содержанием позволяет отнести ее составление не ранее чем к середине XVII в. Дело в том, что в ней упоминается целый ряд городов, которые в 1625 г. либо еще не существовали, либо представляли собою незначительные поселения. Так, в книге названы как уже существующие Харьков, Суджа, Обоянь и Сумы¹⁵⁶. Возникновение Харькова принято относить к началу, а Сум – к середине 1650-х гг. Обоянь, по данным недавних исследований, основана в 1649 г., а Суджа – и вовсе в 1661 г.¹⁵⁷ Но все же этот источник содержит и важные сведения о сложившихся ранее поселенческой и дорожной сети. Книга включает описание девяти важнейших трактов (ямских дорог), отходящих от Москвы, с ответвляющимися от них второстепенными дорогами, также с указанием расстояний между поселениями в верстах. Она включает и города на территории Речи Посполитой. В ней нас интересуют описания IV, V и VII трактов¹⁵⁸.

При отборе населенных пунктов мы учитывали, что в интересующую нас эпоху, да и позднее, сеть сухопутных дорог находилась в сложном взаимодействии с системой рек. Последние представляли важность не только как судоходные пути. Зимой по их льду осуществлялось регулярное сообщение; кроме того, даже вдоль мелких потоков нередко прокладывались

¹⁵⁴ Книга Большому Чертежу / Подг. к печ. и ред. К. Н. Сербиной. М. – Л.: Издательство Академии наук СССР, 1950. С. 96–120.

¹⁵⁵ Подробнее см.: *Лаппо-Данилевский А. С.* Поверстная и Указная книги Ямского приказа. СПб., 1890.

¹⁵⁶ Книга опубликована: *Петров В. А.* Географические справочники XVII в. С. 74–165 (об упомянутых городах см. на с. 132–133).

¹⁵⁷ *Бабин И. П., Озеров М. М.* Об основании и строительстве Обояни // Обоянь и обоянцы в отечественной и зарубежной истории и культуре. Сборник материалов межрегиональной научной конференции (г. Обоянь, 21 апреля 2012 г.) / Ред.-сост. А. И. Раздорский. Обоянь: Обоянский филиал ОБОУ СПО «Курский колледж культуры», 2013. С. 39; *Бабин И. П.* История основания города Суджи // Суджа и суджане в отечественной и зарубежной истории и культуре. Сборник статей и материалов / Ред.-сост. А. И. Раздорский. Курск: Курский государственный университет, 2015. С. 94.

¹⁵⁸ *Петров В. А.* Географические справочники XVII в. С. 126–128, 130–132, 134–139, 143–144.

дороги местного значения¹⁵⁹. Руслу отдельных пересохших рек превращались в шляхи, по которым перемещались большие массы людей, грузов и скота. Принимая во внимание эти обстоятельства, мы разбили города на группы по водным путям. Напомним здесь, что сам Стародуб лежит на р. Бабинце, притоке Вабли (один из притоков Судости, впадающей в Десну)¹⁶⁰.

Основная часть интересующих нас пунктов расположена в бассейне Днепра и его важнейших притоков (см. табл. 8).

Таблица 8

Расстояния от Стародуба по прямой от городов на Днепре и его притоках

Днепр и его правые притоки		Левые притоки Днепра (с их притоками)							
		Сож		Десна (без Сейма)		Сейм (приток Десны)		Прочие (Вязьма, Сула, Псел, Ворскла, Супой)	
Город	Км	Город	Км	Город	Км	Город	Км	Город	Км
Зона I (до 80 км)									
		Мглин** Дроков	53 58	Радогощ (Погар)** Почеп** Трубчевск (с 1645 г. в России) <i>Новгород- Северский</i>	34 60 68 73				
Зона II (81–160 км)									
		Попова Гора	91						
		Гомель	118	Короп Сосница Кролевец **	114 119 122				
		Чечерск* Чериков**	131 142	Мена Севск (Р.) Брянск (Р.) Райгород (Березна)	127 127 130 130	Глухов**	128		

¹⁵⁹ В Черниговской губернии в середине XIX в. зимние дороги шли главным образом по левым берегам Днепра, Десны, Сейма и более мелких рек (Военно-статистическое обозрение... Т. XII. Ч. 2. С. 54). Можно полагать, что и в предшествующий период эти пути пролегли в основном по тем же трассам.

¹⁶⁰ В Книге Большому Чертежу указывается, что «Стародуб стоит у родника-колодезя, а реки под ним нет» (Книга Большому Чертежу. С. 102). Возможно, это свидетельство было основано на непроверенной информации или же Бабинце считался незначительной речкой и из-за этого не попал на карту, к которой, собственно, и составлялась упомянутая книга.

Таблица 8 (продолжение)

Днепр и его правые притоки		Левые притоки Днепра (с их притоками)							
		Сож		Десна (без Сейма)		Сейм (приток Десны)		Прочие (Вязьма, Сула, Псел, Ворскла, Супой)	
Город	Км	Город	Км	Город	Км	Город	Км	Город	Км
Лоев* Холмеч	152 154	Кричев**	143	Комаричи (Р.)	139	Батурин	139		
		Рославль Пропойск	151 152	Борзна Бахмач <i>Чернигов**</i>	152 156 157	Путивль (Р.)	159		
Зона III (161–240 км)									
<i>Речица*</i> Любеч	162 174	Мсти- славль** Чаусы** Радомль	174	<u>Карачев</u> (Р.)	161	Рыльский (Р.)	174		
Рогачев Брагин (басс. Припяти)	190 192			Нежин**	184	Конотоп	196	Ичня Ахтыр- ка (с 1645 г. в Рос- сии)	190 196
Быхов	198							Недри- гай лов (с 1645 г. в России)	209
Могилев*	219	Горы- Горки**	223	Ельня	222			Ромны	211
Черно- быль (Припять)	228			Остер	224			Среб- ное Прилу- ки	214 223
Крас- ный**	237								
Зона IV (241–320 км)									
Мозырь* (Припять)	245							Лохви- ца**	250
Шклов* <i>Смоленск*</i> Бобруйск (Березина)	245 249 251								
Копысь* Белыничи (Друть) **	253 257					Курск (Р.)	253	Гадяч Пи- ратин*	261 261
Дубровно	261								

Таблица 8 (окончание)

Днепр и его правые притоки		Левые притоки Днепра (с их притоками)							
		Сож		Десна (без Сейма)		Сейм (приток Десны)		Прочие (Вязьма, Сула, Псел, Ворскла, Супой)	
Город	Км	Город	Км	Город	Км	Город	Км	Город	Км
Дорого- буж**	262							Яготин	269
Ориша*	264								
Любоша- ны (басс. Березины)	271								
Вышгород	272							Обо- янь	285
Глуск (Птичь, пр. Припяти)	276							Луб- ны*	286
Киев*	283							Мир- город	288
Толочин (Друть)	284								
Переяслав	292							Вязьма (Р.)	309
Овруч** (басс. Припяти)	305							Хорол	313
Василь- ков*	316								
(Стugna)									

Примечания.

1) Расстояния между городами округлены до целых величин (до 500 м – в сторону уменьшения, свыше – в сторону увеличения).

2) *Полужирным курсивом* выделены центры воеводств, *курсивом* – центры поветов (по состоянию на 1625 г.). Пометой (Р.) снабжены города, находившиеся в 1625 г. в составе России. Звездочкой отмечены города, уже имевшие Магдебургское право к 1618 г., двумя звездочками – получившие его к 1654 г. Существуют данные о том, что Новгород-Северский также успел получить Магдебургское право в польскую эпоху, но документальные подтверждения этого пока не разысканы (*Кулаковский П. М.* Чернігово-Сіверщина... С. 373). То же самое касается Бобруйска.

3) В табл. 8 и 9 подчеркнуты названия городов, расположенных вблизи важнейших волоков между бассейнами Днепра, Оки и Западной Двины. Источники сведений о волоках для этих таблиц и последнего изложения взяты в основном из следующих работ: *Загоскин Н. П.* Русские водные пути... Казань, 1910; То же. [Приложение]. Географические карты. 30 отдельных карт, составляющих приложение к первому (главы I–III) очерку названного труда. Казань, [1910]. Карты II, XII-а, XII-б, XIII, XIV, XV; *Алексеев Л. В.* Смоленская земля в IX–XIII вв.; *Монгайт А. Л.* Рязанская земля. М.: Издательство Академии наук СССР, 1961. С. 310; *Плечко Л. А.* Старинные водные пути. М.: Физкультура и спорт, 1985; *Галеев А. М., Кононов В. В.* Водно-транспортные соединения России в XVII–XIX вв. // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2009. Вып. 1. С. 6–21; *Ляхницкий В. Н.* Путь князя Игоря из «Варяг в греки» // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3. С. 62; *Зубков В. Н.* Очерки истории Козельска. СПб.: Свет, 2018.

4) В результате серии актов сейма (1633–1635) было образовано Черниговское воеводство, после чего Чернигов стал воеводским центром.

5) К городам на Днепре условно также отнесены Красный (в басс. Мереи, левого притока Днепра, расположен примерно в 10 км от самого Днепра) и Переяслав (стоит на р. Трубеж, левом притоке Днепра, на расстоянии ок. 5 км от его впадения в Днепр).

При ознакомлении с приведенными данными обращает на себя внимание тот факт, что за пределами 240-километровой зоны вокруг Стародуба сколько-нибудь значительные пункты этого бассейна расположены почти исключительно на самом Днепре, крупнейшей водной артерии региона. Из иных городов выделяются разве что Курск и Вязьма, лежавшие на русской стороне. При этом, как видно из таблицы 8 и карты 2, ближайшими к Стародубу значительными пунктами на Днепре были Лоев и Речица. Но к Лоеву прямоезжие дороги от Стародуба отсутствовали и тогда, и позже¹⁶¹. Он играл в первую очередь оборонительную роль: там находился мощный замок, осуществлявший контроль над Татарским бродом – стратегически важной переправой на Днепре, которую крымские татары использовали для набегов¹⁶². Поэтому существеннее было значение Речицы, которая выступала также как административный и хозяйственный центр, причем важнейшим пунктом на пути к ней оказывался Гомель. Но непосредственного сообщения из последнего с Речицей в ту эпоху, видимо, не было (на исторической карте Речицкого повета какие-либо тракты между Гомелем и Речицей отсутствуют)¹⁶³. Однако в XVI – первой половине XVII в. действовал тракт от Гомеля в сторону Днепра к местечку Горволь (совр. Горваль)¹⁶⁴. Оно стоит на Березине примерно в 5 км от впадения последней в Днепр; место их слияния расположено несколько выше Речицы (удалено от нее на 22 км по прямой, от Стародуба находится на расстоянии 170 км). Горволь известен еще со средних веков как местечко и укрепленный пункт. В 1535 г. он был дотла razорен московскими войсками, но позднее восстановлен, а в первой половине XVII в. тут были сооружены бастионные укрепления¹⁶⁵. По-видимому, это и была ближайшая к Стародубу переправа и пристань у Днепра.

Еще одна важная группа городов (она попадает в третью и четвертую зоны) располагалась в бассейне Оки. Большинство их к 1625 г. принадлежало России (см. табл. 9).

Можно полагать, что фактически сообщение Стародуба с городами Поочья было затруднено: от Северщины верховья Оки отделены массивом Брянских лесов, который был тогда гораздо обширнее и в значительной

¹⁶¹ Вялікі гістарычны атлас Беларусі. Т. 2. С. 35 (карта белорусских земель в 1772–1793 гг.); 43 (карта экономического развития белорусских земель во второй пол. XVI – первой пол. XVII в.).

¹⁶² *Анісавец М. І.* Лоеў – старажытны горад на Дняпры // Беларускі гістарычны часопіс. 2005. № 6. С. 58; *Кондратьев І. В.* Любецкое староство (XVI – середина XVII ст.). Чернігів: Видавець Лозовий В. М., 2014. С. 112–118.

¹⁶³ *Насевіч В. Л.* Рэчыцкі павет // Вялікае Княства Літоўскае. Энцыклапедыя. 2-е выдання. Т. 2. Мінск, 2007. С. 533 (карта).

¹⁶⁴ Вялікі гістарычны атлас Беларусі. Т. 2. Мінск, 2013. С. 43. Тракт от Гомеля на Речицу появляется, видимо, лишь в XVIII в. (Там же. С. 34–35 – карта ВКЛ в 1740-х – 1760-х гг.; с. 113 – карта Речицкого повета).

¹⁶⁵ *Ткачоў М. А.* Замкі і людзі. Мінск: Навука і тэхніка, 1991. С. 124–125.

Таблица 9

Расстояния от Стародуба по прямой от городов на Оке и ее притоках

Правые притоки		Ока		Левые притоки	
Город и река	Км	Город	Км	Город и река	Км
Зона III (161–240 км)					
				Хотимль (басс. Жиздры)	185
				Кромы (басс. Кромы)	204
		Орел	228	Болхов (Нугрь)	237
Зона IV (241–320 км)					
				Серпейск (басс. Угры)	244
				Мещовск (басс. Жиздры)	255
				Мосальск (басс. Угры)	257
Мценск (Зуша)	267	Белев	263	Козельск (Жиздра)	258
Новосиль (Зуша)	291	Лихвин	285		
Чернь (басс. Зуши)	294	Перемышль	292	Воротынский (Высса)	299
Одоев (Упа)	303				
		Калуга	315		

своей части оставался непроходимым¹⁶⁶. Но все же дороги в ту сторону имелись. Так, упоминавшаяся выше Поверстная книга указывает расстояния между пунктами по разные стороны от этого массива: от Трубчевска до Москвы и от Брянска до Калуги, Мценска, Болхова, Белева, Орла, Мещовска и Козельска¹⁶⁷. Кроме того, нужно учитывать, что до Смоленской войны в состав Смоленского воеводства входил небольшой участок, относившийся к бассейну Оки, а именно Серпейск с округой. В том же источнике указаны расстояния от Серпейска до Москвы, а также до Калуги, Козельска, Мещовска, Брянска¹⁶⁸. Книга Большому Чертежу приводит сведения о расстояниях от Серпейска до Мещовска и Мосальска, а с другой стороны – до польского тогда Рославля¹⁶⁹. Таким образом, для Смоленского воеводства пограничный Серпейский уезд играл роль своеобразной калитки между двумя речными бассейнами, причем сам Серпейск располагался на восточной окраине уезда, вклиниваясь в русские владения между Мосальском и Мещовском (см. карту 1). Видимо, это

¹⁶⁶ *Евстигнеев О.И.* Неруссо-Деснянское полесье: история природопользования. Брянск: Государственный природный биосферный заповедник «Брянский лес»; Группа компаний «Десяточка», 2009. С. 41–43.

¹⁶⁷ *Петров В.А.* Географические справочники XVII в. С. 137.

¹⁶⁸ Там же. С. 134–137.

¹⁶⁹ Книга Большому Чертежу. С. 100, 119.

было одной из причин упорной борьбы за данный уезд¹⁷⁰. В 1632 г. он был отвоеван Россией и признан за нею по Поляновскому договору 1634 г. Помимо этого, в прежние времена важным звеном, соединявшим оба речных бассейна, был водоем в верховьях Оки, Десны и Дона – огромное Самодуровское озеро. Предполагается, что именно из него некогда вытекали Свапа (правый приток Сейма), Снова и Сновка (впадают в Тускарь, также правый приток Сейма), а также р. Очка, которая впадает в Оку (по другим данным – является истоком последней). Это озеро позднее пересохло, но об его величине позволяют судить размеры болота, еще во второй половине XIX в. существовавшего на его месте. Упомянутое болото имело протяженность в несколько десятков километров, ширину более 2 км и среднюю глубину в 10–20 м. Лишь в XX в. оно окончательно высохло, превратившись в обширное торфяное урочище с покрытой лесом возвышенностью – Самодуровским курганом (в прошлом остров на озере), со всех сторон окруженным впадиной св. 500 м шириною. Он находится вблизи дер. Игишево (бывшая дер. Самодурово) в Поныровском районе нынешней Курской обл.¹⁷¹ Упомянутый курган удален примерно на 230 км по прямой от Стародуба¹⁷².

Слабее всего Стародуб был связан с третьим важным речным бассейном Русской равнины, а именно с бассейном Западной Двины. Ближе всего к Стародубу (почти на границе нашей условной 320-километровой зоны) расположен Витебск: расстояние до него по прямой составляет 324 км. Остальные заметные города на Двине находятся еще дальше: до Суража – 341 км, до Велижа – 351 км и т.д. Впрочем, с этим бассейном были связаны некоторые города на двинских притоках. В пределах Смоленского воеводства к ним относилась Белая (361 км от Стародуба);

¹⁷⁰ *Шеков А. В.* Политическая история и география Верховских княжеств. Середина XIII – середина XVI в. М.: Квадрига, 2018. С. 102–103, 210, 249–252. Подробную карту уезда см. в содержательной статье: *Шеламанова Н. Б.* К истории западной границы России в первой половине XVII в. (Серпейский участок по Поляновскому миру 1634 г.) // Историческая география России. XII – начало XX в. Сборник статей к 70-летию профессора Любомира Григорьевича Бескровного / Отв. ред. А. Л. Нарочницкий. М.: Наука, 1975. С. 65.

¹⁷¹ *Зорин А. В., Стародубцев Г. Ю., Шпилев А. Г. и др.* Очерки истории Курского края... С. 210 (картосхема торговых путей Курского Посемья IX–XI вв. с предполагаемым месторасположением озера), 211, 248–249; *Вирский А. А.* Очерк физической географии Курского края // Курский край. Сборник по природе, истории, культуре и экономике Курской губернии / Под редакцией С. В. Иванова и др. Вып. 1-й. [Курск]: Книгоиздательство Курск. губ. РКП., 1925. С. 28; *Енуков В. В.* Славяне до Рюриковичей. (Сер. «Курский край»). Т. III. Курск: Учитель, 2005. С. 147–148; *Барбашов Е. Р.* К вопросу о локализации первоначального места поселения вятичей на Верхней Оке // Вопросы географии. Сб. 146. Актуальные проблемы топонимики / Отв. ред. А. В. Барандеев. М., 2018. С. 91–92.

¹⁷² Современный автор отмечает, что переход из Очки в Снову и Тускарь был более легким, возможно, безволоковым. Путь из Оки в Самодуровское озеро шел, скорее всего, через волок, что затрудняло движение караванов, однако значительно сокращало выход в Сейм и далее в Десну. При этом Самодуровский курган был прекрасным ориентиром, указывающим на начало Свапы (*Енуков В. В.* Славяне до Рюриковичей. С. 155–156).

через систему озер и небольших волоков с притоками Двины были связаны также Невель (424 км от Стародуба) и Себеж (485 км). Но ближе всего к Стародубу находились пункты на Каспле, левом притоке Двины. Это волостной центр Каспля (277 км от Стародуба) и расположенное ниже по течению Поречье (современный Демидов), удаленное от Стародуба на 310 км. Стратегическое значение этой небольшой (136 км) реки определялось тем, что в ее верховьях начинался удобный волок от озера Каспля к оз. Купринскому и далее к местечку Катынь на Днепре (примерно в 23 км западнее Смоленска). Таким образом, это был важнейший транспортный узел на водоразделе между двумя речными бассейнами¹⁷³.

Что касается бассейна Дона, то города на нем и его притоках расположены за пределами анализируемого ареала. Ближайший заметный пункт – Ливны на Быстрой Сосне, в 329 км от Стародуба. Правда, на той же реке, в 294 км от Стародуба, стоят Колпны (совр. Колпна), но в ту эпоху они были лишь небольшой русской пограничной крепостью¹⁷⁴.

Присмотримся теперь внимательнее к положению Стародуба в региональном контексте. Как можно оценить его взаимодействие с другими значимыми центрами края?

Сперва попытаемся установить, прослеживаются ли описанные выше закономерности, связанные с формированием гексагональной решетки поселений, для Стародуба и окружающих его городов. Для этого рассмотрим (по часовой стрелке) наиболее значимые в первой половине XVII в. окрестные города, стремясь более или менее равномерно охватить направления по сторонам света. В радиусе до 80 км учтены все заметные города, а в радиусе от 81 до 160 км – наиболее значимые. Итого в наш перечень попали 23 населенных пункта (см. табл. 10).

Как можно видеть, из 23 отмеченных населенных пунктов в радиусе до 80 км от Стародуба находилось шесть. Два пункта расположены по линии, образующей почти прямую ось (Гомель – Стародуб – Трубчевск), отклонение составляет всего 7,83 градуса. Интересно отметить также, что некоторые другие пункты также образуют на карте относительно прямые участки, которым в ряде случаев соответствуют и реально соединяющие их дороги. Это оси Пропойск–Дроков–Кричев–Рославль, Чечерск–Гомель–Лоев–Любеч, Батулин–Кролевец–Глухов и Чечерск–Попова Гора–Дроков–Мглин.

При этом окружающие города неравномерно удалены от Стародуба. Из приведенных цифр видно, что среднее расстояние от Стародуба до остальных городов в рамках первой зоны на 44,15% превышает

¹⁷³ См. карту волоков: *Шмидт Е. А.* Кривичи и варяги на волоках пути «из варяг в греки» // Древнейшие государства Восточной Европы. 2009 год. Трансконтинентальные и локальные пути как социокультурный феномен / Отв. ред. Т. Н. Джаксон. М.: Индрик, 2010. С. 86.

¹⁷⁴ См.: *Самойлов В. Д.* Колпна из разведки без срока давности в отечественном регионоведении. М.: ИНФРА-М, 2024. С. 13–17.

Таблица 10

Стародуб и окрестные города в первой половине XVII в.

Город и координаты	Расст. от Стародуба	Угол на карте*	
		к мери- диану Стародуба	к следую- щему азимуту
Стародуб (52°35'00" с.ш., 32°46'00" в.д.)	—	—	—
1. Сектор 0–60°			
1. Рославль (53°56'57" с.ш., 32°51'25" в.д.)	151	2,27	3,64
2. Мглин (53°03'40" с.ш., 32°50'54" в.д.)	53	5,91	43,92
3. Почеп (52°56'00" с.ш., 32°27'00" в.д.)	60	49,83	5,59
4. Брянск (Р.) (53°15'00" с.ш., 34°22'00" в.д.)	130	55,42	34,92
В среднем по сектору, зона I (2 города)	56,5		30
То же, зона II (2 города)	140,5		30
В среднем по сектору 1 в целом	98,5	—	15
2. Сектор 60–120°			
1. Трубчевск (52°34'47" с. ш., 33°45'51" в. д.)	68	90,34	6,12
2. Погар (52°33'00" с. ш., 33°15'00" в. д.)	34	96,46	15,83
3. Севск (52°09'00" с. ш., 34°29'38" в. д.)	127	112,29	29,96
В среднем по сектору, зона I (2 города)	51		30
То же, зона II (1 город)	127	—	—
В среднем по сектору 2 в целом	76,33	—	20
3. Сектор 120–180°			
1. Глухов (51°40'35" с. ш., 33°54'28" в. д.)	128	142,25	9,12
2. Путивль (Р.) (51°20'05" с. ш., 33°52'07" в. д.)	159	151,4	1,53
3. Новгород-Северский (51°59'00" с.ш., 33°16'00" в. д.)	73	152,93	6,85
4. Кролевец (51°33'10" с. ш., 33°22'57" в. д.)	122	159,78	16,92
5. Батурин (51°20'00" с. ш., 32°53'00" в. д.)	139	176,70	20,93
В среднем по сектору, зона I (1 город)	73		—
То же, зона II (4 города)	137		15
В среднем по сектору 3 в целом	124,2	—	12
4. Сектор 180–240°			
1. Мена (51°31'00" с. ш., 32°13'00" в. д.)	127	197,63	22,23
2. Чернигов (51°30'00" с. ш., 31°18'00" в. д.)	157	219,86	15,99
3. Любеч (51°42'18" с. ш., 30°39'42" в. д.)	174	235,85	5,83
В среднем по сектору 4 в целом	152,66	—	20
5. Сектор 240–300°			
1. Лоев (51°56'00" с. ш., 30°48'04" в. д.)	152	241,68	20,83
2. Гомель (52°26'30" с. ш., 31°00'00" в. д.)	118	262,51	21,61
3. Чечерск (52°55'00" с. ш., 30°35'00" в. д.)	131	284,12	16,38
В среднем по сектору 5 в целом	133,66	—	20

Таблица 10 (окончание)

Город и координаты	Расст. от Стародуба	Угол на карте*	
		к мери- диану Стародуба	к следую- щему азимуту
6. Сектор 300–360°			
1. Попова Гора (53°00'00" с. ш., 31°36'00" в. д.)	91	300,50	8,42
2. Пропойск (53°26'43" с. ш., 30°59'47" в. д.)	152	308,92	10,47
3. Чериков (53°34'00" с. ш., 31°22'00" в. д.)	142	319,39	7,87
4. Кричев (53°34'10" с. ш., 31°42'50" в. д.)	143	327,26	20,02
5. Дроков (53°05'25" с. ш., 32°34'40" в. д.)	58	347,28	14,99 (к Рос- лавлю)
В среднем по сектору 6, зона I (1 город)	58	–	–
То же, зона II (4 города)	132		15
В среднем по сектору 6 в целом	117,2	–	12
В среднем по зоне I (6 городов, все секторы)	57,66	–	60
В среднем по зоне II (17 гор., все секторы)	137,82	–	21,18
В среднем по всем секторам (23 города)	116,91	–	15,65
В среднем к городам севернее Стародуба (270–90°), зона I (3 города)	57		20
То же, зона II (7 городов)	134,29		25,71
То же, обе зоны (10 городов)	111,1	–	18
В среднем к городам южнее Стародуба (90–270°), зона I (3 города)	58,33	–	60
То же, зона II (10 городов)	140,3	–	18
То же, обе зоны (13 городов)	121,38	–	13,85
В среднем к городам восточнее Стародуба (0–180°), зона I (5 городов)	57,6		12
То же, зона II (7 городов)	136,57	–	8,57
То же, обе зоны (12 городов)	103,66	–	15
В среднем к городам западнее Стародуба (180–360°), зона I (1 город)	58	–	60
То же, зона II (10 городов)	138,7	–	6
То же, обе зоны (11 городов)	131,6	–	16,36

* В азимутах после запятой указаны не минуты и секунды, а сотые доли градуса.

условный 40-километровый радиус, типичный для сельской округи. При использовании модуля в 80 км среднее расстояние до городов второй зоны на 72,28% превышает этот радиус, а если принимать во внимание города обеих зон – на 46,14% что сопоставимо с аналогичным результа-
том по первой зоне.

По-видимому, это можно интерпретировать как то, что данный ареал имел средний уровень урбанизации: города расположены не очень близко, но и не очень далеко друг от друга. При этом как минимум некоторые близкие города (Погар, Мглин, Дроков и Почеп) входили, по-видимому, в хинтерланд Стародуба. Расположенные дальше Трубчевск, Новгород-Северский и, возможно, Попова Гора играли более самостоятельную роль.

Этому способствовало и их местонахождение: Трубчевск и Новгород-Северский лежат на крупных реках (Сейме и Десне соответственно).

Остальные города, такие как Гомель, Брянск, Кричев, Рославль, Чернигов и др., традиционно формировали собственную «зону притяжения». Они находятся от Стародуба на расстоянии, в 1,47–1,96 раза превышающем условный 80-километровый интервал между городами.

Города первой зоны расположены преимущественно в северо-восточном секторе от Стародуба, в рамках второй зоны распределение более равномерное. В ней относительной близостью к Стародубу выделяется лишь Попова Гора. Такое положение может свидетельствовать либо о неблагоприятных для дальнейшей урбанизации условиях, либо о доминировании какого-то крупного населенного пункта, подавляющего конкурентов¹⁷⁵. Но этот последний вариант для исследуемого региона нехарактерен. Правоммерно предполагать, что относительно редкая городская сеть в остальных секторах сформировалась под влиянием целого ряда факторов.

Во-первых, значительная часть Северщины в старину была покрыта густыми лесами. Они располагались не только в центральной части края, но и образовывали часть естественных границ региона, отделяя его от Киевской земли, от верховьев Оки (знаменитые Брянские леса) и от Смоленской земли. Впоследствии на их основе широко развились лесозаготовка, лесопереработка и в особенности будный промысел, то есть пережигание древесины на поташ, бывший в XVI–XVII вв. важным экспортным товаром¹⁷⁶.

Во-вторых, долины многих рек, в том числе и тех, что были удобны для транспортного сообщения, рыбного промысла и лесосплава, были заболочены, что не способствовало возникновению крупных поселений¹⁷⁷.

¹⁷⁵ Для тогдашней Речи Посполитой показателен в этом смысле случай западно-прусских воеводств. Там резко выделялся Данциг с его 50-тысячным населением, существование которого подавляло рост других городских центров в округе (*Handbuch der Geschichte Ost- und Westpreußens* / Hrsg. von E. Opgenoorth. (Einzelschriften der Historischen Kommission für ost- und westpreußische Landesforschung. Bd. 10). Bd. II/1. Von der Teilung bis zum Schwedisch-Polnischen Krieg, 1466–1655. Lüneburg: Institut Nordostdeutsches Kulturwerk, 1994. S. 94, 136–137; *Historia Polski w liczbach*. T. I. S. 77).

¹⁷⁶ География Брянской области / Под ред. Л. М. Ахромеева. Брянск: Издательское товарищество «Дебрянск»; Писательская организация России, 1995. С. 76–78; Русина О. Сіверська земля у складі Великого князівства Литовського. Київ, 1998. С. 47–49; Кулаковський П. М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 17, 21, 27–36, 362–366.

¹⁷⁷ Кулаковський П. М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 21, 25, 36.

В-третьих, видимо, сыграли свою роль общеполитические факторы. С начала XVI и до середины XVII столетия край много раз становился ареной опустошительных войн – сперва московско-литовских, потом русско-польских. Ситуацию усугубляли регулярные татарские набеги (см. ниже). Эти события вели к разорению хозяйства, подрыву местных производительных сил и торговли. Они делали небезопасным проживание даже в существующих укрепленных поселениях, не говоря уже об основании новых городов. Достаточно сказать, что и сам Стародуб, и многие другие города по обе стороны границы успели обезлюдеть к началу 1620-х гг. Так, древний Радогощ запустел после разрушения в 1563 г. (в ходе Ливонской войны). В начале XVII в. на его месте возникла деревня Погар, а в центр городской жизни она стала превращаться лишь с 1637 г.¹⁷⁸ Предполагается, что в 1649 г. ему было пожаловано Магдебургское право. Чернигов, имевший со Стародубом многовековые связи, был в 1610 г. разорен польским войском, уцелевшее население разбежалось по соседним городам. Он начал возрождаться лишь 13 лет спустя, получив Магдебургское право¹⁷⁹, т.е. как раз в то время, когда были изданы публикуемые нами документы. Многие же уцелевшие жители были выведены русским правительством после Деулинского перемирия. Так, служилые люди (дворяне, дети боярские, казаки, пушкар, стрельцы и др.) и часть посадских жителей из Стародуба, Почапа, Чернигова, Новгорода-Северского, Рославля и других уступаемых городов были сведены в другие места: Брянск, Рыльск, Севск, Карачев и даже в далекий Алатырь¹⁸⁰. Но и поселение на новых местах встречало трудности. Так, упомянутый Карачев, не раз переходивший из рук в руки, был начисто разорен и к концу Смутного времени представлял собою груды развалин. В октябре 1618 г. по приговору Боярской думы его было решено вообще ликвидировать, а остатки населения были переведены в Болхов. Лишь три года спустя в Карачеве стали вновь возводить острог и заселять его немногочисленными прежними жителями, а также переселенцами из Стародуба¹⁸¹. Неоднократно опустошались города соседнего Мстиславского воеводства. Так, Кричев в 1614 г. был

¹⁷⁸ Там же. С. 239–240, 300. В «Книге Большому Чертежу» Радогощ еще именуется «городищем», (Книга Большому Чертежу. С. 102).

¹⁷⁹ Кулаковский П. М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 249–250.

¹⁸⁰ Подробнее см.: *Ракитин А. С.* 1) «Новоприемные» города Северской земли (Каменный, Бобрин, Недрыгайлов и Олешня) и служба в них севских ратных людей (детей боярских Стародуба и Рославля, полковых казаков, стрельцов, пушкарей) // ДД. Вып. VII. 2012. С. 210–213, 222; 2) Дворяне и дети боярские «отдаточных» городов Северской земли в период с 1618 по 1634 гг. Судьба служилых корпораций // ДД. Вып. X. 2019. С. 150–168; *Глотов С. В.* 1) Стародубские люди в Карачеве. Однодворцы Драгунской слободы // ДД. Вып. VIII. 2012. С. 162–175; 2) Карачев в XVII веке («города-побратимы» Белгородской черты) // Белгородская черта. Сборник статей и материалов по истории Белгородской оборонительной черты. Вып. 4 / Ред. кол.: В. М. Жигалов и др. Белгород: Константа; Издательство Сичкаревой Е. В., 2019. С. 50–55; *Крашенинников В. В.* Взгляд через столетия. С. 110.

¹⁸¹ *Крашенинников В. В.* Взгляд через столетия. С. 110.

сожжен русскими войсками, и к 1624 г. его замок еще не был окончательно восстановлен. В 1633 г., в ходе Смоленской войны, при осаде Мстиславля и Кричева оставались невзятыми только их замки, тогда как сами эти города были полностью сожжены, а из них были выведены в Русское царство соответственно 3 и 2 тыс. человек¹⁸². Подобные примеры можно умножить. Интересно отметить, что после того, как основная часть Северщины оказалась в рамках одного и того же государства, а ситуация в регионе стабилизировалась, там происходило уплотнение поселенческой сети, причем как раз в направлении наиболее удаленных от Стародуба городов. Признаки этого наметились уже в польскую эпоху. Так, примерно на полпути к Новгороду-Северскому в 1620-х гг. было возобновлено местечко Кистер (30 км от Стародуба); в 1640-х гг. чуть в стороне от направления на Чернигов возникает крупное местечко Городня (111 км от Стародуба)¹⁸³. После того как хозяйство этих территорий стало частью русского внутреннего рынка, процесс продолжился. Так, в начале XVIII в. на дороге к уже упомянутой Городне (в 44 км от Стародуба) возникает крупное село Климово. В тот же период аналогичные события происходят еще на двух направлениях. На полпути к Гомелю возникла слобода Зыбкая, будущий Новозыбков (55 км от Стародуба), а на полпути к Поповой Горе – Клинцы (40 км от Стародуба), будущий крупный центр текстильной промышленности. Во второй половине XVIII в. из бывшего села Суражичи вырастает город Сураж (53 км от Стародуба, направление на Кричев и Оршу).

Таким образом, если в первой половине XVII в. урбанизация Стародубщины демонстрирует лишь отдельные элементы упомянутой системы расселения, то в следующем столетии происходит ее «достройка». Городская сеть становится более плотной и равномерной. Это объяснялось стабилизацией военной обстановки в крае, постепенным развитием экономики, а также, возможно, сведением части лесных массивов, облегчавшим миграции и коммуникации.

В дальнейшем, благодаря экономическому развитию территории и улучшению коммуникаций с окрестными селами, ареал заселения расширялся. С течением времени на Северщине стали проследиваться те же закономерности в формировании маятниковых миграций из села в город, что и в других местах. По воспоминаниям старожилов, в конце XIX – начале XX вв. крестьяне сел Стародубского уезда часто посещали местные города (Стародуб, Клинцы, Погар), отправляясь туда за покупками, медикаментами, по делам торговли и т.п. При этом они покрывали пешком по 20–25 км в один конец и тем же способом возвращались домой вечером¹⁸⁴.

¹⁸² Метельский А.А. Урбанизационные процессы на территории Мстиславского воеводства в XVI–XVIII вв. // ДД. Вып. VI. 2012. С. 226.

¹⁸³ Кулаковський П. М. Чернігово-Сверщина у складі Речі Посполитої... С. 274, 291.

¹⁸⁴ Эти сведения нам любезно сообщил стародубский краевед В.М. Путь, ссылаясь на опыт своих бабушек и прабабушек, живших тогда в Стародубском уезде (письмо к автору этой статьи от 1 июля 2020 г.).

Обратимся теперь к вопросу о положении Стародуба в межрегиональном контексте. При взгляде на карту в пределах 320-километровой зоны вокруг этого города можно заметить, что именно через Стародуб проходят несколько осей, соединяющих важные города Северщины и прилегающих областей. Их линии близки к прямым или имеют вид дуг с небольшим изгибом. Поскольку по направлению к Дикому полю риски, связанные с поселением, возрастали (см. ниже), рассмотрим трассы этих осей дифференцированно – севернее и южнее широты Стародуба (см. табл. 10). Для полноты картины мы включили в число этих городов и отдаленные русские города Поочья: Орел, также лежащий на оси 1, и Козельск с Перемышлем (на оси 2). Орел расположен в 227 км по прямой от Стародуба, Козельск – в 258 км, Перемышль – в 292 км. Первый сопоставим по удаленности с Могилевом, второй – со Смоленском, третий – с Киевом и Переяславом. Но, как уже сказано, фактическое сообщение Стародуба с городами Поочья было затруднено по природным и отчасти военно-политическим причинам. Поэтому сводные данные приводятся как с учетом, так и без учета отрезков Трубчевск – Орел и Брянск – Перемышль.

Знакомство с этими цифрами позволяет сделать некоторые наблюдения. Во-первых, средние расстояния между городами к югу от Стародуба несколько превышали аналогичный показатель к северу от него, но все же разрыв был не очень значителен. Вероятно, можно заключить, что если внутри региона была очевидна известная неравномерность городской сети, то в более широком масштабе эти различия сглаживаются. Во-вторых среднее по всем осям расстояние между городами близко к 80 км. На наш взгляд, это является косвенным подтверждением того, что типичный радиус дальней сельской округи для городов той эпохи составлял около 40 км. В-третьих, тот факт, что названные города образуют подобные довольно правильные цепочки, возможно, в какой-то мере подтверждает гипотезу Кристаллера на материале этих регионов¹⁸⁵.

¹⁸⁵ Недавно модель Кристаллера попытался применить к городам Центрально-Черноземного района В. А. Блаженков. Для определения размера гипотетических ячеек он измерил расстояния на семи отрезках: между Старым Осколом и Курском и от каждого из них до трех других городов (от Старого Оскола – до Белгорода, Ливен и Воронежа, а от Курска – до Белгорода, Ливен и Орла). Полученные им расстояния колеблются от 122 до 129 км, а средняя величина, по его данным, составляет 124 км (в действительности, если исходить из его цифр – 125 км). Полученную величину он принял за апофему гипотетического правильного шестиугольника, в связи с чем диагональ получается, по его расчетам, в 144 км, а сторона – 84 км. По утверждению автора, если затем принять в качестве центральной точки Белгород (как главный город Белгородской черты), то получаются 9 ячеек с достаточно правильным расположением областных центров и городов областного подчинения в центре этих ячеек. Отклонение от центра ячейки колеблется при этом от 0 до 14 км. При диагонали ячейки в 144 км это менее 10% отклонения от теоретически рассчитанного центра ячейки, что является очень высоким показателем корреляции с теоретическими построениями В. Кристаллера (*Блаженков В. А. Модель Кристаллера и сеть городов...*). К сожалению, в статье не приводится список населенных пунктов, лежащих в центре получившихся девяти

Таблица 11

Оси городских поселений, проходящие через Стародуб

Ось	1	2	3	4	5
		(Пере-мышль)		Дорогобуж	
Расст.		35		38	
	(Орёл)	(Козельск)	Могилёв	Ельня	Орша
Расст.	161	128	82	74	45
	Трубчевск	Брянск	Пропойск	Рославль	Горки
Расст.	34	70	64	99	79
	Погар	Почеп	Попова Гора	Мглин	Кричев
Расст.	34	60	91	53	143
Общее расст.	229	293	237	264	267
То же, без учёта гор. Поочья	68	130	–	–	–
Среднее расст. между городами к северу от Стародуба	76,33 (без учёта Орла – 34)	73,25 (без учёта Козельска и Пере- мышля – 65)	79	66	89
В целом	1290 км, кол-во участков – 17, в среднем – 75,88 км Без учёта городов Поочья: 966 км, кол-во участков – 14, в среднем – 69 км				
	Стародуб	Стародуб	Стародуб	Стародуб	Стародуб
Расст.	118	157	34	127	73
	Гомель	Чернигов	Погар	Мена	Новгород- Северский
Расст.	47	67	34	57	97
	Речица	Остёр	Трубчевск	Нежин	Путивль
Расст.	84	92	69	108	
	Мозырь	Киев	Севск	Переяслав	
Общее расст.	249	316	137	292	170
Среднее расст. между городами к югу от Стародуба	83	105,33	45,66	97,33	85
В целом	1164 км, количество участков – 14, в среднем – 83,14 км				
Превышение средних расст. между городами, юг / север	8,74% (без учёта Орла 144,12%)	43,79% (без учёта Козельска и Пере- мышля – 62%)	–42,2%	28,06%	–4,49%
Превышение средних расст. между городами, юг / север, по всем осям	8,93% (без учёта городов Поочья – 20,49%)				

Таблица 11 (окончание)

Ось	1	2	3	4	5
Ось в целом	478 (без учёта Орла – 317)	609 (без учёта Козельска и Пере- мышля – 446)	374 62,33	444	437
Среднее расст. между городами по всей оси	79,66 (без учёта Орла – 63,4)	87 (без учёта Козельска и Пере- мышля – 63,71)		88,8	87,4
В целом по всем осям	2342 км, количество участков – 31, в среднем – 75,55 км (без учёта городов Поочья: 2130 км, количество участков – 28, в среднем – 76,07 км)				

Правда, справедливости ради нужно сказать, что эти цепочки не являются идеальными прямыми линиями. Однако даже проведение осей не напрямую, а с отклонениями в сторону близлежащих городов не меняет картину принципиально. Рассмотрим для примера оси 2 и 3 (см. табл. 12).

Разумеется, наши подсчеты условны. Они, как правило, игнорируют реальные трассы существовавших дорог, да и вообще не все указанные города имели прямое сообщение со Стародубом¹⁸⁶. К тому же существование ряда из них, как уже сказано, прерывалось. Но все же можно предположить, что географическое положение способствовало превращению

ячеек. При проверке данных автора исходя из расстояний между историческими центрами городов выясняется, что в реальности разброс значительнее: от 104 до 137 км, но среднее расстояние все же почти совпадает с цифрой В. А. Блаженова – 123 км. Обрисованную им картину можно дополнить: от Воронежа до Ливен – 138 км, а от Ливен до Орла – 121 км. При взгляде на карту видно, что Орел, Воронеж и Белгород образуют вершины треугольника, близкого к равностороннему, а Ливны, Старый Оскол и Курск расположены соответственно примерно посередине каждой стороны треугольника. Представляется, что наблюдения автора не лишены интереса, хотя пока полученные им результаты можно рассматривать лишь как предварительные и требующие проверки на более широком круге населенных пунктов.

¹⁸⁶ Как полагает старейший брянский краевед В. В. Крашенинников, много лет отдавший изучению истории Северщины в рассматриваемый период, не все указания в письменных источниках на маршруты сообщений следует рассматривать буквально, поскольку в них не всегда учитывались реальные особенности ландшафта. Так, по его мнению, в XVI веке сообщение из Мглина в Стародуб из-за находившегося между ними большого лесного, местами заболоченного массива, вероятнее всего, происходило через Почеп, по более обжитым местам. Между Поповой Горой и Стародубом также находились большие леса, и поэтому первый этап дороги шел, вероятно, в обход – через старинное село Великая Топаль. Далее путь от Стародуба пролегал, скорее всего, через Погар, села Городище и Гремяч и выходил далее к Новгороду-Северскому (письмо В. В. Крашенинникова к автору этой статьи от 23 ноября 2023 г.).

Таблица 12

Пункты и расстояния на осях 2 и 3

Прохождение маршрута	Ось 2 (Перемышль – Киев)		Ось 3 (Могилёв – Севск)	
	Км	% удлин. трассы	Км	% удлин. трассы
По прямой	570	–	340	–
Через Стародуб	575 (292 + 583)	0,88	345 (218 + 127)	1,47
Через все важные города севернее Стародуба	293	0,34	237	8,72
Через все важные города южнее Стародуба	316	11,66	137	7,87
Итого через все точки	609	6,84	374	10

Стародуба в узел коммуникаций, связывавших как относительно близкие административные центры, так и дальнюю периферию с последними. Когда Стародуб и соответствующие города находились по одну и ту же сторону границы, равноудаленность выступала фактором сближения. Когда же граница их разделяла, на первый план выступали оборонительные задачи, однако система сложившихся хозяйственных связей (по крайней мере, в мирное время) все же сохранялась.

Наличие упомянутых осей, пролегающих в основном по суше, а также существование прямоезжих трактов, трассы которых примерно совпадали с некоторыми отрезками этих осей, не должны заслонять того факта, что речные сообщения в XVII в. по-прежнему играли заметную роль.

Продолжая рассматривать межрегиональное значение Стародуба и его роль в системе коммуникаций, вернемся теперь к вопросу о регионах политических, существование которых определялось государственными и административными границами. И здесь на первый план выступает военно-стратегическое значение города и повета в целом. К 1625 г. оно было обусловлено в первую очередь близостью русской границы, проходившей примерно в 120 км к востоку от города. Деулинское перемирие было заключено всего на 14 с половиной лет и должно было завершиться летом 1633 г. Обе стороны не исключали возобновления военных действий и исподволь к ним готовились. В 1632 г., после кончины короля Сигизмунда III, Россия не стала дожидаться окончания перемирия и, воспользовавшись обстановкой бескорольевья в Польше, попыталась отвоевать утраченные территории в ходе Смоленской войны (1632–1634). Русскими войсками были взяты, в частности, Стародуб, Почеп, Трубчевск и Новгород-Северский¹⁸⁷. Но войну России выиграть не удалось, попытка

¹⁸⁷ *Ракитин А. С.* Северский поход в период Смоленской войны 1632–1634 годов в документах Российского государственного архива древних актов // Известия Саратовского университета. Сер. История. Международные отношения. 2012. Т. 12. Вып. 3. С. 83–89.

реванша оказалась неудачной, выявив временное равновесие сил. Северщину и другие отбитые было земли пришлось вернуть. В то же время ход кампании продемонстрировал шаткость позиций Речи Посполитой в спорном регионе, что во многом объяснялось ростом повинностей с населения и неумеренно жесткой вероисповедной политикой. Смоленское воеводство стало еще более уязвимым, когда Трубчевск с его округою был в 1645 г. по дипломатическим соображениям передан России, из-за чего граница приблизилась к Стародубу. В этих условиях значение полноценной дорожной сети еще более возросло.

Но военное значение Стародуба и других северских крепостей не исчерпывалось противостоянием с Русским царством. Регион находился в опасной близости к Дикому полю, через которое прокатывались волны регулярных татарских набегов¹⁸⁸. Правда, следует признать, что Крымское ханство обычно чередовало направления набегов в зависимости от текущей внешнеполитической и дипломатической ситуации. В этом оно следовало своей давней стратегии – выступать своеобразным «балансиром» в противоборстве России и Речи Посполитой (а ранее – Москвы и Литвы). Ханство обычно поддерживало (или, по крайней мере, не трогало) ту сторону, которая в данный момент была слабее. В XVII столетии у него появилась еще одна возможность: союз с казаками против Варшавы, Москвы или обеих. Такая политика, наряду с рядом других объективных и субъективных факторов, долгое время позволяла Крыму поддерживать свое господство на юге Русской равнины¹⁸⁹.

Как бы то ни было, от татарских вторжений страдали обе державы. По оценке М. Хорна, за 1605–1647 гг. юго-восточные земли Речи Посполитой не менее 76 раз подвергались таким набегам, которые нанесли этим областям существенный урон. Одни только людские их потери за первую половину XVII в. составили около 300 тыс. чел.¹⁹⁰ По мнению

¹⁸⁸ О них см. в новейшем очерке: *Шейхумеров А. А.* Набеги крымских татар // История крымских татар. В 5-ти тт. Т. III. Крымское ханство (XV–XVIII вв.) / Отв. ред. И. В. Зайцев. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2021. С. 790–799.

¹⁸⁹ Подробнее см.: *Колодзейчик Д.* Крымское ханство как фактор стабилизации на геополитической карте Восточной Европы // Украина и соседние государства в XVII в. Материалы международной конференции / Отв. ред. Т. Г. Яковлева. СПб.: Скиф, 2004. С. 83–89; *Шиняков Е. А.* От Чернигова до Смоленска. Военная история юго-западного русского порубежья с древнейших времен до XVII в. М.: Центрполиграф, 2018. С. 244.

¹⁹⁰ *Horn M.* 1) Chronologia i zasięg najazdów tatarskich na ziemie Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1600–1647 // *Studia i Materiały do Historii Wojskowości*. T. VIII. Zesz. 1. Białystok, 1962. S. 65–69; 2) Skutki ekonomiczne najazdów tatarskich z lat 1605–1633 na Rus Czerwoną (Prace Opolskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk. Wydział Nauk Historyczno-Społecznych). Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1964. S. 92–94. Обзор различных оценок таких потерь (в основном по украинским территориям) см. в статье: *Дашкевич Я. Р.* Ясир з України (XV – перша половина XVII ст.) як історико-демографічна проблема // Український археологічний щорічник. Вип. II. Київ, 1993. С. 40–47.

же Р. Маевского, количество набегов в тот же период было как минимум вдвое большим¹⁹¹.

Угроза для русских земель была не менее серьезной. В 1618–1630 гг. татарские нападения происходили эпизодически: помимо небольших стычек, в 1622, 1623, 1625 и 1627 гг. происходили столкновения и с довольно крупными татарскими силами (наиболее значительный набег – в 1623 г.). Но в 1630-х и 1640-х гг. наблюдается усиление натиска, которое приобрело характер тяжелой и затяжной борьбы с Крымом¹⁹². А. А. Новосельский оценивал суммарные потери русских земель за первую половину XVII в. от набегов из Крыма не менее чем в 150–200 тыс. чел.¹⁹³

К этому следует добавить, что пограничные (а порою и внутренние) области страдали не только от татар, но и от «воровских черкас», т.е. казаков, номинально бывших польскими подданными, но не включенных в войсковые реестры и промышлявших набегами на сопредельные территории. Их отряды бывали меньше татарских, но бороться с ними было сложнее. Они постоянно находились в этих местностях и хорошо их знали, имели тайные пристанища, в совершенстве владели огнестрельным оружием. При этом «воровские черкасы» нередко выступали в союзе с татарскими отрядами: в ходе набегов они забирали себе имущество и скот, а татары – пленных и тот же скот. К тому же черкасы оседали в русских украинских уездах, не присягая царю, что создавало риск аннексии этих слабо контролируемых окраин Речью Посполитой¹⁹⁴.

В итоге из-за этих угроз, которые в равной мере затрагивали и Россию, и Речь Посполитую, каждая из них пыталась укреплять границу на своем участке¹⁹⁵.

¹⁹¹ *Majewski R. Z problematyki walk z Tatarami w pierwszej połowie XVII wieku // Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka. 1975. Nr. 2. S. 232.*

¹⁹² *Новосельский А. А. Борьба Московского государства с татарами в XVII веке. М.–Л.: Издательство Академии наук СССР, 1948. С. 150, 158, 204–222, 228–237, 312–326, 332–357; карта вторжений – с. 443–444; Загоровский В. П. Белгородская черта. Воронеж: Издательство Воронежского университета, 1969. С. 50–55.*

¹⁹³ *Новосельский А. А. Борьба Московского государства с татарами... С. 436. Впрочем, современный автор рассматривает цифры Новосельского как завышенные, однако собственных оценок за этот период не приводит, предположив только, что общая величина ясыря, уведенного в Крымское ханство в XV–XVIII вв., доходила, вероятно, до 3 млн человек (Шейхумеров А. А. Набеги крымских татар. С. 790).*

¹⁹⁴ *Папков А. И. Порубежье Российского царства и украинских земель... С. 132–148, 177–191; Карпов Д. А. Основные противники Русского государства XVI – середины XVII века на юго-западном направлении // Вестник Брянского государственного университета. Сер. История, литературоведение, право, философия, языкознание. 2009. № 2. С. 22–33; Шпилев А. Г. «Было двенадцать разбойников, был Кудеяр атаман» (разбойники юго-западного порубежья России в XVI–XVII вв.) // Русский Сборник. Сер. «Труды кафедры отечественной истории Брянского гос. университета им. акад. И. Г. Петровского». Брянск: Б. и., 2013. С. 141–162.*

¹⁹⁵ *Карпов Д. А. Укрепленные пункты юго-западного порубежья Московского государства в XVI – середине XVII века. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Брянск, 2009; Шинаков Е. А. От Чернигова до Смоленска. С. 273–279.*

За сто лет до описываемых событий дипломат Герберштейн писал о территории южнее Путивля как о «пустыне»¹⁹⁶. Таким образом, р. Сейм, на которой расположен город, выступала в ту эпоху фактически как пограничная. В первой четверти XVII в. ситуация была уже несколько иной, зона колонизации продвинулась на юг. Но все же постоянная угроза набегов приводила к тому, что южнее линии Ахтырка – Миргород – Лубны – Переяслав во владениях Речи Посполитой почти не было заметных поселений. Из существовавших к 1625 г. можно упомянуть разве что стоящие на Днепре Канев (расположен почти у границы IV зоны, в 325 км от Стародуба; в том же году он будет сожжен польским войском при подавлении восстания Жмайло, а в 1630-м вновь – крымскими татарами) и Черкассы. Кроме того, примерно посередине отрезка границы с Диким полем между Днепром и Россией с 1630 г. происходило восстановление Полтавы, которая к тому времени фигурировала в документах как «пустая слобода»¹⁹⁷. Она расположена на Ворскле, последнем крупном левом притоке Днепра, образующем естественную преграду для вторжений (более южные притоки, такие как Орель и Самара, в ту пору фактически не контролировались). Кременчук (на западном от Полтавы фланге, у впадения Псла в Днепр) как сколько-нибудь значительное населенное место под защитой крепости начнет развиваться не ранее следующего десятилетия¹⁹⁸. Восточный же фланг границы не имел должной защиты. Правда, на русской стороне, на р. Северский Донец, с 1630-х гг. велось строительство крепости и города Чугуев. Однако водораздел между верховьем Ворсклы и Северским Донцом (так называемое Предворсклье) все еще оставался неприкрытым, образуя удобный для вторжений с юга коридор. Именно здесь проходил северный участок Муравского шляха, главного пути, ведущего из Крыма. Проблема стала решаться лишь после перехода этих земель под русский контроль. Еще в 1644 г. Россия добилась от Речи Посполитой возвращения небольших, но весьма важных территорий с городами Недригайловом, Лебедином (он был тогда совсем небольшим местечком и не попал в нашу таблицу) и Ахтыркой. Они контролировали верховья притоков Днепра – соответственно Сулы, Псла и Ворсклы (см. на карте 1). Новые власти принялись за укрепление упомянутых пунктов и перекрытие ведущих с юга дорог (так, поперек Муравского шляха в 1646 г. был насыпан земляной вал)¹⁹⁹. В конце 1640-х – начале 1650-х, когда террито-

¹⁹⁶ Герберштейн С. Записки о Московии. Т. I. С. 322–323 (в латинском издании книги автор употребляет слово «solitudo», в немецком – «wildnussen»).

¹⁹⁷ Білоус Н. Приватні міста Київського воєводства в першій половині XVII ст.: кількість, особливості розвитку та функціонування // Україна в Центрально-Східній Європі. Вип. 15. Київ, 2015. С. 135.

¹⁹⁸ Вирський Д. В. Кременчук: початок історії (1571–1648) // Краєзнавство. 2011. № 4. С. 59–84.

¹⁹⁹ Подробнее см.: Загоровский В. П. Белгородская черта. С. 44, 47, 68 (картосхема этой части края), 74, 105–108, 166; Ракитин А. С. «Новоприемные» города Северной земли... С. 206–229.

рии далее на запад отошли к России и Гетманщине, на этом водоразделе появляется Харьков, а затем и другие поселения.

Что касается самого Стародуба и его повета в указанном контексте, то мероприятия по укреплению границы, возможно, и сулили им в будущем уменьшение риска от набегов. Однако в краткосрочной перспективе ситуация в данном регионе для Речи Посполитой ухудшилась. Как уже сказано, в 1645 г. России был передан расположенный поблизости и важный в стратегическом и коммуникационном отношении город Трубчевск с уездом, входивший ранее в состав Стародубского повета²⁰⁰. Воеводство утратило контроль над частью течения Десны, а граница придвинулась к Стародубу. С утратою Трубчевска передовым пунктом становился Погар. Он оказался вблизи новой границы, и власти Речи Посполитой организовали тут строительство порубежного «острожка», который довольно скоро превратился в заметный укрепленный пункт с двумя церквями²⁰¹. Упомянутое выше пожалование Магдебургского права следует, видимо, рассматривать именно в контексте намерений превратить его в значительное поселение. Предоставление привилегий было одним из способов стимулировать колонизацию на новом рубеже.

Тактический выигрыш Речи Посполитой на южном направлении не только обернулся стратегическим проигрышем на восточном, но и породил внутривитовскую проблему. С уступаемых территорий польская сторона обязалась удалить поселенную там ранее шляхту. В качестве частичной компенсации к Стародубскому повету воеводства были присоединены Любеч и Лоев с их староствами (1646). Оба эти акта – уступка земель России и присоединение к воеводству упомянутых староств – вызвали сильное сопротивление шляхты на территориях, которые подлежали передаче, и преодолеть его удалось не без труда²⁰².

У Крымского ханства в этом противостоянии была собственная «дорожная политика». Вторжения татарской конницы осуществлялись по

²⁰⁰ Кроме того, России был уступлен еще один небольшой участок на дальней северной окраине – Красный Городок, который, впрочем, с 1638 г. относился уже не к Смоленскому, а к Полоцкому воеводству (см. на карте 1).

²⁰¹ Шинаков Е. А. Радощ – Радогощ... С. 258–259, 266, рис. 5.

²⁰² См.: B[artoszewicz] J. Trubecka sprawa, trubecka summa // Encyklopedia powszechna. T. XXV. (Tarnogródzka konfederacja – Uła). Warszawa: S. Orgelbrand Księgarz., 1867. S. 593–600; Шеламанова Н. Б. Трубчевский уезд в XVII веке // Вопросы истории хозяйства и населения России в XVII веке. Очерки по исторической географии XVII века / Отв. ред. Л. Г. Бескровный. М.: Б. и., 1974. С. 131–152; Галубович В. Ї. Спрэчкі пра далучэнне Лоева да Вялікага княства Літоўскага на сойме 1646 года // Шостыя Міжнародныя Доўнараўскія чытанні. Матэрыялы Міжнароднай навуковай канфэрэнцыі. Рэчыца, 14–15 лістапада 2007 г.). У двох частках. Ч. 2. Рэчыца ў часе і прасторы: 795 год заснавання горада / Адк. рэд. В. М. Лебедзева. Гомель: УА «Гомельскі дзяржаўны ўніверсітэт», 2008. С. 38–44; Амброзьяк Т. «Шляхта великого князтва Литовского... з уступеньем своих поместей до туль задержалисе». Грамота короля польского и великого князя литовского Владислава IV к русскому царю Михаилу Федоровичу. 1645 г. // Исторический архив. 2015. № 6. С. 178–187.

шляхам – стихийно проложенным с юга путям, огибавшим болота и лесные массивы и шедшим в основном по речным водоразделам, где не было серьезных водных преград, раньше таяли снега и быстрее обсыхала почва. В земли западнее Днепра набегі происходили в основном по Кучманскому и Черному шляхам. К Северщине же и далее в глубь русских земель (к Туле) вел уже упоминавшийся Муравский шлях с отходившими от него Бакаевым шляхом (шел к Путивлю) и Пахнутцевым шляхом (вел к Курску и далее к Орлу); от последнего ответвлялась Свиная дорога, по которой можно было попасть к Новгороду-Северскому²⁰³.

Стародубский повет не граничил непосредственно с Диким полем, будучи отделен от него территорией Киевского воеводства (из восточной части последнего в 1630-х гг. было сформировано Черниговское воеводство). Но по отношению к южной границе Речи Посполитой сильно укрепленный Стародуб образовывал вместе с крепостями Почеп и Трубчевска, а также ряда других близлежащих городов как бы вторую линию обороны. Здесь уместно напомнить, что как раз в первой половине 1620-х гг. в городах Смоленского воеводства были созданы отряды «грунтовых казаков» – сперва в Смоленске (1621), а в 1624–1625 гг. и других городах. В Смоленске численность отряда была установлена в 300 коней, в Белой – в 200 коней, в Дорогобуже, Стародубе, Мглине – в 100, в Рославле, Почепе, Невеле – в 50, в Себеже и Трубчевске – в 30 коней. Каждому из казаков предоставлялось при этом в окрестностях соответствующего города по 4 волоки земли (в Невеле – по 6, а в Трубчевске позднее – по 5 волок)²⁰⁴. Стародуб выступал, по всей видимости, и как тыловая база для сбора войск, подвоза провианта и фуража и т.п. Видимо, не случайно в 1626 г. Сигизмунд III удовлетворил и ходатайство смоленского шляхетства, чтобы налоги, собираемые в Стародубском повете, шли на военные нужды (как сказано в королевском универсале, «на тамошнего солдата» – «na żołnierza tamecznego»)²⁰⁵.

Но восстановление дорожной инфраструктуры следует рассматривать не только в оборонительном контексте. Примечательно, что хотя на первый план в документах выступает военно-стратегическое значение путей (сообщение с пограничными замками), но в то же время подчеркивается, что плохое их состояние существенно затрудняет торговлю. Упоминание

²⁰³ Новосельский А. А. Борьба Московского государства с татарами... С. 443–444 (карты шляхов и маршруты набегов); Шинаков Е. А. От Чернигова до Смоленска. С. 235–240; Рябов С. А. Здесь государевым «украинам» было бережение. С. 90–93, 190–194; там же (с. 193) также приведена схематическая карта основных шляхов; Шейхумеров А. А. Набегі крымских татар. С. 795–796.

²⁰⁴ Думин С. В. К истории развития ленного землевладения в Речи Посполитой в XVII веке (Смоленское воеводство в земельной политике династии Вазов) // Советское славяноведение. 1986. № 2. С. 51–52.

²⁰⁵ ЛМ. Кн. 99. Л. 590–590 об. (универсал Сигизмунда III от 18 марта 1626 г. земскому подскарбему Кушиштофу Нарушевичу).

о попытках купцов все же доставлять товары по пришедшим в негодность дорогам можно рассматривать как косвенное свидетельство того, что хозяйственная жизнь в крае постепенно нормализовывалась. Как уже сказано, для стимулирования экономической активности корона предоставляла мещанству привилегии. Как раз в эти годы целому ряду городов Смоленского воеводства было пожаловано Магдебургское право. Ранее в воеводстве привилегированным статусом обладал лишь Смоленск. В литовскую эпоху он успел получить целую серию грамот от великих князей Литовских и короля Сигизмунда I (1404–1513), а после взятия города московскими войсками – даже подтверждение их Василием III (1514), впрочем, аннулированное в том же году после разоблачения в городе пролитовского заговора²⁰⁶. После перехода под польский контроль в регионе, как уже сказано, начинается распространение Магдебургского права. Прежде всего его получает сам Смоленск (4.XI. 1611)²⁰⁷. Но аналогичные привилегии остальным городам края были изданы лишь после заключения Деулинского перемирия. Сначала его удостоился второй поветовый центр воеводства – Стародуб (15.II. 1620, см. ниже). Затем дошла очередь до прочих общин. Привилегии на Магдебургское право получили Себеж²⁰⁸ и Невель²⁰⁹

²⁰⁶ О содержании и значении этих грамот подробнее см. в работах: *Кром М.М.* 1) *Меж Русью и Литвой. Пограничные земли в системе русско-литовских отношений конца XV – первой трети XVI в.* 2-е изд., испр. и доп. М.: Объединенная редакция МВД России, 2010. С. 186–189, 219–220, 247–249, 255–258; 2) *Неизвестный привилей Сигизмунда I Смоленску (1513 год)* // *От Древней Руси к России Нового времени. Сб. статей. К 70-летию Анны Леонидовны Хорошкевич* / Отв. ред. В.Л. Янин. М., 2003. С. 133–139; 3) *Местное самосознание и централизованное государство: Смоленск в XVI веке* // *Die Geschichte Russlands im 16. und 17. Jahrhundert aus der Perspektive seiner Regionen* / Hrsg. von A. Kappeler (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte. Bd. 63). Wiesbaden: Harrasowitz Verlag, 2004. S. 128–136; *Полехов С.В.* 1) *Смоленское восстание 1440 г.* // *Исторический вестник*. Т. 7 (154). 2014. С. 160–197; 2) *Привилегии великих князей литовских для Смоленской земли (середина XV – начало XVI в.)* // *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*. 2015. № 1. С. 115–140; *Rogatschewski A.* *Das Magdeburger Recht auf dem heutigen Territorium Rußlands: Forschungsstand und Forschungsperspektiven* // *Rechts- und Sprachtransfer in Mittel- und Ostmitteleuropa. Sachsenspiegel und Magdeburger Recht (IVS SAXONICO-MAGDEBURGENSE IN ORIENTE)*. Bd. 1) / Hrsg. von E. Eichler und H. Lück. Berlin, 2008. S. 267–269.

²⁰⁷ Оригинал грамоты утрачен, но латинский текст привилея сохранился в копии Литовской метрики (ЛМ. Кн. 89. Л. 450 об.–453). Несовершенный русский перевод документа приведен в старой работе: *Мурзакевич Н.А.* *История города Смоленска. Юбилейное издание смоленского губернского статистического комитета* / Под ред. И.И. Орловского. (Приложение к Памятной книжке Смоленской губернии на 1904 г.) Смоленск, 1903. С. 10–15 (третьей паг.). В настоящей работе мы пользовались архивным источником.

²⁰⁸ ЛМ. Кн. 101. Л. 47–50. Упомянут с ошибочной датой 22 марта в кн.: *Цимоў А.К.*: 1) *Геральдыка беларускіх местаў*. Мінск: Полымя, 1998. С. 231; 2) *Гербоўнік беларускіх гарадоў (XVI – пачатак XX ст.)*. Мінск: Беларусь, 2015. С. 158.

²⁰⁹ ЛМ. Кн. 101. Л. 50–52 об. Упомянут с ошибочной датой 24 марта в кн.: *Грицкевич А.П.* *Частновладельческие города Белоруссии в XVI–XVIII вв. (социально-экономическое исследование истории городов)*. Минск: Наука и техника, 1975. С. 187.

(оба – 23.III.1623), Рославль (24.III.1623)²¹⁰, Белая (2.V. 1625)²¹¹, Красный (6.V.1625)²¹², Стародуб (новый привилей, 27.V.1625, см. ниже), Дорогобуж (28.V.1625)²¹³ и Мглин (26.III.1626)²¹⁴. Таким образом, с ноября 1611 по март 1626 г. для городов Смоленского воеводства было издано 10 «магдебургских» привилеев, т.е. в среднем по одной такой грамоте каждые год и четыре месяца. Для полноты картины следует упомянуть еще о ряде общин, входивших в Стародубский повет. Среди них, возможно, имел Магдебургское право г. Почеп: его соответствующий привилей до нас не дошел, но об его существовании известно из поздней подтверждающей грамоты царя Алексея Михайловича от 3 ноября 1714 (1666) г.²¹⁵ Предполагается, что Магдебургское право имел также город Погар. Его исходный привилей тоже не сохранился, но известно о грамоте короля Яна Казимира от 19 декабря 1649 г. на право проведения в нем ярмарок²¹⁶. Кроме того, имеются подтверждающие царские грамоты от 4 ноября 1714 (1666) г.²¹⁷ и 28 ноября 1715 (1667) г.²¹⁸, в которых прямо говорится о былом действии Магдебургского права в Погаре. Однако остается не вполне ясной административная принадлежность этого северского города: он располагался на самой границе Смоленского воеводства с Черниговским и, возможно, относился к последнему²¹⁹. Наконец, упомянем о г. Лоеве, который входил в Смоленское воеводство с 1646 года. Магдебургское право он получил задолго до этого: недавно был найден и издан соответствующий

²¹⁰ ЛМ. Кн. 101. Л. 55–57 об. Упомянут: СДЛМ. С. 69.

²¹¹ ЛМ. Кн. 101. Л. 290–293 об. Также опубликован в нашей статье: *Rogatschewski A. Zur Rezeptionsgeschichte des Magdeburger Rechts in Rußland...* S. 198–202. Краткий регест: СДЛМ. С. 81.

²¹² ЛМ. Кн. 101. Л. 295–298 об. Краткий регест: СДЛМ. С. 81.

²¹³ ЛМ. Кн. 101. Л. 319–322. Упомянут с ошибочной датой 25 мая в кн.: *Rimša E. Pieczęcie miast Wielkiego Księstwa Litewskiego*. Warszawa: Wydawnictwo DiG, 2007. S. 241, хотя и со ссылкой на работу А. К. Титова, который, однако, приводил верную дату (*Цітоў А. К. Геральдыка беларускіх местаў*. С. 153). Краткий регест: СДЛМ. С. 83.

²¹⁴ ЛМ. Кн. 99. Л. 585–588; опубликован по этому источнику в сб.: Корпус магдебургских грамот украинским містам... С. 60–62. Упомянут с ошибочным указанием на кн. 101 Литовской метрики: *Румянцева В. В.* Эмблемы земель и гербы городов Левобережной Украины периода феодализма. Киев: Наукова думка, 1986. С. 56–57, 124; с тем же неверным указанием книги ЛМ и с ошибочной датой 27 марта – в кн.: *Rimša E. Pieczęcie miast...* S. 243.

²¹⁵ ПСЗ-1. Т. I. 1830. № 377 (С. 621–622).

²¹⁶ *Цітоў А. К.* Геральдыка беларускіх местаў. С. 211; *Бирюков С. Н.* «Привилей» Яна Казимира Погару 1649 г. // ДД. Вып. X. 2021. С. 149–154.

²¹⁷ *Ханенко А. И.* Город Погар. Историко-статистический очерк. [Чернигов, 1871]. С. 53–55; Обзорение Румянцевской описи Малороссии. Вып. 3. Полк Стародубский / Изд. подг. Н. А. Константинович. Чернигов: Черниговский губернский статистический комитет, 1875. С. 788–789.

²¹⁸ *Ханенко А. И.* Город Погар. С. 55–60; Обзорение Румянцевской описи Малороссии. Вып. 3. С. 791–796.

²¹⁹ *Кулаковский П. М.* Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 239–240, 300, 373.

привилей Стефана Батория от 3 августа 1576 г.²²⁰ Что же касается другого важного пункта в этой части воеводства, г. Любеча, то он так и не приобрел Магдебургского права, хотя в нем и существовали элементы мещанского самоуправления – ратуша, зачатки цеховой организации ремесленников²²¹.

При изучении хронологии пожалований нетрудно заметить, что основная часть известных сегодня привилеев на Магдебургское право (8 из 10) приходится на короткий период в 1623–1626 гг. В те же годы власти предприняли и энергичные усилия по укреплению позиций католической и униатской церкви и созданию системы католических приходов в локальных центрах края. Чем объясняется такая активность законодателя? Ответ нам видится прежде всего во внешнеполитической сфере. С одной стороны, Речь Посполитая прекращает военные действия с Турцией (Хотинский мир 1621 г.) и Швецией (Митавское перемирие 1622 г.). Это давало возможность уделить больше внимания внутренним делам. С другой стороны, польское правительство сознавало, что в отношениях с ближайшими соседями наступило лишь временное затишье. Перемирие со Швецией действовало до марта 1625 года, и неясно было, удастся ли установить после этого долгосрочный мир. И действительно, военные действия в Прибалтике возобновились уже в июне 1625 г. и продолжались (с небольшим перерывом в 1626 г.) до 1629 г. Схожей, хотя и более растянутой во времени, оказалась и ситуация на восточном и южном направлениях. Деулинское перемирие с Россией было рассчитано на 14,5 лет, но даже определить на местности установленную им границу в итоге не удалось. Размежевание, начатое в 1619 г. на наиболее спорных участках русско-польского рубежа – торопецко-витебском и великолукско-усвятском – уже в 1622 г. приостановилось, не достигнув поставленных целей²²². В 1632 г. Россия начала против Речи Посполитой Смоленскую войну, а около года спустя в наступление переходит и Османская империя, открыв «второй фронт». Военные действия с обоими соседями завершились лишь в 1634 г.

Что касается Стародуба, то упомянутое предоставление привилегий произошло в весьма специфических условиях. Известно, что годы Смуты оказались очень трудными для города. Сперва он поддержал Лжедмитрия II (1607), позднее в ходе войны между Россией и Речью Посполитой несколько раз переходил из рук в руки, подвергался сожжению, а горожане гибли и попадали в плен (1610–1617). На заключительном этапе войны, в 1618 г., русские власти, по-видимому, удерживали контроль над городом. С конца марта по начало мая 1618 г. его безуспешно осаждали поль-

²²⁰ Білоус Н. О. Привілеї польського короля Стефана Баторія для Лоева 1576 та 1582 рр. // Місто: історія, культура, суспільство. Е-журнал урбаністичних студій. 2018. № 1. С. 170–171.

²²¹ Кондратьев І. В. Любецьке староство... С. 86, 147.

²²² Шеламанова Н. Б. Документи державних межівань... С. 162.

ские войска, но к моменту начала русско-польских переговоров (октябрь 1618 г.) Стародуб фактически оставался в руках России²²³.

Таким образом, к моменту передачи города польской стороне в нем, по-видимому, имелась достаточно многочисленная русская православная община, лояльная Москве. В силу Деулинского перемирия территории уступались Речи Посполитой с населением и имуществом; уйти в Россию имели право только дворяне, православное духовенство и купцы. И действительно, многие уцелевшие жители были выведены русским правительством после перемирия. О переселении служилых людей и части посадских жителей из Стародуба и других уступаемых городов уже говорилось выше.

Но все же основная часть посадских должна была остаться на месте. Именно им прежде всего и был адресован первый привилей на Магдебургское право, пожалованный Сигизмундом III 15 февраля 1620 г.²²⁴ Король предоставлял городу Магдебургское право по образцу прочих королевских привилегированных городов Литвы и герб в виде дуба с орлиным гнездом, мещане должны были быть подчинены только войту и магистрату. Жители получали право избирать войта, бурмистров, райцев и лавников из числа «католиков святого набоженства римского албо руского»²²⁵, причем войт должен был избираться из среды самих стародубских мещан.

²²³ Крашенинников В. В. Взгляд через столетия. С. 142–143, 149, 156; Шинаков Е. А. От Чернигова до Смоленска. С. 263, 265, 267; Флоря Б. Н. Польско-литовская интервенция в России и русское общество. М.: Издательство «Индрик», 2005. С. 70, 72, 141, 142, 248; Рабинович Я. Н. К вопросу о передаче русских городов польской стороне в 1619 г. по условиям Деулинского перемирия // Деулинское перемирие 1618 г.: взгляд через четыре столетия. Материалы конференции, посвященной 400-летию Деулинского перемирия (Москва, 11 декабря 2018 г.) / Под ред. К. А. Аверьянова. М.: Российское военно-историческое общество; Институт российской истории РАН, 2018. С. 25; Сас П. М. Запорожці у польсько-московській війні наприкінці Смути (1617–1618). Біла Церква: Видавець Олександр Пшонківський, 2010. С. 325–327, 360, 407–408.

²²⁴ Латинский или польский текст привилея неизвестен, имеется публикация на русском языке: Обзорение Румянцевской описи Малороссии. Вып. 3. С. 405–411; по другому списку – в изд.: Генеральне слідство про маєтності Стародубського полку (Український архів. Т. 1). Київ: Археографічна комісія Всеукраїнської академії наук, 1929. С. 318–322; по списку от 20 декабря 1721 г. – в сб.: Корпус магдебурзьких грамот українським містам: два проекти видань 20-х – 40-х років ХХ століття / Упор. В. І. Андрейцев, В. І. Ульяновський, В. А. Короткий. Київ, 2000. С. 49–51.

²²⁵ В связи с данным условием, которое встречалось и в привилеях других городов на Левобережье Днепра, Д. И. Багалей не исключал, что оно относилось к православным, хотя и допускал, что составители грамоты могли подразумевать и униатов (Багалей Д. И. Магдебургское право в Левобережной Малороссии // Журнал Министерства народного просвещения. 1892. Март. С. 5). Такое толкование основано на доступной ему поздней копии документа; аналогичная формулировка содержится и в других упомянутых списках (Генеральне слідство... С. 319; Корпус магдебурзьких грамот українським містам... С. 50). В настоящее время неясно, воспроизведен ли в них оригинал привилея 1620 г. или же ему предшествовал какой-то исходный текст на польском или латинском языке, который пока не разыскан. Впредь до обнаружения этого текста толкование приведенного положения остается гипотетическим.

Результаты выборов должны были затем утверждаться королем. Решения городских властей могли быть обжалованы в суд короля. Для финансирования деятельности органов самоуправления городу были пожалованы земельные угодья. Город получил также ряд прав и льгот в налоговой и экономической сфере. Городские власти вместе с замковым урядом были обязаны содержать городские укрепления. Мещане также были должны «одправовати» мосты у города. От всех иных повинностей они освобождались.

Данный привилей выделяется на фоне грамот для Смоленска и уездных городов воеводства разрешением мещанам самим избирать войтов, вероятным доступом православных в городские органы власти, а также пожалованием герба, учитывающего местные условия и традиции. Все это позволяет предположить, что на первых порах власти пытались проводить в городе политику компромиссов.

Однако вскоре в Стародубе начинает расти напряженность из-за притеснения православных и попытки властей навязать мещанам церковную унию, а также из-за произвола И. Н. Салтыкова, которого король назначил «управляющим» (*przełożony*) в Стародубе. В городе наметился отток жителей: недовольные новыми порядками стали переходить на русскую сторону, будь то на законном основании или нелегально²²⁶. В городе остались жители, настроенные конформистски или просто не имевшие средств и возможностей уехать. К ним, возможно, добавилось некоторое количество переселенцев из внутренних воеводств Речи Посполитой. В итоге к 1625 г. состав стародубских мещан заметно поменялся. Все это создало объективные предпосылки для пересмотра грамоты 1620 г.

27 мая 1625 г. тот же Сигизмунд предоставил стародубцам новый привилей, частично изменявший положения предыдущего. Уряд войта перестал быть выборным, на этот пост король назначал местного старосту, причем лишь католика. Прочие городские уряды были вправе занимать католики или униаты; выборы должны были проводиться по образцу Смоленска. Вместо старого герба с изображением дуба город получал новый (св. Георгий), городское делопроизводство предполагалось в течение

²²⁶ Подробнее см.: *Флоря Б. Н.*: Положение православного населения Смоленщины в составе Речи Посполитой (20-е – 40-е гг. XVII в. // *Revue des études slaves*. Т. 80. Fasc. 2. 1998. Р. 336–337, 342; 2) Прерогатива Сигизмунда III смоленской шляхте. К истории религиозной нетерпимости в Речи Посполитой первой половины XVII века // *Славяне и их соседи*. Вып. 7. Межконфессиональные связи в Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европе в XV–XVII вв. М.: Институт славяноведения и балканистики, 1999. С. 138–142; 3) Унійна церква на Смоленщині в 20-х – на початку 30-х років XVII століття // Ковчег. Науковий збірник із церковної історії. Число 2. Львів: Інститут Історії Церкви Львівської Богословської Академії, 2000. С. 86, 90; *Медведев К. М.* Три письма Сигизмунда III литовскому канцлеру Лью Сапеге по поводу устройства завоеванных у России во время Смутного времени территорий и положения оказавших в его власти «москвитов» // *Studia Historica Europae Orientalis*. Исследования по истории Восточной Европы. 2020. № 13. С. 216–229.

20 лет вести по-польски и затем перевести на латынь. Был введен ряд новых правил, касающихся мельничного промысла и торговли. Городу предоставлялось право проводить одну ярмарку в год, а приезжим купцам дозволялось вести лишь оптовые операции. Привилеем устанавливались ставки чинша с недвижимости, причем члены органов городского самоуправления освобождались от такого чинша на период их служебных полномочий. Наконец, замковый уряд был обязан ежеквартально устраивать смотр мешан на случай возможной обороны города²²⁷. Таким образом, контроль над общиной ужесточился, произошло смешение военного управления с гражданским, что противоречило общим принципам Магдебургского права. Обращают на себя также меры, направленные на усиление позиций католицизма, будь то на уровне замещения урядов или на уровне культурно-символическом (привязка дня выборов и ярмарочного дня к католическим праздникам, внедрение латыни в делопроизводство, замена герба). Стоит упомянуть, что в тот же период принимались меры к созданию в Стародубе католического прихода²²⁸, а затем — и к восстановлению костела, который, впрочем, был отстроен лишь в последнее десятилетие польской власти²²⁹.

²²⁷ ЛМ. Кн. 101. Л. 312–315 об. Опубликовано также в изд.: *Багалей Д. И.* Рецензия на книгу А. М. Лазаревского «Описание старой Малороссии» // Отчет о тридцать втором присуждении наград графа Уварова. (Приложение к LXIX-му тому Записок Импер. Академии наук. № 3). СПб., 1892. С. 167–171 и повторно — в сб.: Корпус магдебургских грамот украинским містам... С. 57–60. Упомянут: СДЛМ. С. 82.

²²⁸ 20 марта 1625 г. Сигизмунд III издал привилей на материальное обеспечение (фундуш) стародубского католического храма св. Георгия (с этим посвящением, видимо, напрямую связано и дарование городу герба с изображением того же святого). 4 апреля 1626 г. Сигизмунд, обладая правом патроната в отношении этого храма, обратился к виленскому епископу Евстафию Воловичу с просьбой назначить стародубским настоятелем Петра Парчевского (ЛМ. Кн. 101. Л. 180–182 об., 362–362 об.). Этот ксендз, выходец из небогатого шляхетского семейства, в дальнейшем сделал карьеру благодаря покровительству великого подкомория литовского Януша Радзивилла: когда было учреждено католическое епископство Смоленское, Парчевский первым занял эту кафедру (1637).

²²⁹ 16 февраля 1641 г. Владислав IV позволил еп. Смоленскому брать в королевской Стародубской пуше лес на постройку костела в Стародубе вместо уничтоженного русскими войсками, починку дома ксендза и снабжение его дровами (ЛМ. Кн. 108. Л. 800). О существовании построенного храма мы знаем из краткого описания, сделанного в ходе визитации Смоленского диоцеза в 1645 г. В нем сообщается, что стародубский костел выстроен из дерева при «нынешнем» епископе (т.е. Петре Парчевском), который сам был прежде стародубским настоятелем. Храм был освящен им за 2 года до визитации (т.е. в 1643 г.), на сей раз во имя Успения Пресвятой Девы Марии. Костел имел в то время 5 алтарей, киворий с пиксидой для Святых Даров, купель, орган, богослужебную литературу, книги записей крещений и венчаний и все иное, необходимое для деятельности. Была также сооружена колокольня с тремя колоколами. Имелись певчие и иные церковнослужители. В материалах визитации говорилось, что местная препозитура должна быть митрофорной (*praepositura debet esse infullata*) и иметь четырех викариев, но фактически имела лишь двоих. При этом, однако, признавалось, что в самом Стародубе живут лишь немногочисленные (*paucos*) католики, а основное его население — «схизматики и еретики», в числе которых и все замковые

Итак, в силу политики, направленной на вытеснение православия и усиление контроля за мещанством статус Стародуба был приближен к статусу других городов воеводства.

Позднее, уже после Смоленской войны, наблюдается дальнейшее ослабление позиций стародубского мещанства. Город попадает в зависимость от уже упоминавшегося магната Николая Абрамовича, который был крупнейшим землевладельцем в Стародубском повете. Еще в 1634 г. он получил от Владислава IV в наследственное ленное владение г. Мглин и 500 волок земли (тогда как средний размер пожалований в воеводстве составлял при этом короле 84 волоки). В 1636 г. Павел Тризна уступил ему в пожизненное владение уряды стародубского старосты и стародубского войта. Позднее, в 1644 г. Абрамович (тогда уже будучи мстиславским воеводой) прибирает к рукам пожизненно уряд мглинского войта с причитающимися ему доходами, обеспечив тем самым полный контроль над пожалованным ранее городом. В том же году он получает согласие короля на 10-летнее право производства «лесных товаров» в Стародубском старостве. Позднее он округлил свои владения, скупив в том же повете ряд шляхетских имений²³⁰. Человеку с такими латифундиями требовались деловые партнеры, обеспечивающие их эффективную эксплуатацию. В этой роли традиционно выступали евреи. Ранее им было запрещено проживать на Северщине, но 27 июля 1634 г. король Владислав IV издал привилей («консенс») литовским евреям на право жить в городах и местечках Северского княжества²³¹. Через пять лет, 29 ноября 1639 г., тот же Владислав издал грамоту, которая позволяла евреям, проживающим в Стародубе, свободное приобретение недвижимости, пользование различными выгодами и ряд налоговых льгот. В отношении различных повинностей они были уравнены с прочими мещанами, но юрисдикцию над ними осуществляли не городские власти, а исключительно королевские старосты или их наместники в стародубском замке²³². Ясно, что это пожалование (а, возможно, и издание грамоты 1634 г.) было предпринято по просьбе самого Абрамовича. Появление конкурентов в торговле и ремесле вряд ли радовало жителей-христиан, но противостоять ему они не могли. Можно полагать, что этому способствовала относительная слабость стародубского мещанства – как вследствие людских потерь из-за прошедших недавно военных действий, так и вследствие административной зависимости общины от всесильного магната.

урядники во главе со старостой-кальвинистом (*Relationes status dioecesium in Magno Ducatu Lituaniae* / Red. P. Rabikauskas (*Fontes Historiae Lituaniae*, II). Vol. II. Romae: Academia Litwana Catholica Scientiarum, 1978. P. 309–310).

²³⁰ Metryka litewska. Rejстры podymnego Wielkiego Księstwa Litewskiego. Województwo smoleńskie 1650 r. / Opr. S. Dumin, A. Rachuba. Warszawa: Wydawnictwo DiG, 2009. S. 22, 30; ZSWS. S. 308–309. Nr. 2414–2416.

²³¹ Этот документ был недавно опубликован нами по копии из Литовской метрики: *Рогачевский А.Л.* К истории правового положения евреев... С. 125–126.

²³² JIM. Kn. 108. Ll. 707 об. –708.

Несмотря на напряженную обстановку в приграничном крае и отмеченную зависимость города от старосты, Стародуб постепенно становится важным экономическим центром. Возможно, он был вовлечен и в экспортную торговлю, поскольку не только был связан с внутренними литовскими землями по суше, но и лежал поблизости от важных речных путей. Еще с XVI в. растет экономическое значение Северщины благодаря оживлению западно-северского торгового пути, пролегавшего реками Десною, Сеймом и Сосною в обход верховьев Дона, который стал мелеть. Хорошие гидрографические условия ставили верховья Десны и Днепра в тесную связь с верхним бассейном Волги и Западной Двины²³³. Все это способствовало хозяйственному развитию города.

Помимо Стародуба и других привилегированных городов Стародубского повета, заслуживает упоминания также Попова Гора (совр. Красная Гора), лежащая на одном из названных трактов у пересечения с р. Беседь (впадает в Сож, левый приток Днепра). С 1508 г. она упоминается в документах как город со своими волостями, то есть приобретает статус уездного центра²³⁴. В польскую эпоху она не получила Магдебургского права, оставшись местечком, но тоже играла заметную роль в экономике края. Попова Гора находилась во владении католического епископа Смоленского, которому был здесь пожалован и внушительный надел в 1000 волок (21360 га) земли. Позднее она меняла хозяев, но продолжала принадлежать церкви (могилевскому Спасскому кафедральному собору, Киево-Печерскому монастырю)²³⁵. Владельцы, по всей видимости, поощряли местную торговлю, будучи заинтересованы в увеличении своих доходов.

Дальнейшие наблюдения над исторической географией Северщины дадут более подробную и дифференцированную картину ее урбанизации и хозяйственных связей с другими воеводствами.

Адресаты королевских листов: портреты на фоне эпохи. Обратимся теперь к вопросу о том, кому было поручено провести в жизнь указания короля. Первый документ адресован оршанскому старосте Александру Даждбогу Сапеге (1585–1635). Это был магнат, представитель старинной литовской знати, крупный государственный и военный деятель Великого княжества Литовского. О делах в Смоленском воеводстве он был хорошо осведомлен: еще в 1609–1611 гг. он участвовал в смоленской военной кампании. Уряд (должность) оршанского старосты он получил

²³³ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Историко-географическое исследование (Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып XVI). Казань, 1910. С. 228.

²³⁴ Темушев В. Н. Кричевский участок литовско-московской границы в XVI в. // *Studia Historica Europae Orientalis*. Исследования по истории Восточной Европы. 2010. № 3. С. 136.

²³⁵ Kumor B. Dokumenty fundacyjne diecezji smoleńskiej // *Archiwa, biblioteki i muzea kościelne*. T. 17. 1968. S. 262, 266; Крашенинников В. В. Взгляд через столетия. С. 82, 127.

в 1610 г. Это староство в одноименном повете Витебского воеводства, непосредственно граничившее со Смоленской землею, имело в ту пору важное военно-стратегическое значение. В 1613 г., когда сеймом была принята так называемая ординация Смоленского воеводства, определявшая внутреннее устройство края, именно Сапега был направлен туда, чтобы обеспечить ее реализацию. Там же он в 1614 г. принимал участие в снятии русской осады со Смоленска, который Россия пыталась вернуть. Впоследствии, пребывая в Орше, Сапега периодически посещал сопредельный регион. В 1621 г. (по другим данным – в 1622 г.) за военные успехи в битве с турками под Хотинном (1621) Сапега получил также уряды пропойского и чечерского староствы (в Речицком повете Минском воеводстве). В этом назначении была также своя военная и административная логика. Пропойск (совр. Славгород), Чечерск, а также упоминаемый далее в тексте Гомель лежат на р. Сож (приток Днепра), их староства располагались не слишком далеко от Оршанского. Таким образом, Сапега должен был хорошо представлять себе ситуацию с дорогами на вверенных ему и сопредельных территориях. В источнике сказано, что на время отсутствия Сапеги на месте исполнение приказа поручается чечерскому подстаросте (его имя нам, к сожалению, установить не удалось²³⁶). Действительно, в первом полугодии 1625 г., т.е. в момент издания документа, Сапега находился в отъезде в Италии в связи с подготовкой к поступлению королевича Владислава (будущий король Владислав IV) в Падуанский университет. Но уже в конце июня он вернулся в Литву и продолжал там свою военную службу и административную деятельность. В дальнейшем он занимался также обороной литовских владений от русских войск в ходе Смоленской войны (1632–1634 гг.)²³⁷.

В листе названы также имена трех представителей местной шляхты, из которых должна была состоять комиссия. Один из них, Иероним Юдиц-

²³⁶ Белорусским историком В. Ф. Чернявским было начато издание обширного справочника об урядниках Минского воеводства (*Чарняўскі Ф. В. Ураднікі (пасады, тытулы) Менскага ваяводства XVI–XVIII стст. Біяграфічны даведнік*. Вып. I–VI. Баранавічы–Мінск: Олдеран; Выдавец В. Хурсік, 2007–2023). Но в выпусках, которые успели выйти в свет до кончины автора (2024), сведений о чечерских старостах и подстаростах не имеется; в ч. I вып. VI (Мінск, 2021) приведены только персоналии минских судебных городских старост и подстарост.

²³⁷ *Niesiecki K. Herbarz Polski, powiększony dodatkami z późniejszych autorów, rękopismów, dowodów urzędowych* / Wyd. J. N. Bobrowicz. T. VIII. Lipsk: Breitkopf & Härtel, 1841. S. 257; *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*. T. XV. Cz. 1. Abablewo – Januszowo. Warszawa: Nakładem Filipa Sulimierskiego i Władysława Walewskiego, 1900. S. 358; *Nagielski M. Sapieha Aleksander Dadźbóg (Bohdan, Teodat) h. Lis (1585–1635)* // *Polski słownik biograficzny*. T. XXXIV. Wrocław – Warszawa – Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1992–1993. S. 556–559; *Гісторыя Сапегаў. Жыццяпісы, маенткі, фундацыі* / Укл. Я. Сапега / Пер. з польск. Мінск: Выдавец Віктар Хурсік, 2017. С. 216–220.

кий, был подкоморием²³⁸ в том же Речицком повете Минского воеводства. Подробных сведений об этом лице нам найти не удалось, но известно, что представители того же разветвленного рода еще с XVI в. занимали многочисленные уряды в указанном повете, получив их в свое время за заслуги в обороне края от крымских татар. Указанная практика назначения их на эти посты сохранялась и в XVII–XVIII вв., причем в 1676 г. в наследственное владение семейства попало также Лоевское староство – фрагмент Смоленского воеводства, оставшийся в руках Речи Посполитой после отвоевания этих земель Россией²³⁹. Таким образом, Юдицкий был хорошо знаком с проблемами этих территорий.

Двое других занимали посты в самом Смоленском воеводстве, в его Стародубском повете. Григорий Сенкевич был обязан своей карьерой великому литовскому гетману Яну Каролу Ходкевичу, в войске которого отличился во время кампании 1610-х гг. В 1617 г. он был депутатом от литовской армии на сословном съезде в Вильне. Уряд стародубского подкомория он занимал в 1621–1631 гг.²⁴⁰ Якуб Прошицкий (Прошицкий) начинал свою карьеру в 1590-х гг. на службе кн. Яна Симеона Олельковича-Слуцкого, а после смерти своего покровителя в 1592 г. оказался в окружении того же гетмана Ходкевича, выполняя при этом поручения политического (подготовка сеймов и сеймиков), правового и хозяйственного характера. Ему покровительствовал и преемник Ходкевича на гетманском посту (а ранее многолетний великий канцлер литовский), Лев Иванович Сапега. Прошицкий занимал уряд гродского писаря в Жмудском старостве (1601), был войским Новогрудского повета (1606), виленским гродским судьей (1617–1621) и, наконец, земским судьей в Стародубском повете (1622–1631). В 1626 г. он был депутатом Литовского скарбового (фискального) трибунала, который осуществлял контроль за доходами и расходами казны и рассматривал связанные с этим споры²⁴¹.

²³⁸ Подкоморий – один из урядов в Речи Посполитой. Так именовался судья по спорам о границах имений в так называемых подкоморских судах, которым были подведомственны земельные споры шляхты.

²³⁹ *Niesiecki K. Herbarz Polski...* Т. IV. Lipsk, 1839. S. 508; *Kossakowski S.T. Monografie historyczno-genealogiczne niektórych rodzin polskich.* Т. 1. Warszawa: Nakład Autora, 1859. S. 187; *Анісавец М.І. Лоеў – старажытны горад...* С. 58–59, 63; *Красноў М. Юдзіцкія, Юдыцкія // Вялікае Княства Літоўскае. Энциклапедыя. 2-е вид. Т. 2. Мінск, 2007. С. 770.*

²⁴⁰ *Akta zjazdów stanów Wielkiego Księstwa Litewskiego.* Т. II. Okresy panowań królów elekcyjnych. XVI–XVII wiek / Opr. H. Lulewicz. Warszawa: Wydawnictwo Neriton, 2009. S. 228; *Żojdź K. Patronat wojskowy i klientela hetmańska Jana Karola Chodkiewicza. Zarys problematyki // Studia nad staropolską sztuką wojenną.* Т. IV / Pod red. Z. Hunderta, K. Żojdzia, J.J. Sowy. Oświęcim: Wydawnictwo Napoleon V, 2015. S. 86; ZSWS. S. 277. Nr. 2135.

²⁴¹ *Akta zjazdów...* Т. II. S. 164; ZSWS. S. 296. Nr. 2303; *Niesiecki K. Herbarz Polski...* Т. VII. Lipsk, 1841. S. 503; *Żojdź K. Klientela hetmana wielkiego litewskiego Jana Karola Chodkiewicza i jej losy po śmierci patrona // Przegląd Historyczny.* Т. CVI. 2015. Zesz. 1. 106. S. 48.

Биографии упомянутых лиц представляются характерными для того времени. Получение имений и урядов зависело не только от военных заслуг (что естественно для эпохи частых войн), но в значительной мере еще и от механизмов клиентелы, обусловленной близостью шляхтичей к тому или иному магнату.

Наконец, следует упомянуть еще одного человека, чья подпись стоит в обоих документах после королевской. Это Александр Корвин-Госевский (кон. XVI в. — 1639), крупный военный и политический деятель той эпохи. Он успел принять самое активное участие в событиях Смуты, сопровождал Марину Мнишек в Россию, вел переговоры с Лжедмитрием I, побывал комендантом Московского кремля (1610–1612). Корвин-Госевский входил в ближайшее окружение короля, исполняя обязанности великого референдария (1610–1625) и великого писаря (1615–1625) литовского. На этих постах он вел прием частных лиц, передавая их просьбы и жалобы королю и канцлеру, возглавлял особый референдарский суд, разбиравший споры крестьян государственных имений со старостами и державцами, а также отвечал за подготовку документов от имени короля. Его судьба и карьера были связаны и с регионом, которому посвящены документы. Еще в начале польского вторжения, в 1609 г., он участвовал в осаде Белой, в 1612–1618 гг. командовал польским гарнизоном Смоленска, отбивая атаки русской армии, пытавшейся вернуть город. Как минимум с 1623 г. он уже фактически исполнял обязанности смоленского воеводы. Впервые Корвин-Госевский упоминается с этим урядом в 1624 г., формальное назначение состоялось в 1625 г., хотя в документах и тогда, и позднее он фигурировал под различными титулами: «наместник», «вице-администратор», «полномочный посланник», «воевода смоленский и вице-администратор Северской земли» и т.п. Воеводские обязанности он исполнял до самой смерти. Однако интересы военной службы требовали от него продолжительных отлучек на войну со шведами в Ливонии (1621–1628). Позже он вернулся в свое воеводство, участвовал в Смоленской войне, вновь оборонял Смоленск от русской армии, участвовал в переговорах с Россией, увенчавшихся подписанием Поляновского мира (1634). Корвин-Госевский и его родственники не только занимали в воеводстве важные уряды, но и получили там огромные земельные пожалования²⁴². Таким образом, это был человек, хорошо представлявший себе проблемы управляемой им территории. Можно полагать, что и в налаживании дорожной сети он принял активное участие.

Как известно, в поветах Речи Посполитой вопросами, связанными со строительством и инфраструктурой, занимались специальные урядники: мостовничий (следил за состоянием мостов и переправ), будовничий

²⁴² *Herbst S. Gosiewski Aleksander (zm. 1639) // Polski Słownik Biograficzny. T. VIII. Warszawa: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1959–1960. S. 339–340; ZSW. Nr. 875, 1608, 1609, 1610, 1629, 1691.*

(ведал прежде всего общественными зданиями), городничий (отвечал за состояние оборонительных сооружений, а также за взимание ряда налогов). Однако в интересующий нас период в Стародубском повете был назначен лишь городничий (с 1629 г.) — очевидно, в связи с военными соображениями, актуальными для пограничного края²⁴³. Почему не произошло назначения на остальные уряды, сказать сложно. Возможно, в ту пору на территории повета не были изысканы источники финансирования этих урядов. Во всяком случае, в соседнем Смоленском повете аналогичные уряды в польский период все же были распределены, хотя этот процесс растянулся во времени: городничий там был назначен в 1621 г.²⁴⁴, будовничий — в 1623 г.²⁴⁵, мостовничий — по-видимому, в 1631 г. или несколько ранее²⁴⁶. Но первый известный по документам стародубский мостовничий был назначен на свой пост лишь в 1695 г.²⁴⁷, когда воеводство давно уже находилось под русской властью, а будовничий — и вовсе в 1759 г.²⁴⁸ Разумеется, такие назначения, производимые королем после утраты контроля над территорией, носили уже чисто фиктивный и «престижный» характер и не предполагали конкретного финансирования. В 1654–1793 гг. подобным же образом формировалась вся управленческая иерархия «воеводства в изгнании», от воевод до низовых урядов. Ее сохранение как бы в «свернутом» виде (на случай возвращения утраченных территорий в будущем) было характерно для политической культуры Литвы и некоторых других стран, а также для церковных структур. Но реального влияния на положение дел в крае оно, разумеется, оказать уже не могло.

Как видно из публикуемых документов, приведение в порядок дорожной сети в Стародубском повете было поручено судьям. Но такой шаг не был произвольным. Как уже сказано, в обязанности подкомория входило урегулирование споров по поводу границ между имениями. Что же касается земского суда, то ему были подведомственны прежде всего дела по имениям, «праву посполитому и службе земской военной подлеглым» (III Литовский статут, разд. III, ст. 33)²⁴⁹, а именно они составляли основную часть землевладений в крае²⁵⁰. Сюда относились как дела о праве на

²⁴³ ZSWS. S. 244. Nr. 1824.

²⁴⁴ ZSWS. S. 80. Nr. 315.

²⁴⁵ ZSWS. S. 57. Nr. 85.

²⁴⁶ ZSWS. S. 114. Nr. 627, 628.

²⁴⁷ ZSWS. S. 261. Nr. 1690.

²⁴⁸ ZSWS. S. 229. Nr. 1695.

²⁴⁹ Статути Великого князівства Литовського. Т. III. С. 417.

²⁵⁰ Большинству шляхтичей предоставленная им земля не принадлежала. Ее собственником считался король, который жаловал имения не в собственность, а в феодальное держание. Юридической основой последнего было «строгое» ленное право ливонского образца (наследование имений осуществлялось только по мужской линии). Для XVII столетия такое систематическое внедрение ленно-правовых отношений было уже анахронизмом.

эти имения, так и споры о защите упомянутых прав от посягательств иных лиц. Компетенция суда включала и ряд других полномочий – удостоверение сделок, рассмотрение малозначительных уголовных дел, надзор за правильностью действий гродского суда и пр.²⁵¹ Таким образом, лица, занятые в указанных судах, так или иначе были сведущи в земельном праве, в вопросах землеустройства, межевания и недвижимости вообще. Это обстоятельство, по-видимому, оказалось решающим – ведь налаживать дорожную сеть предстояло во взаимодействии с владельцами конкретных имений на местах.

Выполнение королевских предписаний. При нынешнем состоянии исследований остается неясным, были ли королевские предписания о починке дорог и мостов проведены в жизнь в полном объеме. Однако известно, что значительные работы были выполнены уже в первый год. В августе 1626 г. стародубский пушкарь Иван Иванов, перешедший в Брянск «на царское имя», сообщал, что на трактах, ведущих из Литвы в Стародуб, повсеместно устроены мосты через реки и гати через болота²⁵². Это свидетельство позволяет предполагать, что адресаты королевских листов в целом успешно справились с порученным делом.

Хотя мы не знаем конкретного объема работ, которые надлежало выполнить в Смоленском воеводстве, можно не сомневаться, что отбывание этой повинности легло тяжелым бременем на крестьян, поскольку починка дорог, проводимая к тому же в весьма сжатые сроки, требовала большой концентрации рабочей силы и высокой интенсивности труда²⁵³.

Однако король вынужден был к нему прибегать, чтобы пограничное воеводство всегда имело наготове военную силу. В первой половине XVII в. Речь Посполитая испытывала хронический бюджетный дефицит, а польская монета постоянно девальвировалась. В этих условиях государство не могло ни содержать крупную постоянную армию, ни даже быстро выставлять временное наемное войско. В итоге ленное право оказывалось единственным юридическим инструментом, позволявшим провести быструю мобилизацию сил, способных хотя бы какое-то время продержаться, пока из других воеводств подойдет подкрепление.

²⁵¹ Подробнее см.: *Ланно И.* Земский суд в Великом княжестве Литовском в конце XVI века // Журнал Министерства народного просвещения. 1897. Июнь. Ч. CCCXI. С. 281–284.

²⁵² *Кулаковский П. М.* Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 43.

²⁵³ Насколько нам известно, пока не существует исследований, в которых подробно рассматривались бы трудозатраты при дорожно-строительных и дорожно-ремонтных работах в Речи Посполитой XVI–XVIII вв. и давалась бы их оценка в человеко-днях на километр трассы. Но чтобы представить себе порядок величин, можно привести некоторые данные, относящиеся к России в первой половине XIX в. По тогдашним нормам Главного управления путей сообщения (и ведомств-правопреемников), для устройства фашинной дороги длиной 500 сажень и шириной 3 сажени (т.е. 3240 кв. м) требовалось 5873 чернорабочих. Для сооружения деревянного моста через канаву, имеющую 1 сажень ширины, требовалось 25 плотников и 12 чернорабочих; при ширине канавы в 2 сажени – уже 35 плотников и 28 чернорабочих (*Катионов О. Н.* Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. / Под ред. Е. И. Соловьевой. 2-е изд., перераб. и доп. Новосибирск: Педуниверситет, 2008. С. 28, 97). Согласно урочным положениям на строительные работы для государственных нужд (включая земляные работы,

Аналогичные работы, скорее всего, продолжались и в дальнейшем, хотя Смоленская война (1632–1634), вероятно, их приостановила: как уже сказано, военные действия затронули тогда и территорию Северщины. Но после войны налаживание инфраструктуры, видимо, продолжилось. Косвенно об этом свидетельствует тот факт, что со второй половины 1630-х гг. здесь наблюдаются приток населения из украинских земель, постепенное восстановление хозяйства и оживление торговли, а Стародуб становится местом проведения ярмарок²⁵⁴. В 1639 г. сообщалось, что «уездные люди» были привлечены к строительству мостов и исправлению дороги из Смоленска в Дорогобуж²⁵⁵. К 1640-м гг. относятся также попытки привести в порядок древний прямой тракт из Стародуба в Чернигов, который, как уже говорилось, к началу XVII в. успел прийти в упадок²⁵⁶. Но в целом состояние и судьба дорожной сети края в польскую эпоху еще требуют отдельного изучения. Материал для него могли бы дать, например, упоминания о корчмах, возникающих или восстанавливаемых у дорожных трасс, свидетельства о росте доходов казны от переправ и от городских торгов и т.п.

Рассмотренный материал позволяет сделать некоторые выводы как частного, так и более общего характера.

1. Развитию дорожной сети края была присуща высокая инерционность с точки зрения ее конфигурации, плотности, состояния и эксплуатации. Эта инерционность объяснялась крайне ограниченными возможностями доиндустриальной эпохи в устройстве крупных инфраструктурных объектов, многовековым господством гужевого транспорта, а также военно-политической обстановкой и некоторыми культурно-психологическими факторами. Пути сообщения, приуроченные поначалу в основном к рекам и водоемам, постепенно дополняются сетью сухопутных дорог, но последняя долгое время остается несовершенной и ненадежной, обеспечивая относительно быстрое передвижение лишь на отдельных участках. Роль государства в улучшении коммуникаций начинает давать заметные

рубку леса, фашинные работы, устройство и починку деревянных мостовых, строительство мостов, перевозку грузов), нормальная продолжительность рабочего дня в летнее время составляла 12 часов. В средней полосе, т.е. между 51° и 56° с.ш., «летним» считалось время с 16 апреля по 16 октября; в этот период рабочий день составлял от 10 до 13 часов (§§ 3, 4, 9; табл. 2) (Урочные положения на все вообще работы, производящиеся при крепостях, гражданских зданиях и гидротехнических сооружениях. [Высочайше утверждено февр. 4 дня 1843]. СПб., 1843. С. 2–4, 12).

²⁵⁴ *Брянцев М. В., Дубровский А. М.* Крестьянское хозяйство в юго-западных уездах России (первая половина XVII в.) // Страницы прошлого Брянского края. Сб. науч. трудов / Ред. кол.: Ю. В. Жуков и др. Брянск: Издательство БГПУ, 1998. С. 27–36; *Дубровский А. М.* Северский край после Смуты: упадок и возрождение хозяйства // ДД. [Вып. I]. 1995. С. 146–148.

²⁵⁵ *Думин С. В.* Повинности крестьян Смоленского края... С. 21–22.

²⁵⁶ *Кулаковский П. М.* Чернигово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 44.

результаты лишь в Новое время. В I половине XVII в. эта политика преследовала в крае прежде всего военно-стратегические и отчасти фискальные цели.

2. Система расселения в изучаемом регионе демонстрирует сложное взаимодействие и взаимовлияние с дорожной сетью. Стихийная колонизация края, определяемая природными условиями и военно-политической ситуацией на пограничье, дополняется целенаправленными усилиями властей по созданию новых, восстановлению и развитию прежних населенных пунктов (в том числе путем выдачи привилегий на права и льготы отдельным общинам). При этом из фактических и статистических данных видно, что взаимное расположение городов во многом вписывается в предложенную В. Кристаллером модель гексагональной решетки. Отклонения от этой идеально-типической модели на уровне отдельных микрорегионов (в частности, в Стародубском повете) объясняются особенностями ландшафта и военной угрозой в приграничной местности. По мере стабилизации военно-политической обстановки наблюдается «достройка» системы расселения, сеть поселений делается более плотной и равномерной. Происходит также известное «выравнивание» зоны притяжения вокруг отдельных городов края. Полученные данные будут способствовать дальнейшему изучению исторической географии края с применением центрографического метода.

3. Королевские распоряжения 1625 г. о восстановлении дорожной сети, послужившие отправной точкой для наших наблюдений, не только проливают свет на историю инфраструктуры в воеводстве, правовые механизмы ее строительства и содержания. Несмотря на небольшой объем, в них ярко отразились и другие черты эпохи: противоборство Речи Посполитой с соседями, особенности административной организации и землевладения в крае, система налогов и повинностей, пути формирования местной элиты и характер отношений в ее среде, некоторые черты языка и культуры. В конкретно-исторических условиях забота королевских властей о восстановлении инфраструктуры в приграничном крае отражает также характерный для раннего Нового времени постепенный переход от «номадизма» властных институтов к стабилизации местопребывания монарха, что требовало более надежной системы коммуникаций в центре и на местах.

4. Представляется, что рассмотрение указанных вопросов в комплексе демонстрирует полезность «медленного чтения» источников, позволяющего надежнее реконструировать исторический и социокультурный контекст эпохи с широким привлечением сравнительно-исторических материалов. Постепенное введение таких (в большинстве своем пока неизданных) документов в научный оборот позволит лучше представить прошлое изучаемых земель с их сложной исторической судьбой,

обогатит наши знания о специфике местной правовой системы в раннее Новое время.

Приложение. Публикация источников

Прежде чем познакомить читателя с архивными документами, о которых шла речь, скажем несколько слов о принципах издания. Тексты публикуются нами с учетом существующих рекомендаций по изданию источников данной эпохи²⁵⁷. При публикации мы стремились передать своеобразие оригинала (напр., воспроизводя устарелые формы – *jachać* вместо совр. *jechać*, сохраняя специфическое употребление гласных с огоньками в ряде слов и др.). В то же время нами была проведена некоторая нормализация текста. Написание слов с прописных и строчных букв осуществляется по современным правилам. Буквы *i* и *u*, употребляемые в качестве согласных, были заменены на *j* и *w* соответственно; буква *y*, употребляемая в качестве союза, а также в иных случаях, когда по современным правилам надлежит писать *i*, была заменена на *i*. В ряде мест оригинала буква *y*, употребляемая для передачи звука «ы», пишется с двумя точками над нею; в публикации она заменена на обычное *y*. Буква *x* в начале слов (напр., «*xięstwo*») заменяется на сочетание *ks*. Диакритические значки, часто отсутствующие в тексте (особенно при написании букв *ć*, *ń*, *ś*), восстанавливаются без оговорок.

В связи с неустойчивым (слитным или раздельным) написанием предлогов и местоимений мы пишем их с приближением к современной норме. То же самое касается пунктуации. В ряде мест оригинала присутствуют очень длинные периоды, разделяемые лишь запятой. В таких случаях мы используем для расчленения текста точку с запятой.

Кустоды (т.е. последние слова на странице рукописи, воспроизводимые на следующей странице) в случае их дублирования нами не приводятся.

Сокращения слов раскрываются, эти части слов пишутся в публикации курсивом. Единственное исключение сделано для сокращения «*więg. wa.*», которым обозначается оборот «*wiernośćie wasze*», т.е. буквально «ваши верности». Скорее всего, он возник как калька с латинского выражения «*fidelitates vestrae*», известного еще по средневековым документам.

²⁵⁷ Instrukcja wydawnicza dla źródeł historycznych od XVI do połowy XIX wieku / Red. K. Lepszy. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1953; Методические рекомендации по изданию и описанию материалов Литовской метрики / Подг. А.Л. Хорошкевич, С.М. Каштанов. М. – Вильнюс: Б. и., 1985; *Хоруженко О.И.* Современные принципы публикации актов Литовской метрики // Археографический ежегодник за 2011 год. М., 2014. С. 347–364. Были учтены также некоторые полезные рекомендации, приведенные в публикациях: *Щавелева Н.И.* К вопросу о переводе латиноязычных документов ЛМ [ср. Литовской метрики] // Литовская метрика. Тез. докл. межреспубликанской научной конференции, апрель 1988 г. / Орг. комитет: Э. Баненис, З. Кяупа, Л. Мулявичюс. Вильнюс: Институт истории, 1988. С. 51–52; *Palczowski P.* *Kołąda moskiewska*. S. 48–51; Русский архив Яна Сапеги 1608–1611 годов. Тексты, переводы, комментарии / Под ред. И.О. Тюменцева. Волгоград, 2012. С. 19–23.

Наблюдения над обширным кругом грамот и манифестов позволяют заключить, что в славянских странах его обычно употребляли вместо слова «подданные», без различия сословий²⁵⁸. Этот оборот, в котором слово «верность» употребляется во множественном числе (по аналогии с оборотами типа «их королевских величеств», «их милостей панов» и т.п.), часто встречается в польских документах XVI–XVII вв., в том числе и в листах Сигизмунда III. Для русской канцелярской традиции он нехарактерен²⁵⁹, но в научных изданиях при переводе документов той эпохи его передают именно так – «ваши верности»²⁶⁰. В нашем переводе мы следуем этому примеру, однако не раскрываем сокращение в оригинале, поскольку из польского текста не всегда ясно, в каком падеже употреблен этот оборот.

Большинство терминов в переводе нами передается по-русски, но некоторые специфические слова сохранены – например, «гостинец», «держава» (как обозначение шляхетского имения), «державца», «лист». Это, а также воспроизведение ряда черт исходного синтаксиса, призвано в какой-то степени передать особенности тяжеловесного канцелярского стиля XVII в.

В отличие от оригинала, основная часть которого написана без разделения на абзацы, в нашей публикации текст разбит для облегчения восприятия на смысловые фрагменты, выделяемые красной строкою. Слова, отсутствующие в оригинале, но требуемые для передачи смысла в переводе, заключаются в квадратные скобки. К необходимых случаям к тексту даются также краткие примечания.

**1. Лист короля Сигизмунда III о создании комиссии
по восстановлению дорог, ведущих в Смоленское воеводство.
Варшава, 12 марта 1625 г.**

Оригинал: не сохранился.

Копия XVII в.: ЛМ. Кн. 101. Л. 164–164 об.

²⁵⁸ См.: Влахо-болгарские или дако-славянские грамоты, собранные и объясненные на издании Императорской Российской Академии / Изд. подг. Ю. Венелин. СПб.: В типографии Императорской Российской академии, 1840. С. 46.

²⁵⁹ Впрочем, он встречается в текстах того времени, написанных на так называемом славянском канцелярском языке ВКЛ. См., например, одну из грамот короля Яна Казимира от 7 ноября 1650 г.: «противко верностям вашим», «з верностями вашими» (Архив Юго-Западной России. Ч. 3. Т. IV. Акты, относящиеся к эпохе Богдана Хмельницкого. Киев, 1914. С. 552–553).

²⁶⁰ См., например, русские переводы письма Сигизмунда III московским комиссарам от 18 октября 1617 г., послания Яна Казимира сенаторам от 10 ноября 1650 г. и универсала Яна Собеского от 19 октября 1679 г. (Муханов П. А. Подлинные свидетельства о взаимных отношениях России и Польши, преимущественно во время Самозванцев. М., 1834. С. 113; Документы об Освободительной войне украинского народа. 1648–1654 гг. / Сост. А.З. Барабой, И.Л. Бутич, А.Н. Катренко, Е.С. Компан. Ред. колл.: П.П. Гудзенко, А.К. Касименко, С.Д. Пилькевич. Киев: Наукова думка, 1965. С. 356; Величко С. Летопись событий в Юго-Западной России в XVII веке. Т. 2. Киев: Временная комиссия для разбора древних актов, 1851. С. 480–481).

Литература. Документ упоминается в монографии: Кулаковский П. М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648). Київ, 2006. С. 42²⁶¹.

Л. 164.

Commisja na pobudowanie mostów i naprawienie dróg w starostwie czeczerskim, rzezeczykim i homelskim na gościńcach trubeckim, poczapowskim i czernihowskim²⁶²

Комиссия для сооружения мостов и починки дорог в Чечерском, Речицком и Гомельском старостах на Трубецком, Почепском и Черниговском гостинцах

Zygmunt III.

Сигизмунд III

Staroście orszańskiemu, czeczerskiemu i propojskiemu urodzonemu Alexandrowi Sapiehi, a w niebytności wierności jego w starostwie czeczerskim podstarościemu tam będącemu i wszystkim inszym do zamku czeczerskiego || (Л. 164 об.) włości tak prawem lennym jako i dożywotnym tej że włości rożnych wsi dzierżącym wiernym nam miłym łaskę naszą królewską.

Urodzeni wiernie nam mili. Dana nam jest wiadomość od obywatelów województwa smoleńskiego, [z]²⁶⁴ zamków pogranicznych Starodubu, Poczepowa i Trubecka, także z księstwa czernihowskiego i z Nowogródka Siewierskiego, iż z Wielkiego Księstwa Litewskiego z krajów ruskich, jako z Smoleńska, Orszy,

Благородному Александру Сапеге, старосте оршанскому, чечерскому и пропойскому, а в его отсутствие – его верности подстаросте в старостве Чечерском, пребывающему там, и всем иным, верным [и] любезным нам, [проживающим в] волости, [относящейся] к чечерскому замку, [и] держащим в той же волости разные деревни – как на ленном праве, так и на праве пожизненного пользования,²⁶³ – наша королевская милость.

Благородные, верные [и] любезные нам. Поступило нам известие от граждан²⁶⁵ Смоленского воеводства, из пограничных замков Стародуба, Почапа и Трубецка, [а] также княжества Черниговского и из Новгорода Северского, что, обычный стародавний гостинец – дороги, [ведущие] из русских земель²⁶⁶

²⁶¹ Упомянутое выше издание «Смоленщина в документах Литовской метрики XVII в.» содержит регесты многочисленных документов из кн. 101 Метрики (с. 65–86), но публикуемые нами листы остались без внимания составителей.

²⁶² На поле слева от заголовка помещен номер документа в книге: 47.

²⁶³ В документе упомянуты имения двух категорий. Об имениях на ленном праве уже говорилось выше. Имениями на так называемом «доживотном праве», т.е. на праве пожизненного пользования, обычно владели вдовы панов-ленников и иные пережившие члены их семей, неспособные носить оружие.

²⁶⁴ Предлог вставлен по смыслу, по аналогии с текстом в следующем документе.

²⁶⁵ Понятие «obywatel» мы передаем здесь как «гражданин». В документах XVII в. этим термином обозначали, как правило, представителя шляхты, нередко с уточнением – *obywatel ziemski*, подчеркивая, что его такое лицо является землевладельцем. Считалось, что именно шляхтич является полноправным гражданином еще задолго до своего рождения, поскольку его род уже относился к числу свободных граждан (подробнее см.: *Malewska-Szałygin A. Social Imaginaries of the State and Central Authority in Polish Highland Villages, 1999–2005. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2017. P. 156–158*). Выражение «гражданин Смоленского воеводства» отражало вовлеченность тамошней шляхты в местные общественные дела, право на участие в воеводских сеймиках и т.п.

²⁶⁶ Под «русскими землями» ВКЛ традиционно понимались его славянские территории (за пределами этнической Литвы и Жемайтии). После Люблинской унии 1569 г. многие из них отошли к Польской короне. В первой четверти XVII в. «русскими» считались 7 воеводств Литвы: Берестейское, Витебское, Минское, Мстиславское, Новогрудское, Полоцкое и Смоленское, т.е. в основном земли нынешней Белоруссии.

z Mohilowa i inszych zamków naszych podnieprzkich gościniec zwykły starodawny na Czeczersk do Starodubu, na Homel do księstwa czernihowskiego niewypowiedzianym sposobem dla trudnych i złych przejazdów na rzekach, na błotach nie tylko z wozom, ale i pieszemu z wielkim uciążeniem i szkodą drogi są nieprzebyte.

Zaczyn do tamtych zamków gość kupiecki człowiek jachać, ani towarów jakich prowadzić łądem nie może i skarb nasz zاتم umniejszenie w użytkach swych odnosić musi; dlaczego zsyłamy tam commissarzów naszych urodzonych Hrehora Sienkiewicza starodubskiego, Hieronima Judyckiego rzeczywiczego podkomorzых, a Jakuba Proszyckiego sędziego ziemskiego starodubskiego, którzy gdy wier. wa. wszystkich dzierżawców włości tamecznej czeczerskiej i starodubskiej przez listy swe obwieszczą i o terminie, na który by się²⁶⁷ tam zjachali, oznajmia natenczas żebyście też wier. wa. na miejsce naznaczone zjachawszy lubo zestawszy starodawnego zarobienia po tych drogach mostów, kto był powinien, opatrzyli i pilną wiadomość o tym wzięli, stare mosty naprawiać, a nowe budować poddanym dzierzaw swych i promy porządnie i dostatnie na rzekach większych budować, i mieć dla przewozów pilno nakazali i postanowili.

Tak jakoby wszędzie po tych gościńcach drogi w starostwie czeczerskim, rzeczywiczim i homelskim poddanemi włościami przynależącemi tych starostw byli

Великого княжества Литовского, [таких] как Смоленск, Орша, Могилев и других наших поднепровских замков на Черчерск к Стародубу, на Гомель к Черниговскому княжеству, из-за тяжелого и плохого переезда по рекам, по грязи, являются неопишуемым образом непроходимыми не только с возом, но и пешему, с превеликой тягостью и ущербом [для путников].

Отчего в тамошние замки гость, человек купеческий, не может ни ехать, ни доставлять какие-либо товары по суше, и оттого казна наша вынуждена терпеть уменьшение своих выгод; потому мы посылаем туда наших благородных комиссаров: подкомориев Григория Сенкевича – Стародубского, Иеронима Юдицкого – Речицкого, и стародубского земского судью Якуба Прошицкого, которые, когда верности ваши²⁶⁸ уведомят своими листами всех державцев тамошних Черчерской и Стародубской волостей и объявят о сроке, к которому те должны туда съехаться, чтобы тогда, верности ваши, также, съехавшись или оставшись в назначенном месте, исправили на тех дорогах мосты старой работы, кто был [прежде] обязан, и срочно собрали об этом известия, и срочно велели и предписали подданным²⁶⁹ своих держав починить старые и построить новые мосты и добротные и удовлетворительные паромы на больших реках, и иметь [их] для переправ.

Упомянутые комиссары наши должны распорядиться, чтобы в Черчерском, Речицком и Гомельском старостах подданными волостей,

²⁶⁷ Слово написано неразборчиво, воспроизведено по смыслу.

²⁶⁸ Имеются в виду Сапега и его подстароста.

²⁶⁹ Слово «подданные» (poddani) бытовало для обозначения населения имений, употреблялось и смоленской шляхтой. Оно указывало на состояние зависимости от феодала. Для последнего подданным являлся любой крестьянин, независимо от объема его повинностей и имущественного положения. На практике это чаще всего был лично зависимый крестьянин; ремесленник же, работавший в имении по контракту, не считался подданным шляхтича. Но в Речи Посполитой вотчинная юрисдикция распространялась на все население имения. Поэтому подданными в некоторых случаях именовались и те его жители, чья личная зависимость еще не стала окончательной – например, недавние переселенцы, сохраняющие пока личную свободу (так, в документах иногда встречается выражение «подданные слободчики»). Это понятие трактовалось широко: для шляхтича «подданными» были не только крестьяне, но и мещане частновладельческих местечек, и жители его городских владений (юридик), в большинстве своем лично свободные. Но в документах «подданный» – это, как правило, именно крестьянин, «хлоп» (Думин С.В. Крестьяне западнорусских земель под властью феодалов... С. 8).

naprawione i mosty pobudowane, założywszy na nieposłusznych winami w prawie pospolitym opisane z nagrodzeniem szkód podjętych, a przytym zaraz tam że według uważenia cło mostowe (wyjawszy stan szlachecki)²⁷⁰ według zwyczajowi w prawie opisanego od wszelkich ludzi tam tędy przejeżdżających, jako wiele i od czego do skarbu naszego płacić pomienieni commissarze naszci postanowić mają.

Zawierając ten act nasz na przeciwnego i nieposłusznego pod winami w prawie pospolitym opisanemi i pod nagrodzeniem szkód podjętych. Uczynicie to wier. wa. dla łaski naszej a s powinności z dzierzaw swych zwyczajem prawa pospolitego. Pisan w Warszawie dnia XIIgo miesiąca Marca roku Pańskiego MDCXXVo,

относящихся к этим староствам, на этих гостинцах везде были починены дороги и выстроены мосты, возложив на непослушных ответственность²⁷¹, описанную в общем праве, с возмещением понесенного ущерба, и, кроме того, [должны] сразу установить там же по [своему] усмотрению мостовую пошлину согласно обычаю, описанному в общем праве, со всех проезжающих там этим путем людей (исключая шляхетское сословие) – в каком количестве и с чего платить в нашу казну.

Распространяя этот наш акт на несогласного и непослушного под страхом ответственности, описанной в общем праве, и с возмещением понесенного вреда. Сделай это, верности ваши, ради милости нашей и в силу обязанностей с держав своих²⁷² по обычаю общего права. Писан в Варшаве²⁷³

²⁷⁰ В рукописи замыкающая скобка отсутствует, вставлена здесь по смыслу и по аналогии со следующим документом.

²⁷¹ В оригинале букв. «вины».

²⁷² Возможно, имеется в виду тот факт, что у королевских урядников тоже находились в держании государственные имения.

²⁷³ Указание в этом и следующем документах о составлении их в Варшаве, возможно, является условностью. Изданный итинерарий Сигизмунда III свидетельствует о том, что с октября 1624 г. по октябрь 1625 г. король со своим двором фактически жил главным образом в загородной резиденции в Уяздове (около 3 км от Варшавы), а также в местечке Осецк (ок. 42 км по прямой от Варшавы на юго-восток), избегая появляться в столице. Причиной была эпидемия чумы, которая в первой половине XVII в. была частой гостей в Речи Посполитой. Ее пик пришелся на 1624–1625 гг., она распространялась и в крупных городах (например, в Данциге от нее за эти два года скончалось 14733 чел.), и в мелких общинах (так, в Подляшье она опустошила многие города и местечки). В Варшаве чума свирепствовала в 1624–1626 гг. Только за 1624–1625 гг. от нее там умерло не менее 2375 человек; по приблизительной оценке, людские потери от этой эпидемии составили около 10% жителей города. Чума внесла свои коррективы и в военно-политическую обстановку. Из-за нее пришлось перенести проведение сейма, с одобрения которого король надеялся изыскать дополнительные средства для наступления на Швецию, перемирие с которой действовало до марта 1625 г. Сейм собрался в неполном составе, на его заседание король приезжал лишь однажды в конце января 1625 г. Туда же прибыла с предложениями мира шведская делегация, что побудило членов сейма отклонить королевскую инициативу. Но мирное соглашение заключено не было, а сейм завершился в начале марта, приняв решения лишь по ряду второстепенных вопросов, но не утвердил в итоге ни новых конституций, ни новых налогов. Между тем уже в июле шведы перешли в наступление в Ливонии, открыв новый этап шведско-польской войны, завершившейся лишь в 1629 г. (*Konarski K.* Warszawa w pierwszym jej stoletcznym okresie. S. 273; *Dzieje Warszawy*. T. II. Warszawa w latach 1526–1795 / Red. nauk. A. Zahorski. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1984. S. 16; *Sierba M.* Morowe powietrze w Orli, na Podlasiu i w Rzeczypospolitej w listach urzędników podlaskich Krzysztofa II Radziwiłła – Macieja Berzeńskiego i Stanisława Kurosza // *Studia Podlaskie*. T. XXIV. Białystok, 2016. S. 41–59; *Paluchowski P., Kizik E., Szarszewski A.* Epidemie w Gdańsku w XVII i XVIII w. *Addenda et corrigenda* // *Studia Historica Gedanensia*. T. XII. Gdańsk, 2021. S. 181; *Wrede M.* Itinerarium króla Zygmunta III... S. 302–304).

panowania królestw naszych polskiego
XXXVIIIo, a szwedzkiego
XXXIIo roku.

Sigismundus Rex.

Aleksander Corwin Gosiewski
referendarz i pisarz Wielkiego Księstwa
Litewskiego.

12-го дня месяца марта, лета Господня
1625-го, правления королевств наших
Польского 38-го, а шведского 32-го года.

Король Сигизмунд.

Александр Корвин-Госевский,
референдарий и писарь Великого
княжества Литовского

**2. Лист короля Сигизмунда III членам комиссии
по восстановлению дорог, ведущих в Смоленское воеводство.
Варшава, 12 марта 1625 г.**

Оригинал: не сохранился.

Копия XVII в.: ЛМ. Кн. 101. Л. 165–165 об.

Впервые издан по этой копии: *Багалея Д. И.* Рецензия на книгу А. М. Лазаревского «Описание старой Малороссии» // Отчет о тридцать втором присуждении наград графа Уварова. (Приложение к LXIX-му тому Записок Импер. Академии наук. № 3). СПб., 1892. С. 171–172 (четвертой паг.). В публикации Багалея опущены некоторые вводные формулы документа и имя А. Корвина-Госевского в конце.

Литература. Документ упоминается в кн.: *Кулаковский П. М.* Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої... С. 43.

Ниже текст издается целиком по вышеупомянутой копии из Литовской метрики.

Л. 165.

W tej że sprawie o naprawienie mostów
na drogach czernihowskiej, poczepowskiej
i trubeckiej, list do Panów commissarzów²⁷⁴

Zygmunt III.

Commissarzom naszym od nas do sprawy
niżej mianowanej naznaczonym urodzonemu
Hrehorowi Sienkiewiczowi starodubskiemu,
Hieronimowi Judyckiemu rzeczywickiemu
podkomorzym, a Jakubowi Proszyckiemu
sędziemu ziemskiemu starodubskiemu,
wiernym nam miłym, łaskę naszą królewską.
Urodzeni wiernie nam mili. Dana nam jest
wiadomość od obywatelów województwa
smoleńskiego z zamków pogranicznych
Starodubu, Poczapowa i Trubecka, także z
księstwa czernihowskiego, że z *Wielkiego*
Księstwa Litewskiego krajów ruskich, jako z
Smoleńska i Orszy, z Mohilowa i z inszych

Лист для панов комиссаров по тому же
делу о починке мостов на Черниговской,
Почепской и Трубецкой дорогах

Сигизмунд III

Нашим комиссарам, назначенным нами
по нижеупомянутому делу, благородному
Григорию Сенкевичу – стародубскому
и Иерониму Юдицкому – речичскому
подкомориям, и Якубу Прошицкому, судье
земскому стародубскому, верным [и]
любезным нам, – наша королевская милость.
Благородные, верные [и] любезные нам.
Поступило нам известие от граждан
Смоленского воеводства, из пограничных
замков Стародуба, Почапа и Трубецка,
[а] также из княжества Черниговского,
что обычный стародавний гостинец –
дороги, [ведущие] из русских земель

²⁷⁴ На поле слева от заголовка помещен номер документа в книге: 48.

zamków podnieprzkich gościniec zwykły starodawny na Czeczersk do Starodubu i do innych помянутых замків наших niewypowiedzianym sposobem dla trydnych i złych przejazdów на rzekach, на błотach, не только возом, але і пioszemu з wielkim uciążeniem і шкодою drogi są nieprzebyte. Zaczym do tamtych замків gość kupiecki człowiek jachać, ani towarów jakich prowadzić nie może łądem, і skarb nasz zatym umniejszenie в поżyтках swych odnosić musi.

Dla czego zsyłamy wier. wa., którzy tam zjachawszy naprzód wszystkich Czeczerska і вłości до tego starostwa przynależący wszystkich dzierzących przez listy swoje wier. wa. obwieścić macie, żeby się sposobnie з wier. wa. там на то місце, gdzie zwykły gościniec od Czeczerska до Starodubu і до innych замків і вłości леży, там же starodawnego zarobienia по tej drodze mostów, kto był повинен, подданым dzierzawy swej zarabiać, opatrzili, і pilną в tym wiadomość wzięli.

Stare mosty naprawować, а nowe mosty budować tym же подданым, з dzierzących кождого з них. А особлиwie на rzekach większych промы dla przewozów bezpieczniejszych dostatecznie і porządnie pobudować і mieć, abyscie wier. wa. przykazali і postanowili, tak jakoby wszędzie по tych gościńcach так в powiecie || (**Ж. 165 об.**) rzecyckим на gruntach starostwa czeczerskiego а там dalej за границą czeczerską і rzeczycką вłościами starodubskimi і innymi до tego przynależącymi, żeby stare naprawione і nowe mosty pobudowane были.

Tam же zaraz wier. wa. od ludzi kupieckich і wszelkiego stanu теми drogami до замків, miast і miasteczek wysz opisanych przejeżdżających (oprócz stanu szlacheckiego) według uważenia і słuszności samej cło mostowe postanowie і до skarbu naszego przy замках, до których drogi przynależć będą, oddawać nakazecie.

А неприбытие одного кóрого з wier. wa., ми tej sprawie przeszkadzać niema. То wszem dwaj przybyłych коńczyć то będą mogli. Zawierając ten act на nieposłusznych так в budowaniu, naprawowaniu mostów

Великого княжества Литовского, [таких] как Смоленск и Орша, из Могилева и других наших поднепровских замков на Чечерск к Стародубу и к другим упомянутым замкам нашим, из-за тяжелого и плохого переезда по рекам, по грязи, являются неописуемым образом непроходимыми не только с возом, но и пешему, с превеликой тягостью и ущербом [для путников]. Отчего в тамошние замки гость, человек купеческий, не может ни ехать, ни доставлять какие-либо товары по суше, и оттого казна наша вынуждена терпеть уменьшение своих выгод.

Потому мы посылаем верности ваши, которые, приехав туда, должны заблаговременно оповестить своими, верности ваши, листами всех держателей Чечерска и его волости, относящейся к этому староству, дабы [те] подобающим образом там с вами, верности ваши, в том месте, где пролегает обычный гостинец от Чечерска в Стародуб и к иным замкам и волостям, там же озаботились, кто был [прежде] обязан, [приказать] подданным своей державы исправить по той дороге мосты старой работы, и срочно собрали об этом известия.

Чинить старые и строить новые мосты тем же подданным, с каждого из их держателей. А в особенности чтобы вы, верности ваши, приказали построить и иметь на больших реках для более безопасных переправ удовлетворительные и добротные паромы и постановили, чтобы везде как на этих гостинцах, так [и] в Речицком повете на землях Чечерского староства и далее там за границей чечерской и речицкой, по волостям стародубским и иным, к тому [повету] принадлежащим, были починены старые мосты и построены новые.

Там же сразу, верности ваши, установите мостовую пошлину по усмотрению и по самой справедливости с купеческих и всякого сословия людей (кроме сословия шляхетского), проезжающих по тем дорогам в вышеуказанные замки, города и местечки, и накажите отдавать в нашу казну при замках, к которым будут принадлежать дороги.

А неприбытие кого-либо одного из верностей ваших не должно помешать мне в этом деле, чтобы двое прибывших могли его кончить. Распространяя этот акт как на непослушных в строительстве

i promów jako w powinności
na wydawanie cła postanowionego
winami w prawie pospolitem
opisanemi z nagrodzeniem szkód
podjętych każdemu
ukrzywdzonemu.

Uczynicie w wier. wa. dla łaski naszej,
a z powinności na wier. wa. włożonej.
Pisan w Warszawie dnia XIIo *miesiąca*
Marca roku Pańskiego MDCXXVo,
panowania królestw naszych polskiego
XXXVIIIo, a szwedzkiego
XXXIIo roku.

Sigismundus Rex

Aleksander Corwin Gosiewski,
referendarz i pisarz *Wielkiego Księstwa*
Litewskiego

и починке мостов и паромов, так [и]
в обязанности по уплате установленной
пошлины, [под страхом] ответственности,
описанной в общем праве, с возмещением
понесенного вреда каждому
потерпевшему.

Сделайте это, в [силу] верности
вашей, ради милости нашей, и в [силу]
обязанности, возложенной на верности
ваши. Писан в Варшаве 12-го дня месяца
марта, лета Господня 1625-го, правления
королевств наших Польского 38-го,
а шведского 32-го года.

Король Сигизмунд.

Александр Корвин-Госевский,
референдарий и писарь Великого
княжества Литовского

РЕЗЮМЕ

В статье, написанной на стыке истории права и исторической географии, рассмотрен вопрос о формировании и состоянии дорожной и поселенческой сети в Смоленском воеводстве Речи Посполитой (1609–1654). Отправной точкою для наблюдений послужили два распоряжения короля Сигизмунда III о восстановлении дорог (1625), извлеченные из Литовской метрики и опубликованные в статье с русским переводом. Они рассмотрены в широком социокультурном контексте эпохи, с привлечением обширных сравнительно-исторических материалов по другим регионам и периодам. Большое внимание в статье уделяется таким вопросам, как взаимное расположение дорог и поселений, скорость передвижения в разные эпохи, для чего анализируются многочисленные статистические данные. Этот анализ, в свою очередь, поможет дальнейшему изучению исторической географии края с применением центрографического метода. Источники и расчеты говорят о том, что развитию дорожной сети воеводства была присуща высокая инерционность с точки зрения ее конфигурации, плотности, состояния и эксплуатации. Система же расселения находилась в сложном взаимодействии и взаимовлиянии с местной дорожной сетью. Состояние и развитие обеих систем были обусловлены как объективными (особенности ландшафта), так и субъективными (технологическая ограниченность доиндустриальной эпохи, военно-политическая ситуация в приграничном крае, культурно-психологические факторы) причинами. В то же время анализируемые источники, в том числе и упомянутые королевские листы 1625 г., демонстрируют направленность государственной

политики и растущую роль властей в области инфраструктуры, городской и сельской колонизации края. Это отражало качественные сдвиги в развитии государства в раннее Новое время, модернизацию методов управления, стабилизацию местопребывания монарха и т.п. процессы. Анализируемые документы 1625 г. проливают свет и на другие аспекты эпохи: противоборство Речи Посполитой с соседями, особенности административной организации и землевладения в крае, систему налогов и повинностей, пути формирования местной элиты и характер отношений в ее среде, некоторые черты языка и культуры.

SUMMARY

The article, written at the confluence of the history of law and historical geography, considers the issue of the formation and state of the road and settlement networks in the Smolensk voivodeship of the Polish-Lithuanian Commonwealth (1609–1654). As starting point for observations served the two decrees of the King Sigismund III Vasa concerning the restoration of roads (1625). They were extracted from the Lithuanian *Metrica* and published in the present article with a Russian translation. These decrees are considered in a wide socio-cultural context of the epoch, with the involvement of extensive comparative historical materials from other regions and periods. Much attention in the article is paid to such issues as the mutual location of roads and settlements as well as the speed of movement in different periods, for which numerous statistics are analysed. This analysis, in turn, will help the further study of the historical geography of the region using the centographic method. Sources and calculations indicate that the road network of the voivodeship was inherent in high inertia from the viewpoint of its configuration, density, state, and operation. The system of settlements was in complex interaction and mutual influence with the local road network. The state and development of both systems were due to both objective (landscape features) and subjective (technological limitation of the pre-industrial era, military-political situation in the frontier region, cultural and psychological factors) reasons. At the same time, the analysed sources, including the mentioned royal decrees of 1625, demonstrate the orientation of state policy and the growing role of the authorities in the field of infrastructure, urban and rural colonisation of the region. This reflected some qualitative shifts in the development of the state in early modern period, such as the modernisation of management methods, the stabilising of the royal residence, etc. The analysed documents of 1625 shed light on some other aspects of the era: the confrontation of the Commonwealth with its neighbours, the features of the administrative organisation and land ownership in the region, the system of taxes and duties, the ways of forming the local elite and the nature of relations in its environment, some features of language and culture.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Гужевой транспорт, историческая география, история дорог, клиентела, Крымское ханство, Литовская метрика, Магдебургское право, Речь Посполитая, Северщина, Сигизмунд III Ваза, скорость передвижения, Смоленское воеводство, Стародуб, Стародубский повет, теория «центральных мест», III Литовский статут, центрография.

KEYWORDS

Animal transportation, central place theory, centrography, clientele, Crimean Khanate, historical geography, history of roads, Lithuanian Metrica, Magdeburg law, Polish-Lithuanian Commonwealth, Severia, Sigismund III Vasa, Smolensk Voivodeship, speed of movement, Starodub, Starodub county, the Third Lithuanian Statute.

АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 389. Литовская метрика (ЛМ). Кн. 89, 99, 101, 108.

Архив Санкт-Петербургского института истории. Ф. 35 (коллекция-Воняряльского). Ед. хр. 2. Акт шляхты Смоленского воеводства о рассрочке поборов с жителей, пострадавших от войны [До 6 февраля 1628 г.]

Варшава, Главный архив древних актов (Archiwum Główne Akt Dawnych). Zesp. 1/334/0 (Archiwum Potockich z Radzyna). Sygn. 317 (Akta procesowe Mikołaja Abramowicza i jego żony, Elżbiety z Hornostajów, dotyczące ich dóbr dziedzicznych, Mglin w powiecie starodubowskim z przyległościami). S. 1–46.

БИБЛИОГРАФИЯ/REFERENCES

Аверьянов К. А., Ромашов С. А. Смутное время: Российское государство в начале XVII в. Исторический атлас. М. – СПб., 2015 [*Aver'yanov K. A., Romashov S. A.* Smutnoe vremya: Rossijskoe gosudarstvo v nachale XVII v. Istoricheskij atlas. Moscow–St. Petersburg, 2015].

Алексеев Л. В. Смоленская земля в IX–XIII вв. Очерки истории Смоленщины и Восточной Белоруссии. М., 1980 [*Alekseev L. V.* Smolenskaya zemlya v IX–XIII vv. Ocherki istorii Smolenshhiny' i Vostochnoj Belorussii. Moscow, 1980].

Амброзак Т. «Шлахта великого князтва Литовского... з уступеньем своих поместей до туль задержалисе». Грамота короля польского и великого князя литовского Владислава IV к русскому царю Михаилу Феодоровичу. 1645 г. // Исторический архив. 2015. № 6. С. 178–187 [*Ambrozyak T.* «Shlaxta velikogo knyaztva Litovskogo... z ustupen'em svoix pomestei do tul' zaderzhalise». Gramota korolya pol'skogo i velikogo knyazya litovskogo Vladislava IV k russkomu czaryu Mixailu Feodorovichu. 1645 g. // Istoricheskij arxiv. 2015. № 6. P. 178–187].

Анісавец М.І. Лоеў – старажытны горад на Дняпры // Беларускі гістарычны часопіс. 2005. № 6. С. 56–63 [*Anisavets M. I. Loeu – starazhytny' gorad na Dnyapry' // Belaruski gistorychny' chasopis. 2005. № 6. P. 56–63*].

Артамонов М.И. История хазар. Л., 1962 [*Artamonov M. I. Istoriya hazar. Leningrad, 1962*].

Архив Юго-Западной России. Ч. 3. Т. IV. Акты, относящиеся к эпохе Богдана Хмельницкого. Киев, 1914 [*Arhiv Yugo-zapadnoj Rossii. Ch. 3. T. IV. Akty, odnosyashchiesya k epokhe Bogdana Khmel'nitskogo. Kiev, 1914*].

Ахромеев Л.М. Природа, генезис, история развития и ландшафтная структура ополей Центральной России. Брянск, 2008 [*Axromeev L. M. Priroda, genezis, istoriya razvitiya i landshaftnaya struktura opolij Central'noj Rossii. Bryansk, 2008*].

Бабин И.П. История основания города Суджи // Суджа и суджане в отечественной и зарубежной истории и культуре. Сборник статей и материалов / Ред.-сост. А.И. Раздорский. Курск, 2015. С. 90–107 [*Babin I. P. Istoriya osnovaniya goroda Sudzhi // Sudzha i sudzhane v otechestvennoj i zarubezhnoj istorii i kul'ture. Sbornik statej i materialov / Red.-sost. A. I. Razdorskij. Kursk, 2015. P. 90–107*].

Бабин И.П., Озеров М.М. Об основании и строительстве Обояни // Обоянь и обоянцы в отечественной и зарубежной истории и культуре. Сборник материалов межрегиональной научной конференции (г. Обоянь, 21 апреля 2012 г.) / Ред.-сост. А.И. Раздорский. Обоянь, 2013. С. 32–46 [*Babin I. P., Ozerov M. M. Ob osnovanii i stroitel'stve Oboyani // Oboyan' i oboyancy v otechestvennoj i zarubezhnoj istorii i kul'ture. Sbornik materialov mezhregional'noj nauchnoj konferencii (g. Oboyan', 21 aprelya 2012 g.) / Red.-sost. A. I. Razdorskij. Oboyan', 2013. P. 32–46*].

[*Балыка Б.*] Записки киевского мещанина Божка Балыки о московской осаде 1612 г. Из летописного сборника Ильи Кошачковского // Киевская старина. 1882. Т. 3. № 7. С. 100–102 [*Baly'ka B.*] Zapiski kievskogo meshhanina Bozhka Baly'ki o moskovskoj osade 1612 g. Iz letopisnogo sbornika Il'i Koshhakovskogo // Kievskaya starina. 1882. T. 3. № 7. P. 100–102].

Багалей Д.И. Магдебургское право в Левобережной Малороссии // Журнал Министерства народного просвещения. 1892. Март. С. 1–55 [*Bagalej D. I. Magdeburgskoe pravo v Levoberezhnoj Malorossii // Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshheniya. 1892. Mart. P. 1–55*].

Багалей Д.И. Рецензия на книгу А.М. Лазаревского «Описание старой Малороссии» // Отчет о тридцать втором присуждении наград графа Уварова. (Приложение к LXIX-му тому Записок Импер. Академии наук. № 3). СПб., 1892. С. 1–318 (четвертой пар.) [*Bagalej D. I. Recenziya na knigu A. M. Lazarevskogo «Opisanie staroj Malorossii» // Otchyot o tridczat' vtorom prisuzhdenii nagrad grafa Uvarova. (Prilozhenie k LXIX-mu tomu Zapisok Imper. Akademii nauk. № 3). St. Petersburg, 1892. P. 1–318 (4th pagination)*].

Барбашов Е.Р. К вопросу о локализации первоначального места поселения вятичей на Верхней Оке // Вопросы географии. Сб. 146. Актуальные проблемы топонимики / Отв. ред. А.В. Барандеев. М., 2018. С. 74–96 [*Barbashov E. R. K voprosu o lokalizacii pervonachal'nogo mesta poseleniya vyatichej na Verxnej Oke // Voprosy' geografii. Sb. 146. Aktual'ny'e problemy' toponimiki / Otв. red. A. V. Barandeev. Moscow, 2018. P. 74–96*].

Белобров В.А. Сколько могли пробежать за раз новгородские лошади? // География: развитие науки и образования. Т. I. Коллективная монография по материалам ежегодной международной научно-практической конференции LXXIII Гер-

ценовские чтения 22–25 апреля 2020 года / Отв. ред. С. И. Богданов, Д. А. Субетто, А. Н. Паранина. СПб., 2020. С. 380–385 [*Belobrov V. A. Skol'ko mogli probezhat' za raz novgorodskie loshadi? // Geografiya: razvitie nauki i obrazovaniya. T. I. Kollektivnaya monografiya po materialam ezhegodnoj mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii LXXIII Gercenovskie chteniya 22–25 aprelya 2020 goda / Отв. ред. С. И. Богданов, Д. А. Субетто, А. Н. Паранина. St. Petersburg, 2020. P. 380–385*].

Белобров В. А. Традиционные русские меры длины. М., 2018 [*Belobrov V. A. Traditsionny'e russkie mery' dliny'. Moscow, 2018*].

Бенуа К. М. К вопросу об изучении влияния погоды на степень проезжаемости грунтовых и санных дорог. (Отд. оттиск из «Метеорологического вестника» № 5 1929. Л., 1929 [*Benua K. M. K voprosu ob izuchenii vliyaniya pogody' na stepen' proezzhaemosti gruntovy'x i sanny'x dorog. (Otd. ottisk iz «Meteorologicheskogo vestnika» № 5. 1929. Leningrad, 1929*].

Білоус Н. О. Привілеї польського короля Стефана Баторія для Лоева 1576 та 1582 рр. // Місто: історія, культура, суспільство. Е-журнал урбаністичних студій. 2018. № 1. С. 159–173 [*Bilous N. O. Pry'vilei pol's'kogo korolya Stefana Batoriya dlya Loeva 1576 ta 1582 rr. // Misto: istoriya, kul'tura, suspil'stvo. E-zhurnal urbanistichnix studij. 2018. № 1. P. 159–173*].

Бирюков С. Н. «Привилей» Яна Казимира Погару 1649 г. // ДД. Вып. X. 2021. С. 149–154 [*Biryukov S. N. «Privilej» Yana Kazimira Pogaru 1649 g. // DD. Vy'p. X. 2021. P. 149–154*].

Бирюков С. Н. Социально-экономическое развитие городов Стародубья в XVIII веке. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2014 [*Biryukov S. N. Social'no-e'konomicheskoe razvitie gorodov Starodub'ya v XVIII veke. Avtoref. diss. ... kand. ist. nauk. St. Petersburg, 2014*].

Білоус Н. Приватні міста Київського воєводства в першій половині XVII ст.: кількість, особливості розвитку та функціонування // Україна в Центрально-Східній Європі. Вип. 15. Київ, 2015. С. 125–164 [*Bilous N. Privatni mista Kyivs'kogo voevodstva v pershij polovini XVII st.: kil'kist', osoblivosti rozvitku ta funkzionuvannya // Ukraïna v Central'no-Sxidnij Evropi. Vip. 15. Ky'iv, 2015. P. 125–164*].

Блаженов В. А. Модель Кристаллера и сеть городов Центрального Черноземья // Территориальная организация общества и управление в регионах. Материалы XII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием / Науч. ред. Т. М. Худякова, О. А. Крутских. Воронеж, 2018. С. 80–82 [*Blazhenov V. A. Model' Kristallera i set' gorodov Central'nogo Chernozem'ya // Territorial'naya organizaciya obshhestva i upravlenie v regionax. Materialy' XII Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii s mezhdunarodny'm uchastiem / Nauch. red. T. M. Hudyakova, O. A. Krutskix. Voronezh, 2018. P. 80–82*].

Блок М. Феодалное общество / Пер. с фр. М., 2003 [*Blok M. Feodal'noe obshhestvo / Per. s fr. Moscow, 2003*].

Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. и др. Исторические очерки строительства дорог и мостов. 2-е изд., перераб. и доп. Томск, 2012 [*Bojko V. P., Efimenko V. N., Kadesnikov A. P. et al. Istoricheskie ocherki stroitel'stva dorog i mostov. 2-e izd., pererab. i dop. Tomsk, 2012*].

Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010 [*Borisov N. S. Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v e'poxu bezdorozh'ya. Moscow, 2010*].

Брянцев М.В., Дубровский А.М. Крестьянское хозяйство в юго-западных уездах России (первая половина XVII в.) // Страницы прошлого Брянского края. Сб. науч. трудов / Ред. кол.: Ю.В. Журов и др. Брянск, 1998. С. 27–36 [Bryancev M. V., Dubrovskij A. M. Krest'yanskoe hozyajstvo v yugo-zapadny'x uездax Rossii (pervaya polovina XVII v.) // Stranicy proshlogo Bryanskogo kraja. Sb. nauch. trudov / Red. kol.: Yu. V. Zhurov et al. Bryansk, 1998. P. 27–36].

Бураковская Н.И., Титов В.С., Шляхтовский А.С. Пути сообщения и средства передвижения // Полесье. Материальная культура / Отв. ред. В.К. Бондарчик. Киев, 1988. С. 264–278 [Burakovskaya N.I., Titov V.S., Shlyaxtovskij A.S. Puti soobshheniya i sredstva peredvizheniya // Poles'e. Material'naya kul'tura / Отв. ред. V.K. Bondarchik. Kiev, 1988. P. 264–278].

Вавричин М., Дашкевич Я., Кришталович У. Україна на стародавніх картах. Кінець XV – перша половина XVII ст. Київ, 2006 [Vavrichin M., Dashkevich Ya., Krishtalovich U. Ukraina na starodavnix kartax. Kinecz' XV – persha polovina XVII st. Ky'iv, 2006].

Вавричин М., Дашкевич Я., Кришталович У. Україна на стародавніх картах: середина XVII – друга половина XVIII ст. Київ, 2009 [Vavrichin M., Dashkevich Ya., Krishtalovich U. Ukraina na starodavnix kartax. Seredina XVII – druga polovina XVIII st. Ky'iv, 2009].

Васильев М.И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135 [Vasil'ev M.I. Faktory formirovaniya oblika russkix dorog v X – nachale XX v. // E'tnograficheskoe obozrenie. 2013. № 3. P. 125–135].

Величко С. Летопись событий в Юго-Западной России в XVII веке. Т. 2. Киев, 1851 [Velichko S. Letopis' soby'tij v Yugo-Zapadnoj Rossii v XVII veke. T. 2. Kiev, 1851].

Вирский А.А. Очерк физической географии Курского края // Курский край. Сборник по природе, истории, культуре и экономике Курской губернии / Под редакцией С.В. Иванова и др. Вып. 1-й. [Курск], 1925 [Virskij A.A. Ocherk fizicheskoy geografii Kurskogo kraja // Kurskij kraj. Sbornik po prirode, istorii, kul'ture i e'konomike Kurskoj gubernii / Pod redakciej S.V. Ivanova et al. Vy'p. 1-j. [Kursk], 1925].

Вирський Д.В. Кременчук: початок історії (1571–1648) // Краєзнавство. 2011. № 4. С. 59–84 [Virs'ky'j D. V. Kremenchuk: pochatok istory'i (1571–1648) // Kraeznavstvo. 2011. № 4. P. 59–84].

Влахо-болгарские или дако-славянские грамоты, собранные и объясненные на иждивении Императорской Российской Академии / Изд. подг. Ю. Венелин. СПб., 1840 [Vlaxo-bolgarskie ili dako-slavyanskie gramoty', sobranny'e i ob'yasnyonny'e na izhdivenii Imperatorskoj Rossijskoj Akademii / Izd. podg. Yu. Venelin. St. Petersburg, 1840].

Военно-статистическое обозрение Российской империи. Издаваемое по высочайшему повелению при 1-м отделении Департамента Генерального штаба. Т. XII. Малороссийские губернии. Ч. 2. Черниговская губерния / [По рекогносцировкам и материалам, собр. на месте, сост. Мицевич]. СПб., 1851 [Voenno-statisticheskoe obozrenie Rossijskoj imperii. Izdavaemoe po vy'sochajshemu poveleniyu pri 1-m otdelenii Departamenta General'nogo shtaba. T. XII. Malorossijskie gubernii. Ch. 2.

Chernigovskaya guberniya / [Po rekognoscirovкам i materialam, sobr. na meste, sost. Micevich]. St. Petersburg, 1851].

Вялікае Княства Літоўскае. Энцыклапедыя. 2-е выдання. Т. 1–2. Мінск, 2007 [Vyalikae Knyastva Litouskae. E'ncyklapedy'ya. 2-e vy'dannya. T. 1–2. Minsk, 2007].

Вялікі гістарычны атлас Беларусі / Гал. рэд. В.Л. Насевіч. Т. 2. Мінск, 2013 [Vyaliki gistory'chny' atlas Belarusi / Gal. re'd. V.L. Nasevich. T. 2. Minsk, 2013].

Генеральне слідство про маєтності Стародубського полку (Український архів. Т. 1). Київ, 1929 [General'ne slidstvo pro maetnosti Starodubs'kogo polku (Ukrains'kij arxiv. T. 1). Ky'iv, 1929].

Гісторыя Сапераў. Жыццяпісы, маенткі, фундацыі / Укл. Я. Сапера / Пер. з польск. Мінск, 2017 [Gistory'ya Sapegau. Zhy'czczyapisy', mayontki, fundacyi / Ukl. Ya. Sapera / Per. z pol'sk. Minsk, 2017].

Галубовіч В. Ў. Спрэчкі пра далучэнне Лоева да Вялікага княства Літоўскага на сойме 1646 года // Шостыя Міжнародныя Доўнараўскія чытанні. Матэрыялы Міжнароднай навуковай канферэнцыі. Рэчыца, 14–15 лістапада 2007 г.). У дзвюх частках. Ч. 2. Рэчыца ў часе і прасторы: 795 год заснавання горада / Адк. рэд. В.М. Лебедзева. Гомель, 2008. С. 38–44 [Galubovich V.U. Spre'chki pra daluche'nne Loeva da Vyalikaga knyastva Litouskaga na sojme 1646 goda // Shosty'ya Mizhnarodny'ya Dounarauskiya chy'tanni. Mate'ry'yaly' Mizhnarodnaj navukovaj kanfe'rencyi. Re'chy'cza, 14–15 listapada 2007 g.). U dzvyux chastkax. Ch. 2. Re'chy'cza u chase i prastory': 795 god zasnava'nnya gorada / Adk. re'd. V.M. Lebedzeva. Gomel', 2008. P. 38–44].

Гапеев А. М., Кононов В. В. Водно-транспортные соединения России в XVII–XIX вв. // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2009. Вып. 1. С. 6–21 [Gapeev A. M., Kononov V. V. Vodno-transportny'e soedineniya Rossii v XVII–XIX vv. // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S. O. Makarova. 2009. Vy'p. 1. P. 6–21].

Гапонова Т. В., Соколов А. С. Центрографический метод картографирования и его использование в экологическом региональном мониторинге на примере Гомельской области // Сахаровские чтения 2015 года: экологические проблемы XXI века. Материалы 15-й междунар. науч. конф., 21–22 мая 2015 г., г. Минск, Республика Беларусь / Под ред. С. С. Позняка, Н. А. Лысухо. Минск, 2015. С. 240–241 [Gaponova T. V., Sokolov A. S. Centrograficheskij metod kartografirovaniya i ego ispol'zovanie v e'kologicheskome regional'nom monitoringe na primere Gomel'skoj oblasti // Saxarovskie chteniya 2015 goda: e'kologicheskije problemy' XXI veka. Materialy' 15-j mezhhdunar. nauch. konf., 21–22 maya 2015 g., g. Minsk, Respublika Belarus' / Pod red. S. S. Poznyaka, N. A. Ly'suxo. Minsk, 2015. С. 240–241].

Гельфер А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения. В 5-ти тт. Т. I. СПб., 1911 [Gel'fer A. Ocherk razvitiya dorozhnogo i mostostroitel'nogo dela v Vedomstve putej soobshheniya. V 5-ti tt. T. I. St. Petersburg, 1911]. География Брянской области / Под ред. Л. М. Ахромеева. Брянск, 1995 [Geografiya Bryanskoj oblasti / Pod red. L. M. Axromeeva. Bryansk, 1995].

Герберштейн С. Записки о Московии. В 2-х тт. / Под ред. А. Л. Хорошкевич. М., 2008. Т. I. Тексты. Т. II. Статьи, комментарий, приложения, указатели, карты [Gerbershtejn S. Zapiski o Moskovii. V 2-x tt. / Pod red. A. L. Horoshkevich. Moscow, 2008. T. I. Teksty'. T. II. Stat'i, kommentarij, prilozheniya, ukazateli, karty'].

Глотов С.В. Карачев в XVII веке («города-побратимы» Белгородской черты) // Белгородская черта. Сборник статей и материалов по истории Белгородской оборонительной черты. Вып. 4 / Ред. кол.: В.М. Жигалов и др. Белгород, 2019. С. 50–55 [Glotov S.V. Karachev v XVII veke («goroda-pobratimy») Belgorodskoj cherty'] // Belgorodskaya cherta. Sbornik statej i materialov po istorii Belgorodskoj oboronitel'noj cherty'. Vy'p. 4 / Red. kol.: V.M. Zhigalov et al. Belgorod, 2019. P. 50–55.

Глотов С.В. Стародубские люди в Карачеве. Однودворцы Драгунской слободы // ДД. Вып. VIII. 2012. С. 162–175 [Glotov S.V. Starodubskie lyudi v Karacheve. Odnodvorcy Dragunskoj slobody'] // DD. Vy'p. VIII. 2012. P. 162–175].

Голубеў В.Ф. Сялянскае землеўладанне і землекарыстанне на Беларусі XVI–XVIII стст. Мінск, 1992 [Golubeu V.F. Syalyanskae zemleuladanne i zemlekary'stanne na Belarusi XVI–XVIII stst. Minsk, 1992].

Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России. (Исторический очерк) // Россия и современный мир. 2007. № 1. С. 119–139 [Gol'cz G.A. Guzhevoj transport i guzhevy'e puti soobshheniya v Rossii. (Istoricheskij очерк) // Rossiya i sovremennyy'j mir. 2007. № 1. P. 119–139].

Гольц Г.А. Культура и экономика России за три века, XVIII–XX вв. Т. 1. Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). Новосибирск, 2002 [Gol'cz G.A. Kul'tura i e'konomika Rossii za tri veka, XVIII–XX vv. T. 1. Mentalitet, transport, informaciya (proshloe, nastoyashhee, budushhee). Novosibirsk, 2002].

Грицевич В.С. Центрография Украины. История и перспективы // История украинской географии. 2003. № 8. С. 115–119 [Gricevich V.S. Centrografiya Ukrainy'. Istoriya i perspektivy'] // Istoriya ukrainskoj geografii. 2003. № 8. P. 115–119].

Грицевич А.П. Частновладельческие города Белоруссии в XVI–XVIII вв. (социально-экономическое исследование истории городов). Минск, 1975 [Griczkevich A.P. Chastnovladel'cheskie goroda Belorussii v XVI–XVIII vv. (social'no-e'konomicheskoe issledovanie istorii gorodov). Minsk, 1975].

Гуревич А.Я. Избранные труды. Средневековый мир. СПб., 2007 [Gurevich A. Ya. Izbranny'e trudy'. Srednevekovyy'j mir. St. Petersburg, 2007].

Гуржий О.І. Основні закономірності розвитку торгівлі та місцевих ринків на Україні у XVIII ст. // Український історичний журнал. 1986. № 8. С. 18–27 [Gurzhiy O.I. Osnovni zakonomirnosti rozvitku torgivli ta miscevix rinkiv na Ukraini u XVIII st. // Ukraïns'kij istorichnij zhurnal. 1986. № 8. P. 18–27].

Гурлянд И.Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века. Ярославль, 1900 [Gurlyand I. Ya. Yamskaya gon'ba v Moskovskom gosudarstve do koncza XVII veka. Yaroslavl', 1900].

Гурьянов В.Н., Чубур А.А. Ландшафтный фактор в славянском освоении Среднего и Верхнего Подесенья в IX–XI веках // Этнокультурные процессы на территории Беларуси в I – начале II тысячелетия нашей эры. Материалы международной научной конференции, посвященной 90-летию профессора Э.М. Загоруйского. Минск, 6–7 декабря 2018 г. / Науч. ред. А.А. Егорейченко. Минск, 2018. С. 77–82 [Guryanov V.N., Chubur A.A. Landshaftny'j faktor v slavyanskom osvoenii Srednego i Verxnego Podesen'ya v IX–XI vekax // E'tnokul'turny'e processy' na territorii Belarusi v I – nachale II ty'syacheletiya nashej e'ry'. Materialy' mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii, posvyashhennoj 90-letiyu professora E'.M. Zagorul'skogo. Minsk, 6–7 dekabrya 2018 g. / Nauch. red. A.A. Eгореjchenko. Minsk, 2018. P. 77–82].

Гусаков М.Г. К вопросу о роли подсечного земледелия в эпоху раннего железного века в лесной зоне Восточной Европы // Вопросы археологии, истории,

культуры и природы Верхнего Поочья. Материалы IX конференции. 21–23 марта 2001 г. Ч. I / Ред. колл.: Бессонов В. А. и др. Калуга, 2001. С. 55–76 [*Gusakov M. G. K voprosu o roli podsechnogo zemledeliya v e'poxu rannego zhelezного века v lesnoj zone Vostochnoj Evropy' // Voprosy' arheologii, istorii, kul'tury' i prirody' Verhnego Pooch'ya. Materialy' IX konferencii. 21–23 марта 2001 g. Ch. I / Red. koll.: Bessonov V. A. et al. Kaluga, 2001. P. 55–76*].

Дашкевич Я. Р. Ясир з України (XV – перша половина XVII ст.) як історико-демографічна проблема // Український археографічний щорічник. Вип. II. Київ, 1993. С. 40–47 [*Dashkevich Ya. R. Yasyr z Ukrainy' (XV – persha polovina XVII st.) yak istoriko-demografichna problema // Ukrayins'kij arheografichnij shhorichnik. Vip. II. Ky'iv, 1993. P. 40–47*].

Дегтярев А. Я. О влиянии средневековых городских центров на формирование сельской округи // Город и государство в древних обществах. Межвузовский сборник / Отв. ред. В. В. Мавродин. Л., 1982. С. 146–149 [*Degtyaryov A. Ya. O vliyaniy srednevekovy'x gorodskix centrov na formirovanie sel'skoj okrugi // Gorod i gosudarstvo v drevnix obshhestvax. Mezhvuzovskij sbornik / Otv. red. V. V. Mavrodin. Leningrad, 1982. P. 146–149*].

Дмитриев А. Л. Центрография и центрографы в Ленинграде: страницы истории // Финансы и бизнес. 2016. № 7. С. 121–132 [*Dmitriev A. L. Centrografiya i centrografy' v Leningrade: stranicu istorii // Finansy' i biznes. 2016. № 7. P. 121–132*].

Добровольский П. М. Старинные украинские тракты // Земский сборник Черниговской губернии. 1900. № 5. С. 63–77 [*Dobrovol'skij P. M. Starinny'e ukrainskie traktu' // Zemskij sbornik Chernigovskoj gubernii. 1900. № 5. P. 63–77*].

Довнар А. Б. Состояние транспортных коммуникаций в Великом княжестве Литовском на белорусско-российском пограничье второй половины XVI–XVIII вв. // Колпаков М. Ю., Михеев Д. В., Колпакова Ю. В. и др. Довнар А. Б., Макаров М. Д. Очерки антропологии дороги: коммуникации русско-белорусского пограничья в XV–XVIII вв. Псков, 2022. С. 76–103 [*Dovnar A. B. Sostoyanie transportny'x kommunikacij v Velikom knyazhestve Litovskom na belorussko-rossijskom pogranich'e vtoroj poloviny' XVI–XVIII vv. // Kolpakov M. Yu., Mixeev D. V., Kolpakova Yu. V. et al. Dovnar A. B., Makarov M. D. Ocherki antropologii dorogi: kommunikacii russko-belorusskogo pogranich'ya v XV–XVIII vv. Pskov, 2022. P. 76–103*].

Документы об Освободительной войне украинского народа. 1648–1654 гг. / Сост. А. З. Барабой, И. Л. Бутич, А. Н. Катренко, Е. С. Компан. Ред. колл.: П. П. Гудзенко, А. К. Касименко, С. Д. Пилькевич. Киев, 1965 [*Dokumenty' ob Osvoboditel'noj vojne ukrainskogo naroda. 1648–1654 gg. / Sost. A. Z. Baraboj, I. L. Butich, A. N. Katrenko, E. S. Kompan. Red. koll.: P. P. Gudzenko, A. K. Kasimenko, S. D. Pil'kevich. Kiev, 1965*].

Дубов И. В. Города, величеством сияющие. Л., 1985 [*Dubov I. V. Goroda, velichestvom siyayushhie. Leningrad, 1985*].

Дубровский А. М. Северский край после Смуты: упадок и возрождение хозяйства // ДД. [Вып. I]. 1995. С. 146–148 [*Dubrovskij A. M. Severskij kraj posle Smuty': upadok i vozrozhdenie hozyajstva // DD. [Vy'p. I]. 1995. P. 146–148*].

Дулов А. В. Географическая среда и история России (конец XV – середина XIX в). М., 1983 [*Dulov A. V. Geograficheskaya sreda i istoriya Rossii (konecz XV – seredina XIX v). Moscow, 1983*].

Думин С.В. Западнорусское крестьянство под властью Речи Посполитой // История крестьянства Западного региона РСФСР. Период феодализма / Отв. ред. А.А. Кондрашенков. Воронеж, 1991. С. 111–138 [*Dumin S. V. Zapadnorusskoe krest'yanstvo pod vlast'yu Rechi Pospolitoj // Istoriya krest'yanstva Zapadnogo regiona RSFSR. Period feodalizma / Отв. ред. А.А. Кондрашенков. Voronezh, 1991. P. 111–138*].

Думин С.В. К истории развития ленного землевладения в Речи Посполитой в XVII веке (Смоленское воеводство в земельной политике династии Вазов) // Советское славяноведение. 1986. № 2. С. 43–57 [*Dumin S. V. K istorii razvitiya lennogo zemlevladieniya v Rechi Pospolitoj v XVII veke (Smolenskoe voevodstvo v zemel'noj politike dinastii Vazov) // Sovetskoe slavyanovedenie. 1986. № 2. P. 43–57*].

Думин С.В. Крестьяне западнорусских земель под властью феодалов Речи Посполитой // Основные категории крестьян в период позднего феодализма (XVII – первая половина XIX вв.). Межвуз. сб. научных трудов к 70-летию заслуженного деятеля науки РСФСР, доктора исторических наук, профессора А.А. Кондрашенкова / Отв. ред. Д.И. Будаев, А.Е. Кондратенков. Смоленск, 1985. С. 7–20 [*Dumin S. V. Krest'yane zapadnorusskikh zemel' pod vlast'yu feodalov Rechi Pospolitoj // Osnovny'e kategorii krest'yan v period pozdnego feodalizma (XVII – pervaya polovina XIX vv.). Mezhevuz. sb. nauchny'x trudov k 70-letiyu zaslužennogo deyatelya nauki RSFSR, doktora istoricheskix nauk, professora A. A. Kondrashenkova / Отв. ред. Д.И. Будаев, А.Е. Кондратенков. Smolensk, 1985. P. 7–20*].

Думин С.В. Повинности крестьян Смоленского края в первой половине XVII века // Землевладение и повинности феодально-зависимых крестьян нечерноземной полосы (XVI – первая половина XIX вв.). Межвуз. сб. научных работ / Отв. ред. А.А. Кондрашенков. Смоленск, 1982. С. 17–27 [*Dumin S. V. Povinnosti krest'yan Smolenskogo kraja v pervoj polovine XVII veka // Zemlevladienie i povinnosti feodal'no-zavisimy'x krest'yan nechernozemnoj polosy' (XVI – pervaya polovina XIX vv.). Mezhevuz. sb. nauchny'x rabot / Отв. ред. А.А. Кондрашенков. Smolensk, 1982. P. 17–27*].

Думин С.В. Смоленское воеводство в составе Речи Посполитой в 1618–1654 гг. (по материалам Литовской метрики). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. М., 1981 [*Dumin S. V. Smolenskoe voevodstvo v sostave Rechi Pospolitoj v 1618–1654 gg. (po materialam Litovskoj metriki). Avtoref. diss. ... kand. ist. nauk. Moscow, 1981*].

Думин С.В. Социально-политическое развитие городов Смоленского воеводства в составе Речи Посполитой (1618–1654 гг.) // Проблемы истории античности и средних веков / Отв. ред. Ю.М. Сапрыкин. М., 1980. С. 95–111 [*Dumin S. V. Social'no-politicheskoe razvitie gorodov Smolenskogo voevodstva v sostave Rechi Pospolitoj (1618–1654 gg.) // Problemy' istorii antichnosti i srednix vekov / Отв. ред. Ю.М. Сапрыкин. Moscow, 1980. P. 95–111*].

Дяченко О.В. Застосування теорії центральних місць в археології для визначення відносних дат і розмірів поселень // Археологія. 2011. № 3. С. 3–10 [*Dyachenko O. V. Zastosuvannya teorii central'nix miscz' v arheologii dlya viznachennya vidnosnix dat i rozmiriv poselen' // Arхеologiya. 2011. № 3. P. 3–10*].

Евстигнеев О.И. Неруссо-Деснянское полевье: история природопользования. Брянск, 2009 [*Evstigneev O. I. Nerusso-Desnyanskoe poles'e: istoriya prirodoopol'zovaniya. Bryansk, 2009*].

Енуков В.В. Славяне до Рюриковичей. (Сер. «Курский край». Т. III). Курск, 2005 [*Enukov V. V. Slavyane do Rurikovichej. (Ser. «Kurskij kraj». T. III). Kursk, 2005*].

Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии. Историко-географические очерки. Минск, 1977 [Zhuchkevich V.A. Dorogi i vodny'e puti Belorussii. Istoriko-geograficheskie ocherki. Minsk, 1977].

Загородский В.П. Белгородская черта. Воронеж, 1969 [Zagorovskij V.P. Belgorodskaya cherta. Voronezh, 1969].

Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Историко-географическое исследование (Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып XVI). Казань, 1910 [Zagoskin N.P. Russkie vodny'e puti i sudovoe delo v dopetrovskoj Rossii. Istoriko-geograficheskoe issledovanie (Materialy' dlya opisaniya russkix rek i istorii uluchsheniya ix sudoходny'x uslovij. Vy'p XVI). Kazan', 1910].

Загоскин Н.П. Русские водные пути... Казань, 1910. [Приложение]. Географические карты. 30 отдельных карт, составляющих приложение к первому (главы I–III) очерку названного труда. Казань, [1910] [Zagoskin N.P. Russkie vodny'e puti... Kazan', 1910. [Prilozhenie]. Geograficheskie karty'. 30 otdel'ny'x kart, sostavlyayushhix prilozhenie k pervomu (glavy' I–III) ocherku nazvannogo truda. Kazan', [1910]].

Захаров В.Е. Старая Смоленская дорога в истории и литературе. Смоленск, 2017 [Zaxarov V.E. Staraya Smolenskaya doroga v istorii i literature. Smolensk, 2017].

Зорин А.В., Стародубцев Г.Ю., Шпилев А.Г. и др. Очерки истории Курского края с древнейших времен до XVII в. Курск, 2008 [Zorin A.V., Starodubcev G. Yu., Shpilyov A. G. et al. Ocherki istorii Kurskogo kraja s drevnejshix vremyon do XVII v. Kursk, 2008].

Зубков В.Н. Очерки истории Козельска. СПб.: Свет, 2018 [Zubkov V.N. Ocherki istorii Kozel'ska. St. Petersburg: Svet, 2018].

Игошина Т.Ю. Государь вопреки идеологии: верховный магистр Немецкого ордена // Королевский двор в политической культуре средневековой Европы. Теория. Символика. Ритуал / Отв. ред. Н.А. Хачатурян. М., 2004. С. 133–156 [Igoshina T. Yu. Gosudar' vopreki ideologii: verkhovny'j magistr Nemeckzogo ordena // Korolevskij dvor v politicheskoy kul'ture srednevekovoj Evropy'. Teoriya. Simvolika. Ritual / Отв. red. N.A. Hachaturyan. Moscow, 2004. P. 133–156].

Историко-статистическое описание Смоленской епархии. СПб., 1864 [Istoriko-statisticheskoe opisanie Smolenskoj eparxii. St. Petersburg, 1864].

Исторический атлас Смоленской области. Учеб. пособие для учреждений общ. и проф. образования / Авт.-сост. Г.А. Ластовский и др. Отв. ред. Г.А. Ластовский. М., 2003 [Istoricheskij atlas Smolenskoj oblasti. Ucheb. posobie dlya uchrezhdenij obshh. i prof. obrazovaniya / Avt.-sost. G.A. Lastovskij et al. Отв. red. G.A. Lastovskij. Moscow, 2003].

Кармона Руис М.А. Передвижения и места пребывания Альфонсо X. Типология поездок и центров политического действия / Пер. с исп. // Историк и власть, историк у власти: Альфонсо X Мудрый и его эпоха (к 800-летию со дня рождения) / Под общ. ред. О.В. Аутова, А.В. Марeya, Р. Пичеля. М., 2024. С. 105–124 [Karmona Ruis M.A. Peredvizheniya i mesta preby'vaniya Al'fonso X. Tipologiya poezdok i centrov politicheskogo dejstva / Per. s isp. // Istorik i vlast', istorik u vlasti: Al'fonso X Mudry'j i ego e'poxa (k 800-letiyu so dnya rozhdeniya) / Pod obshh. red. O.V. Aurova, A.V. Mareya, R. Pichelya. Moscow, 2024. P. 105–124].

Карпов Д.А. Находки домонгольского времени с городища Мглин-2 // ДД. Вып. III. 2004. С. 249–253 [Karpov D.A. Naxodki domongol'skogo vremeni s gorodishha Mglin-2 // DD. Vy'p. III. 2004. P. 249–253].

Карпов Д. А. Основные противники Русского государства XVI – середины XVII века на юго-западном направлении // Вестник Брянского государственного университета. Сер. История, литературоведение, право, философия, языкознание. 2009. № 2. С. 22–33 [*Karpov D. A.* Osnovny'e protivniki Russkogo gosudarstva XVI – sere diny' XVII veka na yugo-zapadnom napravlenii // Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya, literaturovedenie, pravo, filosofiya, yazy'koznaniye. 2009. № 2. P. 22–33].

Карпов Д. А. Укрепленные пункты юго-западного порубежья Московского государства в XVI – середине XVII века. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Брянск, 2009 [*Karpov D. A.* Ukreplyonny'e punkty' yugo-zapadnogo porubezh'ya Moskovskogo gosudarstva v XVI – sere dine XVII veka. Avtoref. diss. ... kand. ist. nauk. Bryansk, 2009].

Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. / Под ред. Е. И. Соловьевой. 2-е изд., перераб. и доп. Новосибирск, 2008 [*Kationov O. N.* Moskovsko-Sibirskij trakt kak osnovnaya sukhoputnaya transportnaya kommunikaciya Sibiri XVIII–XIX vv. / Pod red. E. I. Solov'yovoj. 2-e izd., pererab. i dop. Novosibirsk, 2008].

Кириєвський В. Д. Велика Путивльська дорога // Сіверщина в історії України. Збірник наукових праць. Вип. 2. Матеріали Восьмої науково-практичної конференції «Сіверщина в історії України» (м. Глухів, 15–16 жовтня 2009 р.) / Гол. ред. кол. С. А. Слесарев). Київ–Глухів, 2009. С. 58–59 [*Ky'ry'evs'ky'j V. D.* Velika Putivl's'ka doroga // Siversshhina v istorii Ukraïni. Zbirnik naukovix prac'. Vyp. 2. Materiali Vos'moi naukovo-praktichnoi konferenczii «Siversshhina v istorii Ukraïni» (m. Gluxiv, 15–16 zhovtnya 2009 r.) / Gol. red. kol. S. A. Slesarev). Ky'iv–Gluxiv, 2009. P. 58–59].

Кісь Я. П. Татарські шляхи на Україні в 16–17 ст. // Жовтень. 1986. № 4. С. 134–136 [*Kis' Ya. P.* Tatars'ki shlyaxi na Ukraïni v 16–17 st. // Zhovten'. 1986. № 4. P. 134–136].

Клим Р. О. Роль Київського шляхового вузла в системі зовнішніх комунікацій Гетьманщини (друга половина XVII – початок XVIII ст.) // Наукові записки Національного університету «Києво-Могилянська академія». Київ, 2001. Т. 19. Історичні науки. С. 47–52 [*Kly'm R. O.* Rol' Ky'ivs'kogo shlyaxovogo vuzla v sistemi zovnishnix komunikacij Get'manshhini (druga polovina XVII – pochatok XVIII st.) // Naukovi zapiski Naczional'nogo universitetu «Kievo-Mogilyans'ka akademiya». Ky'iv, 2001. T. 19. Istorichni nauki. P. 47–52].

Книга Большому Чертежу / Подг. к печ. и ред. К. Н. Сербиной. М. – Л., 1950. С. 96–120 [*Kniga Bol'shomu Chertezhu* / Podg. k pech. i red. K. N. Serbinoj. Moscow–Leningrad, 1950. P. 96–120].

Ковригина В. А., Марасинова Л. Н. Торговля, пути и средства передвижения // Очерки русской культуры XVII века. Ч. 1 / Отв. ред. А. М. Сахаров. М., 1979. С. 122–144 [*Kovrigina V. A., Marasinova L. N.* Torgovlya, puti i sredstva peredvizheniya // Ocherki russkoj kul'tury' XVII veka. Ch. 1 / Otv. red. A. M. Saxarov. Moscow, 1979. P. 122–144].

Колодзейчик Д. Крымское ханство как фактор стабилизации на геополитической карте Восточной Европы // Украина и соседние государства в XVII в. Материалы международной конференции / Отв. ред. Т. Г. Яковлева. СПб., 2004. С. 83–89 [*Kolodzejchik D.* Kry'mskoe xanstvo kak faktor stabilizacii na geopoliticheskoy karte Vostochnoj Evropy' // Ukraina i sosednie gosudarstva v XVII v. Materialy' mezhdunarodnoj konferencii / Otv. red. T. G. Yakovleva. St. Petersburg, 2004. P. 83–89].

Колпаков М.Ю. Качество дорог русско-белорусского пограничья в XV–XVII вв.: опыт европейских путешественников // Колпаков М.Ю., Михеев Д.В., Колпакова Ю.В. и др. Очерки антропологии дороги: коммуникации русско-белорусского пограничья в XV–XVIII вв. Псков, 2022. С. 40–75 [Kolpakov M. Yu. Kachestvo dorog russko- belorusskogo pogranich'ya v XV–XVII vv.: opyt' evropejskix puteshhestvennikov // Kolpakov M. Yu., Mixeev D. V., Kolpakova Yu. V. et al. Ocherki antropologii dorogi: kommunikacii russko-belorusskogo pogranich'ya v XV–XVIII vv. Pskov, 2022. P. 40–75].

Кондратьев И.В. Любецкое староство (XVI – середина XVII ст.). Чернігів, 2014 [Kondrat'ev I. B. Lyubecz'ke starostvo (XVI – seredina XVII st.). Chernigiv, 2014].

Кони́в Ю.В. Шляхи сполучення в Слободській Україні XVIII ст.: проблеми історіографії // Харківський історіографічний збірник. Вип. 14. Харків, 2015. С. 159–165 [Koniva Yu. V. Shlyaxi spoluchennya v Slobods'kij Ukraini XVIII st.: problemi istoriografii // Harkivs'kij istoriografichnij zbirnik. Vip. 14. Harkiv, 2015. P. 159–165].

Коновалова И.Г., Мельникова Е.А. Древняя Русь в системе евразийских коммуникаций IX–X веков. М., 2018 [Konovalova I. G., Mel'nikova E. A. Drevnyaya Rus' v sisteme evrazijskix kommunikacij IX–X vekov. Moscow, 2018].

Корпус магдебурзьких грамот українським містам: два проекти видань 20-х – 40-х років XX століття / Упор. В.І. Андрейцев, В.І. Ульяновський, В.А. Короткий. Київ, 2000 [Korpus magdeburz'kix gramot ukrains'kim mistam: dva proekti vidan' 20-x – 40-x rokiv XX stolittya / Upor. V.I. Andrejcev, V.I. Ul'yanovs'kij, V.A. Korotkij. Ky'iv, 2000].

Красно́у М. Юдзіцкія, Юдыцкія // Вялікае Княства Літоўскае. Энцыклапедыя. 2-е выд. Т. 2. Мінск, 2007. С. 770 [Krasnou M. Yudziczkiya, Yudy'czkiya // Vyalikae Knyastva Litouskae. E'ncyklapedy'ya. 2-e vy'd. T. 2. Minsk, 2007. P. 770].

Крашенинников В.В. Взгляд через столетия. (Очерки истории Брянского края). Тула, 1990 [Krashenninnikov V. V. Vzglyad cherez stoletiya. (Ocherki istorii Bryanskogo kraja). Tula, 1990].

Крип'якевич І. Студії над державою Б. Хмельницького. III. Державні межі. IV. Дороги // Записки Наукового товариства ім. Т.Г. Шевченка. 1926. Т. 144/145. С. 125–140 [Krip'yakevich I. Studii nad derzhavoyu B. Xmel'nicz'kogo. III. Derzhavni mezhi. IV. Dorogi // Zapiski Naukovogo tovaristva im. T.G. Shevchenka. 1926. T. 144/145. P. 125–140].

Кристаллер В. Как я пришел к теории центральных мест: рассказ о том, как может возникнуть теория и как в моем случае она возникла / Пер. с нем. // Городские исследования и практики. 2024. Т. 9. № 1. С. 6–14 [Kristaller V. Kak ya prishel k teorii central'ny'x mest: rasskaz o tom, kak mozhet vzniknut' teoriya i kak v moem sluchae ona vznikla / Per. s nem. // Gorodskie issledovaniya i praktiki. 2024. T. 9. № 1. P. 6–14].

Кром М.М. Меж Русью и Литвой. Пограничные земли в системе русско-литовских отношений конца XV – первой трети XVI в. 2-е изд., испр. и доп. М., 2010 [Krom M. M. Mezhs Rus'yu i Litvoj. Pogranichny'e zemli v sisteme russko-litovskix otnoshenij koncza XV – pervoj treti XVI v. 2-e izd., ispr. i dop. Moscow, 2010].

Кром М.М. Неизвестный привилей Сигизмунда I Смоленску (1513 год) // От Древней Руси к России Нового времени. Сб. статей. К 70-летию Анны Леонидовны Хорошкевич / Отв. ред. В.Л. Янин. М., 2003. С. 133–139 [Krom M. M. Neizvestny'j privilej Sigizmunda I Smolensku (1513 god) // Ot Drevnej Rusi k Rossii Novogo

vremeni. Sb. statej. K 70-letiyu Anny' Leonidovny' Xoroshkevich / Otv. red. V.L. Yanin. Moscow, 2003. P. 133–139].

Кром М.М. Местное самосознание и централизованное государство: Смоленск в XVI веке // Die Geschichte Russlands im 16. und 17. Jahrhundert aus der Perspektive seiner Regionen / Hrsg. von A. Kappeler (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte. Bd. 63). Wiesbaden, 2004. P. 128–136 [*Krom M.M.* Mestnoe samosoznanie i centralizovannoe gosudarstvo: Smolensk v XVI veke // Die Geschichte Russlands im 16. und 17. Jahrhundert aus der Perspektive seiner Regionen / Hrsg. von A. Kappeler (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte. Bd. 63). Wiesbaden, 2004. P. 128–136].

Кром М.М. Стародубская война (1534–1537). Из истории русско-литовских отношений. М., 2008 [*Krom M.M.* Starodubskaya vojna (1534–1537). Iz istorii russko-litovskix otnoshenij. Moscow, 2008].

Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. [Ч. 1]. (Доктябрьский период). М., 1951 [*Kudryavcev A.S.* Ocherki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR. [Ch. 1]. (Dooktyabr'skij period). Moscow, 1951].

Куза А.В. Древнерусские городища X–XIII вв. Свод археологических памятников. М., 1996 [*Kuza A.V.* Drevnerusskie gorodishha X–XIII vv. Svod arxeologicheskix pamyatnikov. Moscow, 1996].

Куза А.В. Малые города Древней Руси. М., 1989 [*Kuza A.V.* Maly'e goroda Drevnej Rusi. Moscow, 1989].

Кулаковський П.М. Чернігово-Сіверщина у складі Речі Посполитої (1618–1648). Київ, 2006 [*Kulakovs'kij P.M.* Chernigovo-Sivershina u skladi Rechi Pospolitoi (1618–1648). Ky'iv, 2006].

Купиш Д. Последняя победа. Смоленская война 1632–1634 годов в истории Речи Посполитой // Родина. 2013. № 9. С. 36–40 [*Kupish D.* Poslednyaya pobeda. Smolenskaya vojna 1632–1634 godov v istorii Rechi Pospolitoj // Rodina. 2013. № 9. P. 36–40].

Курмановский В.С. К истории формирования населения Смоленского уезда в первой половине XVII в. // Мининские чтения. Сборник научных трудов по истории Смутного времени в России начала XVII в. В память 400-летия Нижегородского Подвига / Оtv. ред. О.И. Наумова. Нижний Новгород, 2012. С. 323–327 [*Kurmanovskij V.S.* K istorii formirovaniya naseleniya Smolenskogo uyezda v pervoj polovine XVII v. // Mininskie chteniya. Sbornik nauchny'x trudov po istorii Smutnogo vremeni v Rossii nachala XVII v. V pamyat' 400-letiya Nizhegorodskogo Podviga / Otv. red. O.I. Naumova. Nizhnij Novgorod, 2012. P. 323–327].

Лазаревский А.Л. Описание старой Малороссии. Материалы для истории заселения, землевладения и управления. Том первый. Полк Стародубский. Киев, 1888 [*Lazarevskij A.L.* Opisanie staroj Malorossii. Materialy' dlya istorii zaseleniya, zemlevladieniya i upravleniya. Tom pervy'j. Polk Starodubskij. Kiev, 1888].

Ланно И. Земский суд в Великом княжестве Литовском в конце XVI века // Журнал Министерства народного просвещения. 1897. Июнь. Ч. CCCXI. С. 263–301 [*Lappo I.* Zemskij sud v Velikom knyazhestve Litovskom v konce XVI veka // Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshheniya. 1897. Iyun'. Ch. CCCXI. P. 263–301].

Латпо-Данилевский А.С. Поверстная и Указная книги Ямского приказа. СПб., 1890 [*Lappo-Danilevskij A.S.* Povyorstnaya i Ukaznaya knigi Yamskogo prikaza. St. Petersburg, 1890].

Левко О. Н. Торговые связи Витебска в X–XVIII вв. Минск, 1989 [Levko O. N. Torgovy' s' svyazi Vitebska v X–XVIII vv. Minsk, 1989].

Леонтович Ф. И. Источники русско-литовского права. Общий обзор источников. Договоры. Земские и областные привилеи (Отд. оттиск из «Варшавских университетских известий» № 1, 1894 г.). Варшава, 1894 [Leontovich F. I. Istochniki russko-litovskogo prava. Obshhiy obzor istochnikov. Dogovory'. Zemskie i oblastny'e privilei (Otd. ottisk iz «Varshavskix universitetskix izvestij» № 1, 1894 g.). Varshava, 1894].

Леш А. Пространственная организация хозяйства / Пер. с нем. М., 2007 [Lyosh A. Prostranstvennaya organizatsiya khozyajstva / Per. s nem. Moscow, 2007].

[Лизек А.] Сказание Адольфа Лизека о посольстве от императора римского Леопольда к великому царю московскому Алексею Михайловичу, в 1675 году / Пер. с лат. // Журнал министерства народного просвещения. 1837. № 11. С. 327–394 [[Lizek A.] Skazanie Adol'fa Lizeka o posol'stve ot imperatora rimskogo Leopold'a k velikomu czaryu moskovskomu Alekseyu Mixajlovichu, v 1675 godu / Per. s lat. // Zhurnal ministerstva narodnogo prosveshheniya. 1837. № 11. P. 327–394].

Литвинова П. Еще о старых трактах или дорогах в южной России // Киевская старина. 1883. № 3. С. 682–683 [Litvinova P. Eshhyo o stary'x traktax ili dorogax v yuzhnoj Rossii // Kievskaya starina. 1883. № 3. P. 682–683].

Лотман Ю. М. Роман А. С. Пушкина «Евгений Онегин». Комментарий. Пособие для учителя. Изд. 2-е. Л., 1983 [Lotman Yu. M. Roman A. S. Pushkina «Evgenij Oegin». Kommentarij. Posobie dlya uchitelya. Izd. 2-e. Leningrad, 1983].

Ляхницкий В. Н. Путь князя Игоря из «Варяг в греки» // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3. С. 62–65 [Lyahniczkij V. N. Put' knyazya Igorya iz «Varyag v greki» // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. 2011. № 3. P. 62–65].

Маевский А. А. Деулинское перемирие 1618–1619 гг. // Единорогъ: Материалы по военной истории Восточной Европы эпохи Средних веков и Раннего Нового времени. Вып. 3 / Гл. ред. А. В. Малов. М., 2014. С. 43–72 [Maevskij A. A. Deulinskoe pereimrie 1618–1619 gg. // Edinorog': Materialy' po voennoj istorii Vostochnoj Evropy' e'poxi Srednix vekov i Rannego Novogo vremeni. Vy'p. 3 / Gl. red. A. V. Malov. Moscow, 2014. P. 43–72].

Макаров Н. А., Федорина А. Н. Феномен «больших поселений» Северо-Восточной Руси X–XI вв. // Краткие сообщения Института археологии. 2015. № 238. С. 115–131 [Makarov N. A., Fedorina A. N. Fenomen «bol'shix poselenij» Severo-Vostochnoj Rusi X–XI vv. // Kratkie soobshheniya Instituta arxeologii. 2015. № 238. P. 115–131].

Малыгин П. Д. О «парах» и «переносах» городов Древней Руси // Земли родной минувшая судьба... К юбилею Андрея Евгеньевича Леонтьева / Отв. ред. А. В. Чернецов, И. Н. Кузина. М., 2018. С. 106–120 [Maly'gin P. D. O «paraх» i «perenosax» gorodov Drevnej Rusi // Zemli rodnoj minuvshaya sud'ba... K yubileyu Andrey'a Evgen'evicha Leont'eva / Otв. red. A. V. Chernecov, I. N. Kuzina. Moscow, 2018. P. 106–120].

Мальченко О. [Е.] Украинские пограничные укрепленные поселения как тип периферийного города (XVI – середина XVII в.) // Столичные и периферийные города Руси и России в Средние века и раннее Новое время (XV–XVIII вв.). Тезисы докладов научной конференции (Москва, 3–5 декабря 1996 г.) / Редколл.: А. Л. Хорошкевич, А. В. Юрасов. М., 1996. С. 95–97 [Mal'chenko O. [E.] Ukrainskie

pogranichny'e ukrepylonny'e poseleniya kak tip periferijnogo goroda (XVI – seredina XVII v.) // Stolichny'e i periferijny'e goroda Rusi i Rossii v Srednie veka i rannee Novoe vremya (XV–XVIII vv.). Tezisy' dokladov nauchnoj konferencii (Moskva, 3–5 dekabrya 1996 g.) / Redkoll.: A.L. Xoroshkevich, A.V. Yurasov. Moscow, 1996. P. 95–97].

Марасинова Л.М. Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. I / Отв. ред. Б.И. Краснобаев. М., 1985. С. 257–284 [Marasinoval L.M. Puti i sredstva soobshheniya // Ocherki russkoj kul'tury' XVIII veka. Ch. I / Отв. red. B.I. Krasnobaev. Moscow, 1985. P. 257–284].

Медведев К.М. Три письма Сигизмунда III литовскому канцлеру Льву Сапеге по поводу устройства завоеванных у России во время Смутного времени территорий и положения оказавших в его власти «москвитов» // Studia Historica Europae Orientalis. Issledovaniya po istorii Vostochnoj Evropy. 2020. № 13. С. 216–229 [Medvedev K.M. Tri pis'ma Sigizmunda III litovskomu kanczleru L'vu Sapege po povodu ustrojstva zavoyovanny'x u Rossii vo vremya Smutnogo vremeni territorij i polozheniya okazavshix v ego vlasti «moskovitov» // Studia Historica Europae Orientalis. Issledovaniya po istorii Vostochnoj Evropy'. 2020. № 13. P. 216–229].

Мейен В. Обзор России в дорожном отношении. М., 1900 [Mejen V. Obzor Rossii v dorozhnom otnoshenii. Moscow, 1900].

Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. В 3-х тт. Т. I. СПб., 1902 [Mejen V.F. Rossiya v dorozhnom otnoshenii. V 3-x tt. T. I. St. Petersburg, 1902].

Метельский А.А. Урбанизационные процессы на территории Мстиславского воеводства в XVI–XVIII вв. // ДД. Вып. VI. 2012. С. 224–243 [Metel'skij A.A. Urbanizatsionny'e processy' na territorii Mstislavskogo voevodstva v XVI–XVIII vv. // DD. Vy'p. VI. 2012. P. 224–243].

Методические рекомендации по изданию и описанию материалов Литовской метрики / Подг. А.Л. Хорошкевич, С.М. Каштанов. М. – Вильнюс, 1985 [Metodicheskie rekomendacii po izdaniyu i opisaniyu materialov Litovskoj metriki / Podg. A.L. Xoroshkevich, S.M. Kashtanov. Moscow–Vil'nyus, 1985].

Миронов Б.Н. Российская империя: от традиции к модерну. В 3-х тт. Т. 2–3. СПб., 2015 [Mironov B.N. Rossijskaya imperiya: ot tradicii k modernu. V 3-x tt. T. 2–3. St. Petersburg, 2015].

Митяев К.Г. Обороты и торговые связи смоленского рынка в 70-х годах XVII века // Исторические записки. Т. 13. М., 1942. С. 55–83 [Mityaev K.G. Oboroty' i torgovy'e svyazi smolenskogo ry'nka v 70-x godax XVII veka // Istoricheskie zapiski. T. 13. Moscow, 1942. P. 55–83].

Монгайт А.Л. Рязанская земля. М., 1961 [Mongajt A.L. Ryazanskaya zemlya. Moscow, 1961].

Мурзакевич Н.А. История города Смоленска. Юбилейное издание смоленского губернского статистического комитета / Под ред. И.И. Орловского. (Приложение к Памятной книжке Смоленской губернии на 1904 г.) Смоленск, 1903 [Murzakevich N.A. Istoriya goroda Smolenska. Yubilejnoe izdanie smolenskogo gubernskogo statisticheskogo komiteta / Pod red. I.I. Orlovskogo. (Prilo-zhenie k Pamyatnoj knizhke Smolenskoj gubernii na 1904 g.) Smolensk, 1903].

Муханов П.А. Подлинные свидетельства о взаимных отношениях России и Польши, преимущественно во время Самозванцев. М., 1834 [Muxanov P.A. Podlinny'e svidetel'stva o vzaimny'x otnosheniyax Rossii i Pol'shi, preimushhestvenno vo vremya Samozvancev. Moscow, 1834].

Насевич В.Л. Рэчыцкі павет // Вялікае Княства Літоўскае. Энцыклапедыя. 2-е выдання. Т. 2. Мінск, 2007. С. 533 [*Nasevich V.L. Re'chy'czki pavet // Vyalikae Knyastva Litouskae. E'ncyklapedy'ya. 2-e vy'dannya. T. 2. Minsk, 2007. P. 533*].

Немець К., Вірченко П., Кравченко К. Особливості розселення населення у Харківській області (з позицій системного підходу) // Часопис соціально-економічної географії. Т. 18. 2015. № 1. С. 80–86 [*Nemecz' K., Virchenko P., Kravchenko K. Osoblivosti rozselennya naselennya u Harkivs'kij oblasti (z poziczij sy'stemnogo pidxodu) // Chasopis soczial'no-ekonomichnoj geografii. T. 18. 2015. № 1. P. 80–86*].

Никитюк Д.В. Система центральных мест Брестского региона // Веснік Брэсцкага ўніверсітэта. Сер. 5. Хімія. Біялогія. Навуки аб зямлі. 2012. № 2. С. 104–117 [*Nikityuk D. V. Sistema central'ny'x mest Brestskogo regiona // Vesnik Bre'sczkaga universite'ta. Ser. 5. Ximiya. Biyalogiya. Navuki ab zyamli. 2012. № 2. P. 104–117*].

Новосельский А.А. Борьба Московского государства с татарами в XVII веке. М. – Л., 1948 [*Novosel'skij A. A. Bor'ba Moskovskogo gosudarstva s tatarami v XVII veke. Moscow–Leningrad, 1948*].

О татарских шляхах в Украине и Польше // Киевские губернские ведомости. 1857. № 28 [О tatarskix shlyaxax v Ukraine i Pol'she // Kievskie gubernskie vedomosti. 1857. № 28].

Обозрение Румянцевской описи Малороссии. Вып. 3. Полк Стародубский / Изд. подг. Н.А. Константинович. Чернигов, 1875 [Obozrenie Rumyancevskoj opisi Malorossii. Vy'p. 3. Polk Starodubskij / Izd. podg. N.A. Konstantinovich. Chernigov, 1875].

Оппенгейм К.А. Россия в дорожном отношении. Опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). М., 1920 [*Oppengejm K. A. Rossiya v dorozhnom otnoshenii. Opy't kratkogo istoriko-kriticheskogo obozreniya danny'x, odnosyashhixsya do razvitiya putej soobshheniya v Rossii i parallel'no v drugih vazhnejshix stranax (s privedeniem mnogix sravnitel'ny'x i statisticheskix danny'x po putyam soobshheniya). Moscow, 1920*].

[Павел Алеппский]. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века, описанное его сыном, архидиаконом Павлом Алеппским / Пер. с арабск. Вып. 2. (От Днестра до Москвы). М., 1897 [[*Pavel Aleppskij*]. Puteshestvie antioxijskogo patriarxa Makariya v Rossiju v polovine XVII veka, opisannoe ego sy'nom, arxidiakonom Pavlom Aleppskim / Per. s arabsk. Vy'p. 2. (Ot Dnestra do Moskv'y'). Moscow, 1897].

Панков А.И. Порубежье Российского царства и украинских земель Речи Посполитой (конец XVI – первая половина XVII века). Белгород, 2004 [*Papkov A. I. Porubezh'e Rossijskogo czarstva i ukrainskix zemel' Rechi Pospolitoj (konecz XVI – pervaya polovina XVII veka). Belgorod, 2004*].

Пельгржимовский-Пелеш И. Описание посольства Льва Сапегі в Москву в 1600 г. / Пер. И. Шпилевского // Журнал Министерства народного просвещения. 1850. № 68. С. 91–122 [*Pel'grzhimovskij-Pelesh I. Opisanie posol'stva L'va Sapegi v Moskvu v 1600 g. / Per. I. Shpilevskogo // Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshheniya. 1850. № 68. P. 91–122*].

Петров В.А. Географические справочники XVII в. // Исторический архив. Т. V. М. – Л., 1950. С. 74–165 [Petrov V.A. Geograficheskie spravochniki XVII v. // Istoricheskij arxiv. T. V. Moscow–Leningrad, 1950. P. 74–165].

Петрова Ю.И. Лексика славянских языков в дневнике Павла Алеппского // Вестник Православного Свято-Тихоновского гуманитарного университета. Серия 3. Филология. 2017. Вып. 53. С. 78–93 [Petrova Yu.I. Leksika slavyanskix yazykov v dnevnike Pavla Aleppskogo // Vestnik Pravoslavnogo Svyato-Tixonovskogo gumanitarnogo universiteta. Seriya 3. Filologiya. 2017. Vy'p. 53. P. 78–93].

Підгрушній Г. Урбогенез в Україні: визначальні чинники, особливості прояву та основні етапи // Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін / За ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ, 2017. С. 48–64 [Pidgrushnyj G. Urbogenez v Ukraini: viznachal'ni chy'nny'ky', osobly'vosti proyavu ta osnovni e'tapy' // Urbanisty'chna Ukraïna: v e'picentri prostorovy'x zmin / Za red. K. Mezenceva, Ya. Olijnika, N. Mezencevoi. Ky'iv, 2017. P. 48–64].

Пичета В.И. Аграрная реформа Сигизмунда-Августа в Литовско-Русском государстве. М., 1958 [Picheta V.I. Agrarnaya reforma Sigizmunda-Avgusta v Litovsko-Russkom gosudarstve. Moscow, 1958].

Пичета В.И. Белоруссия и Литва XV–XVI вв. (исследования по истории социально-экономического, политического и культурного развития). М., 1961 [Picheta V.I. Belorussiya i Litva XV–XVI vv. (issledovaniya po istorii social'no-e'konomicheskogo, politicheskogo i kul'turnogo razvitiya). Moscow, 1961].

Платонов С.Ф. Очерки по истории Смуты в Московском государстве XVI–XVII вв. Опыт изучения общественного строя и сословных отношений в Смутное время / Отв. ред. Я.Н. Щапов. 5-е изд. М., 1995 [Platonov S.F. Ocherki po istorii Smuty' v Moskovskom gosudarstve XVI–XVII vv. Opy't izucheniya obshhestvennogo stroya i soslovny'x otnoshenij v Smutnoe vremya / Отв. red. Ya.N. Shhapov. 5-e izd. Moscow, 1995].

Плечко Л.А. Старинные водные пути. М., 1985 [Plechko L.A. Starinny'e vodny'e puti. Moscow, 1985].

Полехов С.В. Привилеи великих князей литовских для Смоленской земли (середина XV – начало XVI в.) // Studia Slavica et Balcanica Petropolitana. 2015. № 1. С. 115–140 [Polexov S.V. Privilei velikix knyazey litovskix dlya Smolenskoj zemli (seredina XV – nachalo XVI v.) // Studia Slavica et Balcanica Petropolitana. 2015. № 1. P. 115–140].

Полехов С.В. Смоленское восстание 1440 г. // Исторический вестник. Т. 7 (154). 2014. С. 160–197 [Polexov S.V. Smolenskoe vosstanie 1440 g. // Istoricheskij vestnik. T. 7 (154). 2014. P. 160–197].

Полян П.М. Территориальные структуры – урбанизация – расселение: теоретические подходы и методы изучения. М., 2014 [Polyan P.M. Territorial'ny'e struktury' – urbanizaciya – rasselenie: teoreticheskie podhody' i metody' izucheniya. Moscow, 2014].

Пословицы русского народа. Сборник В. Даля. В 2-х тт. Т. 2. М., 1989 [Poslovicey russkogo naroda. Sbornik V. Dallya. V 2-x tt. T. 2. Moscow, 1989].

Присяжні книги 1654 р. Білоцерківський та Ніжинський полки / Упор. Ю. Мичик, М. Кравець. Київ, 2003 [Prisyazhni knigi 1654 r. Bilocerktiv'skij ta Nizhins'kij polki / Upor. Yu. Micik, M. Kravec'z'. Ky'iv, 2003].

Пришляк В. В. До питання про торговельні комунікації і митні системи українських земель першої половини XVIII століття // Записки наукового товариства імені Шевченка. Т. CCXL. Праці Комісії спеціальних (допоміжних) історичних дисциплін. Львів, 2000. С. 376–395 [Prishlyak V. V. Do pitannya pro torgovel'ni komunikacziї i mitni sistemi ukrains'kix zemel' perшої polovini XVIII stolittya // Zapiski naukovoogo tovaristva imeni Shevchenka. T. CCXL. Praci Komisii spetsial'nix (dopomizhnix) istorichnix disciplin. L'viv, 2000. P. 376–395].

Прохоров В. А., Пучков В. М., Шорин Ю. Н. Очерк истории Сафоновского края. Смоленск, 2004 [Proxorov V. A., Puchkov V. M., Shorin Yu. N. Ocherk istorii Safonovskogo kraja. Smolensk, 2004].

Путешествия европейских правителей в XVI–XVII веках / Под ред. В. В. Шишкина. СПб., 2024 [Puteshestviya evropejskix pravitelej v XVI–XVII vekax / Pod red. V. V. Shishkina. St. Petersburg, 2024].

Рабинович Я. Н. К вопросу о передаче русских городов польской стороне в 1619 г. по условиям Деулинского перемирия // Деулинское перемирие 1618 г.: взгляд через четыре столетия. Материалы конференции, посвященной 400-летию Деулинского перемирия (Москва, 11 декабря 2018 г.) / Под ред. К. А. Аверьянова. М., 2018. С. 20–29 [Rabinovich Ya. N. K voprosu o peredache russkix gorodov pol'skoj storone v 1619 g. po usloviyam Deulinskogo peremiriya // Deulinskoe peremirie 1618 g.: vzglyad cherez chety're stoletiya. Materialy konferencii, posvyashhyonnoj 400-letiyu Deulinskogo peremiriya (Moskva, 11 dekabrya 2018 g.) / Pod red. K. A. Aver'yanova. Moscow, 2018. P. 20–29].

Ракитин А. С. Дворяне и дети боярские «отдаточных» городов Северской земли в период с 1618 по 1634 гг. Судьба служилых корпораций // ДД. Вып. X. 2019. С. 150–168 [Rakitin A. S. Dvoryane i deti boyarskie «otdatochny'x» gorodov Severskoj zemli v period s 1618 po 1634 gg. Sud'ba sluzhily'x korporacij // DD. Vy'p. X. 2019. P. 150–168].

Ракитин А. С. «Новоприемные» города Северской земли (Каменный, Бобрин, Недрыгайлов и Олешня) и служба в них севских ратных людей (детей боярских Стародуба и Рославля, полковых казаков, стрельцов, пушкарей) // ДД. Вып. VII. 2012. С. 206–229 [Rakitin A. S. «Novopriyomny'e» goroda Severskoj zemli (Kamenny'j, Bobrik, Nedry'gajlov i Oleshnya) i sluzhba v nix sevsnix ratny'x lyudej (detej boyarskix Staroduba i Roslavlya, polkovy'x kazakov, strel'czov, pushkarej) // DD. Vy'p. VII. 2012. P. 206–229].

Ракитин А. С. Северский поход в период Смоленской войны 1632–1634 годов в документах Российского государственного архива древних актов // Известия Саратовского университета. Сер. История. Международные отношения. 2012. Т. 12. Вып. 3. С. 83–89 [Rakitin A. S. Severskij pohod v period Smolenskoy vojny' 1632–1634 godov v dokumentax Rossijskogo gosudarstvennogo arxiva drevnix aktov // Izvestiya Saratovskogo universiteta. Ser. Istoriya. Mezhdunarodny'e otnosheniya. 2012. T. 12. Vy'p. 3. P. 83–89].

Рогачевский А. Л. Городское право как инструмент колонизации (на примере Смоленского воеводства Речи Посполитой в XVII в.) // Ученые записки юридического факультета Санкт-Петербургского государственного экономического университета. Вып. 44–45 (54–55). СПб., 2017. С. 141–143 [Rogachevskij A. L. Gorodskoe pravo kak instrument kolonizacii (na primere Smolenskogo voevodstva Rechi Pospolitoj v XVII v.) // Uchyony'e zapiski yuridicheskogo fakul'teta Sankt-Peterburgskogo

gosudarstvennogo e'konomicheskogo universiteta. Vy'p. 44–45 (54–55). St. Petersburg, 2017. P. 141–143].

Рогачевский А.Л. К истории правового положения евреев в Смоленском воеводстве: привилей 1639 г. евреям г. Красного (из Литовской метрики) // Евреи пограничья: Смоленщина / Отв. ред. С. Амосова. М., 2018. С. 55–130 [*Rogachevskij A.L.* K istorii pravovogo polozheniya evreev v Smolenskom voevodstve: privilej 1639 g. evreyam g. Krasnogo (iz Litovskoj metriki) // *Evrei pogranych'ya: Smolenshhina* / Отв. red. S. Amosova. Moscow, 2018. P. 55–130].

Российское законодательство X–XX веков. В девяти томах. Т. 7. Документы крестьянской реформы / Отв. ред. О.И. Чистяков. М., 1989 [Rossijskoe zakonodatel'stvo X–XX vekov. V devyati tomah. T. 7. Dokumenty' krest'yanskoj reformy' / Отв. red. O.I. Chistyakov. Moscow, 1989].

Румянцева В.В. Эмблемы земель и гербы городов Левобережной Украины периода феодализма. Киев, 1986 [*Rumyanceva V.V.* E'mblemy' zemel' i gerby' gorodov Levoberezhnoj Ukrainy' perioda feodalizma. Kiev, 1986].

Русак И.Н., Акулич В.А. Межстрановое сопоставление доступности центров административно-территориальных единиц разных уровней // Вести Института предпринимательской деятельности (Минск). 2012. № 2. С. 44–50 [*Rusak I.N., Akulich V.A.* Mezhstranovoe sopostavlenie dostupnosti centrov administrativno-territorial'ny'x edinic razny'x urovnej // *Vesti Instituta predprinimatel'skoj deyatelnosti* (Minsk). 2012. № 2. P. 44–50].

Русина О. Сіверська земля у складі Великого князівства Литовського. Київ, 1998 [*Rusina O.* Sivers'ka zemlya u skladi Velikogo knyazivstva Ly'tovs'kogo. Ky'iv, 1998].

Русов А.А. Русские тракты в конце XVII и начале XVIII в. и некоторые данные о Днепре из атласа конца прошлого столетия. Киев, 1876 [*Rusov A.A.* Russkie trakty' v konce XVII i nachale XVIII v. i nekotory'e dannyy'e o Dnepre iz atlasa konca proshlogo stoletiya. Kiev, 1876].

Русская историческая библиотека, издаваемая Императорскою Археографическою комиссиею. Т. XXX. Литовская метрика. Отделы первый–второй. Часть третья. Книги публичных дел. Т. 1. Юрьев, 1914 [Russkaya istoricheskaya biblioteka, izdavaemaya Imperatorskoyu Arheograficheskoyu komissieyu. T. XXX. Litovskaya metrika. Otdely' pervy'j–vtoroy. Chast' tret'ya. Knigi publiczny'x del. T. 1. Yur'ev, 1914].

Русский архив Яна Сапеги 1608–1611 годов. Тексты, переводы, комментарии / Под ред. И.О. Тюменцева. Волгоград, 2012 [Russkij arxiv Yana Sapegi 1608–1611 godov. Teksty', perevody', kommentarii / Pod red. I.O. Tyumenceva. Volgograd, 2012].

Рябов С.А. Здесь государевым «украинам» было бережение. Российское пограничье – особый объект культурного и природного наследия. М., 2007 [*Ryabov S.A.* Zdes' gosudarevy'm «ukrainam» by'lo berezhenie. Rossijskoe pogranych'e – osoby'j ob'ekt kul'turnogo i prirodnogo naslediya. Moscow, 2007].

Самойлов В.Д. Колпна из разведки без срока давности в отечественном регионоведении. М., 2024 [*Samojlov V.D.* Kolpna iz razvedki bez sroka давности v otechestvennom regionovedenii. Moscow, 2024].

Санжаров В.А., Баканова Е.Н. Королевский итинерарий Филиппа VI Валуа: феномен «номадизма» властных институтов в Средние века // Историко-географический журнал. 2022. Т. 1. № 1. С. 52–63 [*Sanzharov V.A., Bakanova E.N.*

Korolevskij itinerarij Filipa VI Valua: fenomen «nomadizma» vlastny'x institutov v Srednie veka // Istoriko-geograficheskij zhurnal. 2022. T. 1. № 1. P. 52–63].

Сардаров А. С. История и архитектура дорог Белоруссии. Минск, 1978 [Sardarov A. S. Istoriya i arhitektura dorog Belorussii. Minsk, 1978].

Сардаров А. С. Путетворение. История и культура белорусских дорог. Минск, 2009 [Sardarov A. S. Putetvorenje. Istoriya i kul'tura belorusskix dorog. Minsk, 2009].

Сас П. М. Запорожці у польсько-московській війні наприкінці Смути (1617–1618). Біла Церква, 2010 [Sas P. M. Zaporozhczci u pol's'ko-moskovs'kij vijni naprikinzi Smuti (1617–1618). Bila Cerkva, 2010].

Селин А. А. Ивангородская дорога. СПб., 1996 [Selin A. A. Ivangorodskaya doroga. St. Petersburg, 1996].

Сидоренко О. Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX – середина XVII ст.). Київ, 1992 [Sidorenko O. F. Ukraïns'ki zemli u mizhnarodnij torgivli (IX – sredina XVII st.). Ky'iv, 1992].

Слюнченко Ю. И. Из исследований Почепа и его округа // ДД. Вып. III. 2004. С. 236–249 [Slyunchenko Yu. I. Iz issledovanij Pocheпа i ego okrugі // DD. Vy'p. III. 2004. P. 236–249].

Смоленщина в документах Литовской метрики XVII в. Владельцы и их маенности / Авт.-сост. В. А. Прохоров, Ю. Н. Шорин. Смоленск, 2017 [Smolenshhina v dokumentax Litovskoj metriki XVII v. Vadel'cy i ix maetnosti / Avt.-sost. V. A. Proxorov, Yu. N. Shorin. Smolensk, 2017].

Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. [Вып.] XLVIII. Черниговская губерния. Список населенных мест по сведениям 1859 года / Обраб. Н. Штиглицем. СПб., 1866 [Spiski naselyonny'x mest Rossijskoj imperii, sostavlenny'e i izdavaemy'e Central'ny'm statisticheskim komitetom Ministerstva vnutrennix del. [Vy'p.] XLVIII. Chernigovskaya guberniya. Spisok naselyonny'x mest po svedeniyam 1859 goda / Obrab. N. Shtiglicem. St. Petersburg, 1866].

Старинные тракты, или дороги в южной России // Киевская старина. 1882. № 6. С. 543–546 [Starinny'e trakty', ili dorogi v yuzhnoj Rossii // Kievskaya starina. 1882. № 6. P. 543–546].

Старинный проект заселения Украины (1590 г.) / [Пер. с польск. и подг. к изд. А. В. Стороженко] // Киевская старина. 1895. Т. 48. № 3 (март). Отд. 1. С. 295–341 [Starinny'j proekt zaseleniya Ukrainy' (1590 g.) / [Per. s pol'sk. i podg. k izd. A. V. Storozhenko] // Kievskaya starina. 1895. T. 48. № 3 (mart). Otd. 1. P. 295–341].

Старостина И. П. Судебник Казимира 1468 г. // Древнейшие государства на территории СССР. Материалы и исследования. 1988–1989 гг. М., 1991. С. 170–344 [Starostina I. P. Sudebnik Kazimira 1468 g. // Drevnejshie gosudarstva na territorii SSSR. Materialy' i issledovaniya. 1988–1989 gg. Moscow, 1991. P. 170–344].

Статути Великого князівства Литовського у 3 томах. Т. III. Статут Великого князівства Литовського 1588 року. У 2 книгах. Кн. 1 / За ред. С. Ківалова, П. Музиченка, А. Панькова. Одеса, 2004 [Statuti Velikogo knyazivstva Litovs'kogo u 3 tomax. T. III. Statut Velikogo knyazivstva Litovs'kogo 1588 roku. U2 knigax. Kn. 1 / Za red. S. Kivalova, P. Muzichenka, A. Pan'kova. Odesa, 2004].

Стороженко А. В. Киев триста лет назад. Способ заселения Нового Киева и обороны бывшей столицы киевского княжества от всякой опасности без обременения его величества короля и без затрат для короны польской, объяс-

ненный господам послам будущего краковского сейма. Сочинение Иосифа Верешинского, Божюю милостью бискупа киевского, аббата Сецеховского / Пер. с польск. изд. 1595 г. Storozhenko A. V. // Киевская старина. 1894. Т. 44. № 3 (март). С. 403–425 [Storozhenko A. V. Kiev trista let nazad. Sposob zaseleniya Novogo Kieva i oborony' by'vshej stolicy kievskogo knyazhestva ot vsyakoј opasnosti bez obremeneniya ego velichestva korolya i bez zatrat dlya korony' pol'skoј, ob'yasnyonny'j gospodam poslam budushhego krakovskogo sejma. Sochinenie Iosifa Vereshhinskogo, Bozheyu milost'yu biskupa kievskogo, abbata Secexovskogo / Per. s pol'sk. izd. 1595 g. Storozhenko A. V. // Kievskaya starina. 1894. T. 44. № 3 (mart). P. 403–425].

Таннер Б. Описание путешествия польского посольства в Москву в 1678 году / Пер. с лат., примечания и приложения И. Ивакина. М., 1891 [Tanner B. Opisanie puteshestviya pol'skogo posol'stva v Moskvu v 1678 godu / Per. s lat., primechaniya i prilozheniya I. Ivakina. Moscow, 1891].

Темушев В. Н. Кричевский участок литовско-московской границы в XVI в. // Studia Historica Europae Orientalis. Исследования по истории Восточной Европы. 2010. № 3. С. 135–165 [Temushev V. N. Krichevskij uchastok litovsko-moskovskoj granicy v XVI v. // Studia Historica Europae Orientalis. Issledovaniya po istorii Vostochnoj Evropy'. 2010. № 3. P. 135–165].

Темушев В. Н. Русско-литовское пограничье. Гомельская земля в конце XV – первой половине XVI в. М., 2018 [Temushev V. N. Russko-litovskoe pogranich'e. Gomel'skaya zemlya v konce XV – pervoj polovine XVI v. Moscow, 2018].

Терещук К. І. Середньовічні торговельні шляхи східної Волині // Археологія. Вип. 36. 1981. Т. 36. С. 77–85 [Tereshhuk K. I. Seredn'ovichni torgovel'ni shlyahi sxidnoj Voly'ni // Arheologiya. Vip. 36. 1981. T. 36. P. 77–85].

Ткачоў М. А. Замкі і людзі. Мінск, 1991 [Tkachou M. A. Zamki i lyudzi. Minsk, 1991].

Удовиченко В. В. Ідеальні моделі просторового розміщення об'єктів актуальних систем природокористування // Географія та туризм. 2015. Вип. 33. С. 195–205 [Udovichenko V. V. Ideal'ni modeli prostорового rozmishhennya ob'ektiv aktual'nix sistem prirodokoristuvannya // Geografiya ta turizm. 2015. Vip. 33. P. 195–205].

Уо Д. К. Истоки создания международной почтовой службы Московского государства в европейском контексте // Очерки феодальной России. Вып. 19. М. – СПб., 2016. С. 394–442 [Uo D. K. Istoki sozdaniya mezhdunarodnoj pochtovoj sluzhby' Moskovskogo gosudarstva v evropejskom kontekste // Oчерki feodal'noj Rossii. Vy'p. 19. Moscow–St. Petersburg, 2016. P. 394–442].

Урочные положения на все вообще работы, производящиеся при крепостях, гражданских зданиях и гидротехнических сооружениях. [Высочайше утверждено февр. 4 дня 1843]. СПб., 1843 [Urochny'e polozheniya na vse voobshhe raboty', proizvodyashiesya pri krepostyax, grazhdanskix zdaniyax i gidrotexnicheskix sooruzheniyax. [Vy'sochajshe utverzhdено fevr. 4 dnya 1843]. St. Petersburg, 1843].

Флоря Б. Н. Положение православного населения Смоленщины в составе Речи Посполитой (20-е – 40-е гг. XVII в. // Revue des études slaves. Т. 80. Fasc. 2. 1998. Р. 333–345 [Florya B. N. Polozhenie pravoslavnogo naseleniya Smolenshhiny' v sostave Rechi Pospolitoј (20-е – 40-е гг. XVII v. // Revue des jtudes slaves. T. 80. Fasc. 2. 1998. P. 333–345].

Флоря Б.Н. Польско-литовская интервенция в России и русское общество. М., 2005 [Florya B.N. Pol'sko-litovskaya intervenciya v Rossii i russkoe obshchestvo. Moscow, 2005].

Флоря Б.Н. Прерогатива Сигизмунда III смоленской шляхте. К истории религиозной нетерпимости в Речи Посполитой первой половины XVII века // Славяне и их соседи. Вып. 7. Межконфессиональные связи в Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европе в XV–XVII вв. М., 1999. С. 138–142 [Florya B.N. Prerogativa Sigizmunda III smolenskoj shlyaxte. K istorii religioznoj neterpimosti v Rechi Pospolitoj pervoj poloviny XVII veka // Slavyane i ix sosedi. Vy'p. 7. Mezhkonfessional'ny'e svyazi v Central'noj, Vostochnoj i Yugo-Vostochnoj Evrope v XV–XVII vv. Moscow, 1999. P. 138–142].

Флоря Б.Н. Унійна церква на Смоленщині в 20-х – на початку 30-х років XVII століття // Ковчег. Науковий збірник із церковної історії. Число 2. Львів, 2000. С. 85–98 [Florya B.N. Unijna cerkva na Smolenshshini v 20-x – na pochatku 30-x rokiv XVII stolittya // Kovcheg. Naukovij zbirnik iz cerkovnoї istorії. Chislo 2. L'viv, 2000. P. 85–98].

Халиков А.Х. Торговые пути Булгарии в IX–XIII вв. и их археологическое изучение (на примере пути из Булгара в Киев) // Путь из Булгара в Киев / Сост. и отв. ред. А.Х. Халиков. Казань, 1992. С. 12–22 [Xalikov A.X. Torgovy'e puti Bulgarii v IX–XIII vv. i ix arheologicheskoe izuchenie (na primere puti iz Bulgara v Kiev) // Put' iz Bulgara v Kiev / Sost. i отв. red. A.X. Xalikov. Kazan', 1992. P. 12–22].

Ханенко А.И. Город Порар. Историко-статистический очерк. [Чернигов, 1871] [Xanenko A.I. Gorod Pogar. Istoriko-statisticheskij ocherk. [Chernigov, 1871]].

Хитров Д., Пахунов С. Губернская реформа 1775 года в Смоленской губернии. Как складывалась система административно-территориального деления // Родина. 2013. С. 80–83 [Xitrov D., Paxunov S. Gubernskaya reforma 1775 goda v Smolenskoj gubernii. Kak sklady'valas' sistema administrativno-territorial'nogo deleniya // Rodina. 2013. № 9. P. 80–83].

Хоруженко О.И. Современные принципы публикации актов Литовской метрики // Археографический ежегодник за 2011 год. М., 2014. С. 347–364 [Xoruzhenko O.I. Sovremennyy'e principy' publikacii aktov Litovskoj metriki // Arheograficheskij ezhegodnik za 2011 god. Moscow, 2014. P. 347–364].

Цімоў А.К. Гэральдыка беларускіх местаў. Мінск, 1998 [Czitou A.K. Geral'dy'ka belaruskix mestau. Minsk, 1998].

Цімоў А.К. Гербовнік беларускіх гарадоў (XVI – пачатак XX ст.). Мінск, 2015 [Czitou A.K. Gerbounik belaruskix garadou (XVI – pachatak XX st.). Minsk, 2015].

Чарняўскі Ф.В. Ураднікі (пасады, тытулы) Менскага ваяводства XVI–XVIII стст. Біяграфічны даведнік. Вып. I–VI. Баранавічы – Мінск, 2007–2023 [Charnyauski F.V. Uradniki (pasady, ty'tuly) Menskaga vayavodstva XVI–XVIII stst. Biyagrafichny' davednik. Vy'p. I–VI. Baranavichy' – Minsk, 2007–2023].

Чеплянская Е.А. Изменение социальной структуры сел на территории Стародубского уезда с середины 17 по середину 18 в. // ДД. Вып. III. 2004. С. 298–301 [Cheplyanskaya E.A. Izmenenie social'noj struktury' syol na territorii Starodubskogo uezda s serediny' 17 po seredinu 18 v. // DD. Vy'p. III. 2004. P. 298–301].

Чеплянская Е.А. Северное пограничье Малороссии. Мглинская сотня Стародубского полка // ДД. Вып. VI. 2012. С. 248–250 [Cheplyanskaya E.A. Severnoe

pogranich'е Malorossii. Mglinskaya sotnya Starodubskogo polka // DD. Vy'p. VI. 2012. P. 248–250].

Чеплянская Е. А. Стародубский уезд. Села и их жители (режим доступа: https://starodub.ucoz.ru/fio_sel.htm). Дата обращения: 31 августа 2025 г. [Cheplyanskaya E. A. Starodubskij uезд. Syola i ix zhiteli (URL: https://starodub.ucoz.ru/fio_sel.htm). Last accessed date: 31.08.2025].

Чижевская Ж. А. Историко-географические особенности развития малых городов Беларуси // Вестник Белорусского государственного университета. Сер. 2. Химия. Биология. География. 2004. № 1 (февраль). С. 82–87 [Chizhevskaya Zh. A. Istoriko- geograficheskie osobennosti razvitiya maly'x gorodov Belarusi // Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. 2. Ximiya. Biologiya. Geografiya. 2004. № 1 (fevral'). P. 82–87].

Шapiro Б. Л. Лошади «государева седла» в Московском государстве XVI–XVII вв. // Вестник Томского государственного университета. Культурология и искусствоведение. 2016. № 4 (24). С. 170–184 [Shapiro B. L. Loshadi «gosudareva sedla» v Moskovskom gosudarstve XVI–XVII vv. // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Kul'turologiya i iskusstvovedenie. 2016. № 4 (24). P. 170–184].

Шapiro Б. Л. Русская строевая лошадь в XVIII столетии // Вестник славянских культур. 2019. Т. 51. С. 36–47 [Shapiro B. L. Russkaya stroevaya loshad' v XVIII stoletii // Vestnik slavyanskix kul'tur. 2019. T. 51. P. 36–47].

Шapiro Б. Л. Русский всадник между царством и империей // Вестник Томского государственного университета. История. 2021. № 72. С. 95–100 [Shapiro B. L. Russkij vsadnik mezhdu czarstvom i imperiej // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. 2021. № 72. P. 95–100].

Швидько А. К. Типология городов Левобережной Украины второй половины XVII–XVIII века // Теория и методика историографических и источниковедческих исследований. Межвуз. сб. научн. тр. / Отв. ред. Н. П. Ковальский. Днепрпетровск, 1989. С. 105–115 [Shvid'ko A. K. Tipologiya gorodov Levoberezhnoj Ukrainy' vtoroj poloviny' XVII–XVIII veka // Teoriya i metodika istoriograficheskix i istochnikovedcheskix issledovanij. Mezhvuz. sb. nauchn. tr. / Otв. red. N. P. Koval'skij. Dnepropetrovsk, 1989. P. 105–115].

Шевченко Ф. П. Шляхи сполучення України з Балканськими країнами в XVII–XVIII ст. // Історичні дослідження. Вітчизняна історія. Вип. 11. 1985. С. 50–59 [Shevchenko F. P. Shlyaxi spoluchennya Ukraїni z Balkans'kimi kraїnami v XVII–XVIII st. // Istorichni doslidzhennya. Vitchiznyana istoriya. Vip. 11. 1985. P. 50–59].

Шейхумеров А. А. Набеги крымских татар // История крымских татар. В 5-ти тт. Т. III. Крымское ханство (XV–XVIII вв.) / Отв. ред. И. В. Зайцев. Казань, 2021. С. 790–799 [Shejxumerov A. A. Nabegi kry'mskix tatar // Istoriya kry'mskix tatar. V 5-ti tt. T. III. Kry'mskoe xanstvo (XV–XVIII vv.) / Отв. ред. I. V. Zajcev. Kazan', 2021. P. 790–799].

Шеков А. В. К истории представлений о границе между Русью и Литвой по реке Березине // Город средневековья и раннего Нового времени VI. Археология и история / Сост. И. Г. Бурцев. Тула, 2018. С. 355–364 [Shekov A. V. K istorii predstavlenij o granice mezhdu Rus'yu i Litvoj po reke Berezine // Gorod srednevekov'ya i rannego Novogo vremeni VI. Arxeologiya i istoriya / Sost. I. G. Burcev. Tula, 2018. P. 355–364].

Шеков А. В. Политическая история и география Верховских княжеств. Середина XIII – середина XVI в. М., 2018 [Shekov A. V. Politicheskaya istoriya i geografiya Verhovskix knyazhestv. Seredina XIII – seredina XVI v. Moscow, 2018].

Шеламанова Н.Б. К истории западной границы России в первой половине XVII в. (Серпейский участок по Поляновскому миру 1634 г.) // Историческая география России. XII – начало XX в. Сборник статей к 70-летию профессора Любомира Григорьевича Бескровного / Отв. ред. А.Л. Нарочницкий. М., 1975. С. 63–69 [*Shelamanova N.B.* K istorii zapadnoj granicy Rossii v pervoj polovine XVII v. (Serpejskij uchastok po Polyanovskomu miru 1634 g.) // Istoricheskaya geografiya Rossii. XII – nachalo XX v. Sbornik statej k 70-letiyu professora Lyubomira Grigor'evicha Beskrovnogo / Otв. red. A.L. Narochniczkiy. Moscow, 1975. P. 63–69].

Шеламанова Н.Б. Трубчевский уезд в XVII веке // Вопросы истории хозяйства и населения России в XVII веке. Очерки по исторической географии XVII века / Отв. ред. Л.Г. Бескровный. М. 1974. С. 131–152 [*Shelamanova N.B.* Trubchevskij uезд v XVII veke // Voprosy' istorii chozyajstva i naseleniya Rossii v XVII veke. Oчерki po istoricheskoy geografii XVII veka / Отв. red. L.G. Beskrovny'j. Moscow 1974. P. 131–152].

Шинаков Е.А. От Чернигова до Смоленска. Военная история юго-западного русского порубежья с древнейших времен до XVII в. М., 2018 [*Shinakov E.A.* Ot Chernigova do Smolenska. Voennaya istoriya yugo-zapadnogo russkogo porubezh'ya s drevnejshix vremen do XVII v. Moscow, 2018].

Шинаков Е.А. Племена Брянщины в эпоху образования Древнерусского государства // Страницы прошлого Брянского края / Редкол.: Ю.В. Журов и др. Брянск, 1998. С. 8–18 [*Shinakov E.A.* Plemena Bryanshhiny' v e'poxu obrazovaniya Drevnerusskogo gosudarstva // Stranicy proshlogo Bryanskogo kraya / Redkol.: Yu. V. Zhurov et al. Bryansk, 1998. P. 8–18].

Шинаков Е.А. Племена Восточной Европы накануне и в процессе образования Древнерусского государства // Древнейшие государства Восточной Европы. 2010 год. Предпосылки и пути образования Древнерусского государства. М., 2012. С. 34–93 [*Shinakov E.A.* Plemena Vostochnoj Evropy' nakanune i v processe obrazovaniya Drevnerusskogo gosudarstva // Drevnejshie gosudarstva Vostochnoj Evropy'. 2010 god. Predposy'lki i puti obrazovaniya Drevnerusskogo gosudarstva. Moscow, 2012. P. 34–93].

Шинаков Е.А. Радощ – Радогощ (к вопросу о возникновении городов с «блуждающими названиями») // ДД. Вып. III. 2004. С. 253–267 [*Shinakov E.A.* Radoshh – Radogoshh (k voprosu o vzniknovenii gorodov s «bluzhdayushimi nazvaniyami») // DD. Vy'p. III. 2004. P. 253–267].

Ширяев С.Д. Смоленск и его социальный ландшафт в XVI–XVII веке. Смоленск, 1931 [*Shiryayev S.D.* Smolensk i ego social'ny'j landshaft v XVI–XVII veke. Smolensk, 1931].

Шмидт Е.А. Кривичи и варяги на волоках пути «из варяг в греки» // Древнейшие государства Восточной Европы. 2009 год. Трансконтинентальные и локальные пути как социокультурный феномен / Отв. ред. Т.Н. Джаксон. М., 2010. С. 78–99 [*Shmidt E.A.* Krivichi i varyagi na volokax puti «iz varyag v greki» // Drevnejshiie gosudarstva Vostochnoj Evropy'. 2009 god. Transkontinental'ny'e i lokal'ny'e puti kak sociokul'turny'j fenomen / Отв. red. T.N. Dzhakson. Moscow, 2010. P. 78–99].

Шпилев А.Г. «Было двенадцать разбойников, был Кудеяр атаман» (разбойники юго-западного порубежья России в XVI–XVII вв.) // Русский Сборник. Сер. «Труды кафедры отечественной истории Брянского гос. университета им. акад. И.Г. Петровского». Брянск, 2013. С. 141–162 [*Shpilov A.G.* «By'lo dvenadczat'

razbojnikov, by' l Kudeyar ataman» (razbojniki yugo-zapadnogo porubezh' ya Rossii v XVI–XVII vv.) // Russkij Sbornik. Ser. «Trudy' kafedry' otechestvennoj istorii Bryanskogo gos. universiteta im. akad. I. G. Petrovskogo». Bryansk, 2013. P. 141–162].

Шпунтов А. В. Родовые гербы. Т. 1. Родовые гербы Стародубщины. М., 2016 [*Shpuntov A. V. Rodovy'e gerby'.* T. 1. Rodovy'e gerby' Starodubshhiny'. Moscow, 2016].

Щавелева Н. И. К вопросу о переводе латиноязычных документов ЛМ [sc. Литовской метрики] // Литовская метрика. Тез. докл. межреспубликанской научной конференции, апрель 1988 г. / Орг. комитет: Э. Баненис, З. Кяупа, Л. Мулявичюс. Вильнюс, 1988. С. 51–52 [*Shhavel' yova N. I. K voprosu o perevode latinoyazy' chny' x dokumentov LM* [sc. Litovskoj metriki] // Litovskaya metrika. Tez. dokl. mezhrespublikanskoj nauchnoj konferencii, aprel' 1988 g. / Org. komitet: E'. Banyonis, Z. Kyaupa, L. Mulyavichyus. Vil'nyus, 1988. P. 51–52].

Эвальд В. А. Гужевые перевозки. Опыт исследования их по данным сельской кооперации и торговли за 1925–1927 гг. М., 1930 [*E' val' d V. A. Guzhevyy' e perevozki.* Opy' t issledovaniya ix po dannyy' m sel' skoj kooperacii i trgovli za 1925–1927 gg. Moscow, 1930].

Эйдельман Н. Грань веков. Политическая борьба в России. Конец XVIII – начало XIX столетия. М., 1986 [*E' jdel' man N. Gran' vekov. Politicheskaya bor' ba v Rossii. Konecz XVIII – nachalo XIX stoletiya.* Moscow, 1986].

Юценко Н. Е. Стародуб. История изучения и история основания города // ДД. Вып. VII. 2012. С. 155–162 [*Yushhenko N. E. Starodub. Istoriya izucheniya i istoriya osnovaniya goroda* // DD. Vy' p. VII. 2012. P. 155–162].

Яськова Т. И. Особенности пристольного положения Смоленщины (кон. XIV – нач. XVIII вв.) // П. К. Козлов и современные исследования природного и историко-культурного наследия регионов. Сборник научных статей / Отв. ред. В. А. Шкаликов, Е. А. Бобров, А. П. Катровский, Л. Ю. Мажар. Смоленск, 2013. С. 203–213 [*Yas' kova T. I. Osobennosti pristolichnogo polozheniya Smolenshhiny' (kon. XIV – nach. XVIII vv.)*] // П. К. Kozlov i sovremenny' e issledovaniya prirodnogo i istoriko-kul' turnogo naslediya regionov. Sbornik nauchny' x statej / Отв. ред. В. А. Shkalikov, Е. А. Bobrov, А. Р. Katrovskij, L. Yu. Mazhar. Smolensk, 2013. P. 203–213].

Яськова Т. И. Развитие Смоленщины в период осуществления Киевом столичных функций (IX – середина XII вв.): интерареальное положение // И. И. Орловский и современные проблемы краеведения. Сборник научных статей (Смоленск, 24 сентября 2009 г.) / Отв. ред. В. А. Шкаликов. Смоленск, 2009. С. 372–378 [*Yas' kova T. I. Razvitie Smolenshhiny' v period osushhestvleniya Kievom stolichny' x funkcij (IX – seredina XII vv.): interareal' noe polozhenie* // I. I. Orlovskij i sovremenny' e problemy' kraevedeniya. Sbornik nauchny' x statej (Smolensk, 24 sentyabrya 2009 g.) / Отв. ред. В. А. Shkalikov. Smolensk, 2009. P. 372–378].

Akta zjazdów stanów Wielkiego Księstwa Litewskiego. T. II. Okresy panowań królów elekcyjnych. XVI–XVII wiek / Opr. H. Lulewicz. Warszawa, 2009.

Atlas historyczny Polski. Wyd. 12. Warszawa–Wrocław, 1993.

B[artoszewicz] J. Trubecka sprawa, trubecka summa // Encyklopedia powszechna. T. XXV. (Tarnogródzka konfederacja – Uła). Warszawa, 1867. S. 593–600.

Blotevogel H. H. Zentrale Orte: Zur Karriere und Krise eines Konzepts in Geographie und Raumplanung // Erdkunde. Bd. 50. 1996. H. 1 (Jan. – Mar.). S. 9–25.

Bobiński W. Województwo kijowskie w czasach Zygmunta III Wazy: studium osadnictwa i stosunków własności ziemskiej. Warszawa, 2000.

Bochenek-Kolano K. A Short History of Polish Roads // Braut 3. Articles from Northern European Road History / Ed. by G.A. Stormbringer. [Lillehammer], 2017. P. 46–65.

Bogucka M. The Monetary Crisis of the XVIIth Century and its Social and Psychological Consequences in Poland // Journal of European Economic History. Vol. 4. 1975. No. 1. P. 137–152.

Bruns F., Weczerka H. Hansische Handelsstraßen. Atlas (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F. Bd. XIII. T. 1). Köln – Graz, 1962.

Bystron J.S. Dzieje obyczajów w dawnej Polsce. Wiek XVI–XVIII. T. 2. Warszawa, MCMLX.

Christaller W. Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Jena, 1933 (Repr. Darmstadt 1980).

Čelkis T. Stan dróg lądowych i struktura systemu połączeń w Wielkim Księstwie Litewskim w końcu XV–XVII wieku // Zapiski Historyczne. T. LXXIX. 2014. Zesz. 3. S. 39–61.

Čelkis T. Traveling in the Grand Duchy of Lithuania in the 16th-17th Century. Mobility Conditions and Travellers' Everyday Life // Revista Română de Studii Baltice și Nordice / The Romanian Journal for Baltic and Nordic Studies. Vol. 11. 2019. Issue 2. P. 79–119.

Čelkis T. Vieškelių tinklo struktūra Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje XVI–XVII a. // Lietuvos istorijos metraštis. 2019. Num. 1. P. 33–77.

Daszkiewicz J. Z historii południowo-wschodniego szlaku bursztynowego (XIV–XVII w.) // Slavia antiqua. T. XXVII. 1981. S. 253–275.

Daybell J. The Material Letter in Early Modern England. Manuscript Letters and the Culture and Practices of Letter-Writing, 1512–1635. Basingstoke–New York, 2012.

Łługosz T. Dzieje diecezji smoleńskiej (Rozprawy Wydziału Teologicznego Uniwersytetu Jana Kazimierza. T. II). Lwów, 1937.

Dzieje Warszawy. T. II. Warszawa w latach 1526–1795 / Red. nauk. A. Zahorski. Warszawa, 1984.

Filiushkin A. Voennye kommunikatsii Moskovskogo gosudarstva XVI veka [Les moyens de communication militaires en Moscovie au xvie siècle] // Cahiers du Monde russe. 60/1. Janvier-mars 2019. P. 1–14.

Franczak G. *Faex gentium*. Polacy w Moskwie wobec rosyjskiej «mniejszości» (1606–1612) // Etniczność. Tożsamość. Literatura. Zbiór studiów (Biblioteka literatury pogranicza. T. 19) / Pod red. P. Bukowca, D. Siwor. Kraków, 2010. S. 45–67.

Franczak G. Moskwa – polskie Indie Zachodnie. O pewnym mirażu kolonialnym z początku XVII wieku // Nel mondo degli Slavi: Incontri e dialoghi tra culture. Studi in onore di Giovanna Brogi Bercoff (Biblioteca di studi slavistici. T. 8). Vol. I / Ed. M.G. Di Salvo, G. Moracci, G. Siedina. Firenze, 2008. P. 155–163.

Frost R.I. The Polish-Lithuanian Commonwealth and the Military Revolution // Poland and Europe: Historical Dimensions. Selected Essays from the Fiftieth Anniversary International Congress of the Polish Institute of Arts and Sciences of America / Ed. by M.B. Biskupski and J.S. Pula. (East European Monographs. Vol. 390).

Vol. 1. New York, 1994. P. 19–47. Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania. Praca zbiorowa. T. 1 / Pod red. J. Kamińskiej-Kwak. Rzeszów, 2013; T. 2 / Pod red. Z. Budzyńskiego i J. Kamińskiej-Kwak. Przemyśl–Rzeszów, 2016.

Gleß K. Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut'. Das Pferd im Transportwesen. Berlin, 1986. Handbuch der Geschichte Ost- und Westpreußens / Hrsg. von E. Opgenoorth. (Einzelschriften der Historischen Kommission für ost- und westpreußische Landesforschung. Bd. 10). Bd. II/1. Von der Teilung bis zum Schwedisch-Polnischen Krieg, 1466–1655. Lüneburg, 1994.

Herbst S. Gosiewski Aleksander (zm. 1639) // Polski Słownik Biograficzny. T. VIII. Warszawa, 1959–1960. S. 339–340.

Historia Polski w liczbach. T.I. Państwo. Społeczeństwo / Red. gł. A. Jezierski, A. Wyczański. Warszawa, 2003.

Horn M. Chronologia i zasięg najazdów tatarskich na ziemie Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1600–1647 // Studia i Materiały do Historii Wojskowości. T. VIII. Zesz. 1. Białystok, 1962. S. 3–71.

Horn M. Skutki ekonomiczne najazdów tatarskich z lat 1605–1633 na Rus Czerwoną (Prace Opolskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk. Wydział Nauk Historyczno-Społecznych). Wrocław, 1964.

Instrukcja wydawnicza dla źródeł historycznych od XVI do połowy XIX wieku / Red. K. Lepszy. Wrocław, 1953.

Jażdżewska I., Lechowski Ł. Kształtowanie się miejskiej sieci osadniczej województwa łódzkiego // Acta Geographica Lodziensia. T. 109. 2019. S. 59–74.

Janeczek A. Osadnictwo pogranicza polsko-ruskiego. Województwo bełskie od schyłku XIV do początku XVII w. Warszawa, 1993.

Kersten A. Warszawa kazimierzowska (1648–1668). Miasto – Ludzie – Polityka. Warszawa, 1971.

Konarski K. Warszawa w pierwszym jej stołecznym okresie / Przy współpr. S. Konarskiego. Warszawa, 1970.

Kossakowski S.T. Monografie historyczno-genealogiczne niektórych rodzin polskich. T. 1. Warszawa, 1859.

Kotilaine J.T. Russia's Foreign Trade and the Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World (The Northern World. North Europe and the Baltic c. 400–1700 A.D. Peoples, Economies and Cultures. Vol. 13). Leiden – Boston, 2005.

Krajcar J. Religious Conditions in Smolensk 1611–1654 // Orientalia Christiana periodica. Vol. 33. P. 404–456.

Kulturraum und Territorialität. Archäologische Theorien, Methoden und Fallbeispiele. Kolloquium des DFG-Schwerpunktprogramms 1171 Esslingen 17–18. Januar 2007 / Hrsg. von D. Krausse und O. Nakoinz. Rahden/Westf., 2009.

Kumor B. Dokumenty fundacyjne diecezji smoleńskiej // Archiwa, biblioteki i muzea kościelne. T. 17. 1968. S. 257–267.

Kupisz D. Smoleńsk 1632–1634. Warszawa, 2001.

Metryka litewska. Rejestry podymnego Wielkiego Księstwa Litewskiego. Województwo smoleńskie 1650 r. / Opr. S. Dumin, A. Rachuba. Warszawa, 2009.

Majewski R. Z problematyki walk z Tatarami w pierwszej połowie XVII wieku // Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka. 1975. Nr. 2. S. 231–241.

Malewska-Szałygin A. Social Imaginaries of the State and Central Authority in Polish Highland Villages, 1999–2005. Newcastle upon Tyne, 2017.

Mitterauer M. Das Problem der zentralen Orte als sozial- und wirtschaftshistorische Forschungsaufgabe // Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Bd. 58. 1971. H. 4. S. 433–467.

Müller U. Straßen- und Wegebau // Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 12. Silber – Subsidien. Weimar, 2010. Sp. 1130–1137.

Nagielski M. Sapieha Aleksander Dadźbóg (Bohdan, Teodat) h. Lis (1585–1635) // Polski słownik biograficzny. T. XXXIV. Wrocław – Warszawa – Kraków, 1992–1993. S. 556–559.

Nagielski M. Smoleńszczyzna w dobie zmaganiań polsko-moskiewskich w 1633–1634. Przyczynek do zmiany własności w świetle nadań Władysława IV // Między Zachodem a Wschodem. [T. 3]. Etniczne, kulturowe i religijne pogranicza Rzeczypospolitej w XVI–XVIII wieku / Pod red. K. Mikulskiego i A. Zielińskiej-Nowickiej. Toruń, 2006. S. 46–61.

Nakoinz O. Zentralität. Theorie, Methoden und Fallbeispiele zur Analyse zentraler Orte (Berlin Studies of the Ancient World. Vol. 56). Berlin, 2019.

Neitmann K. Der Hochmeister des Deutschen Ordens in Preußen – ein Residenzherrscher unterwegs. Untersuchungen zu den Hochmeisteritineraren im 14. und 15. Jahrhundert (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz. Bd. 30). Köln–Wien, 1990.

Niesiecki K. Herbarz Polski, powiększony dodatkami z późniejszych autorów, rękopismów, dowodów urzędowych / Wyd. J.N. Bobrowicz. T. IV, VII, VIII. Lipsk, 1839–1841.

North M. Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der Frühen Neuzeit (Enzyklopädie deutscher Geschichte. Bd. 59). 2. Aufl. München, 2014.

Palczowski P. Kolęda moskiewska / Opr. G. Franczak (Biblioteka dawnej literatury popularnej i okolicznościowej. T. VI). Warszawa, 2010.

Paluchowski P., Kizik E., Szarszewski A. Epidemie w Gdańsku w XVII i XVIII w. *Addenda et corrigenda* // Studia Historica Gedanensia. T. XII. Gdańsk, 2021. S. 173–191.

Paul M.C. The Military Revolution in Russia, 1550–1682 // The Journal of Military History. 2004. Vol. 68. No. 1. P. 9–45.

Paulauskas J. Old Roads of Lithuania // Braut 3. Articles from Northern European Road History / Ed. by G.A. Stormbringer [Lillehammer], 2017. P. 6–33.

Poe M. The Consequences of the Military Revolution in Muscovy: A Comparative Perspective // Comparative Studies in Society and History. 1996. Vol. 38. No. 4. P. 603–618.

Poe M. The Military Revolution, Administrative Development, and Cultural Change in Early Modern Russia // Journal of Early Modern History. 1998. Vol. 2. No. 3. P. 247–273.

Polechow S. Itinerarium wielkiego księcia litewskiego Witolda: 4/5 sierpnia 1392 – 27 października 1430 // Rocznik Lituanistyczny. T. 5. Rok 2019. S. 9–120.

Popplow M. Landtransport // Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 7. Konzert – Männlichkeit. Stuttgart–Weimar, 2008. Sp. 574–579.

Popplow M. Verkehr und Transport (zu Lande) // Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 14. Vater – Wirtschaftswachstum. Weimar, 2011. Sp. 114–128.

Popplow M. Verkehrsnetz // Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 14. Vater – Wirtschaftswachstum. Weimar, 2011. Sp. 139–142.

Priebs A. Städtenetze als raumordnungspolitischer Handlungsansatz – Gefährdung oder Stütze des Zentrale-Orte-Systems? // Erdkunde. Bd. 50. 1996. H. 1 (Jan. – Mar.). S. 35–45.

Ragauskaitė A. Lietuvos etnokultūrinis regionavimas. Daktaro dis. Humanitariniai mokslai, etnologija (07 H). Vilnius, 2016.

Reinhardt W. Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs von den Anfängen bis 2014. Mobilität in Deutschland mit Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Wiesbaden, 2015.

Relationes status dioecesium in Magno Ducatu Lituaniae / Red. P. Rabikauskas (Fontes Historiae Lituaniae, II). Vol. II. Romae, 1978.

Rimša E. Pieczęcie miast Wielkiego Księstwa Litewskiego. Warszawa, 2007.

Roche D. Introduction // Voitures, chevaux et attelages du XVI-e au XIX-e siècle / Dir. sci. D. Roche. Paris, 2000. P. 1–26.

Rogatschewski A. Das Magdeburger Recht auf dem heutigen Territorium Rußlands: Forschungsstand und Forschungsperspektiven // Rechts- und Sprachtransfer in Mittel- und Ostmitteleuropa. Sachsenspiegel und Magdeburger Recht (IVS SAXONICO-MAGDEBURGENSE IN ORIENTE. Bd. 1) / Hrsg. von E. Eichler und H. Lück. Berlin, 2008. S. 207–287.

Rogatschewski A. Zur Rezeptionsgeschichte des Magdeburger Rechts in Rußland: Die Stadt Belyj (17.–18. Jh.) // Von Sachsen-Anhalt in die Welt. Der Sachsenspiegel als europäische Rechtsquelle. Internationale Konferenz aus Anlass des 800. Jubiläums von Anhalt vom 1–3. Oktober 2012 in Köthen/Anhalt / Hrsg. von H. Lück unter Mitarb. von M. Olejnicki und A.-M. Heil (= SIGNA IVRIS. Beiträge zur Rechtsikonographie, Rechtsarchäologie und Rechtlichen Volkskunde. Bd. 14). Halle an der Saale, 2015. S. 123–209.

Rulikowski E. Dawne drogi i szlaki na prawym brzegu Dniepru i ich znaczenie historyczne // Ateneum. 1878. T. 3. Z. 9. S. 502–528; T. 4. Z. 10. S. 58–84.

Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich. T. XV. Cz. 1. Abablewo – Januszowo. Warszawa, 1900.

Salač V. Zur Reisegeschwindigkeit in der Vorgeschichte // TÜVA-Mitteilungen. Tübinger Verein zur Förderung der Ur- und Frühgeschichtlichen Archäologie. Bd. 16. Tübingen, 2018. S. 41–73.

Seggern H. von. Die Entstehung des Postwesens in Mitteleuropa – eine «Kommunikationsrevolution»? // Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte. Bd. 34/2. 2007. S. 195–216.

Seggern H. von. Die Theorie der „Zentralen Orte“ von Walter Christaller und die Residenzbildung // Hof und Theorie. Annäherungen an ein historisches Phänomen / Hrsg. von R. Butz, J. Hirschbiegel und W. Paravicini (Norm und Struktur. Bd. 22). Köln–Weimar–Wien, 2004. S. 105–144.

Senujų Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kelių aprašymai = Descriptions of the Old Roads of the Grand Duchy of Lithuania / Parengė A. A. Baliulis, T. Čelkis. Vilnius, 2018.

Siemianowska E. O przewłokach raz jeszcze // Studia Geohistorica. Rocznik historyczno-geograficzny. Nr. 5. Warszawa, 2017. S. 115–139.

Siemianowska E. O zastosowaniu niektórych modeli teoretycznych w badaniach nad ośrodkami miejskimi w średniowieczu // *Archaeologia Historica Polona*. T. 22. 2014. S. 27–54.

Sierba M. Morowe powietrze w Orli, na Podlasiu i w Rzeczypospolitej w listach urzędników podlaskich Krzysztofa II Radziwiłła – Macieja Berzeńskiego i Stanisława Kurosza // *Studia Podlaskie*. T. XXIV. Białystok, 2016. S. 41–59.

Studený C. L'cecil de la vitesse: La France au galop de la malle-poste // *Voitures, chevaux et attelages du XVI-e au XIX-e siècle* / Dir. sci. D. Roche. Paris, 2000. P. 247–263. *Volumina legum*. T. III (1609–1640). St. Petersburg, 1859.

Węcowski P. Polskie itineraria średniowieczne i nowożytne. Przegląd badań i propozycje badawcze // *Studia Źródłoznawcze*. T. 37. 2000. S. 13–48.

Wolski J. Komunikacja i transport w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych // *Bojkowszczyzna Zachodnia – wczoraj, dziś i jutro*. T. 1 / Red. J. Wolski. Warszawa, 2016. S. 715–754.

Wrede M. Itinerarium króla Zygmunta III 1587–1632. Warszawa, 2019. S. 381.

Wysłouch S. Dawne drogi Polesia. Ze studiów nad historią gospodarczą Polesia w XVI–XVIII ww. (Odbitka z «Ateneum Wileńskiego», roczn. XII, 1937 r.). Wilno, 1937.

Zühlke R. Der Verkehr in der nordwestlichen Rus' und den angrenzenden Gebieten im 13. Jahrhundert – eine Prospektion // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. N.F. Bd. 51. 2003. H. 3. Festschrift für Frank Kämpfer zum 65. Geburtstag. S. 330).

Zühlke R. Zerschlagung, Verlagerung und Neuschaffung zentraler Orte im Zuge der Eroberung Livlands. Die räumliche Neuordnung als ein Schlüssel zum Erfolg? // Leonid Arbusow (1882–1951) und die Erforschung des mittelalterlichen Livland / Hrsg. von I. Misāns und K. Neitmann (Quellen und Studien zur baltischen Geschichte. Bd. 24). Köln – Weimar – Wien, 2014. S. 165–186.

Żojdź K. Klientela hetmana wielkiego litewskiego Jana Karola Chodkiewicza i jej losy po śmierci patrona // *Przegląd Historyczny*. T. CVI. 2015. Zesz. 1. 106. S. 31–68.

Żojdź K. Patronat wojskowy i klientela hetmańska Jana Karola Chodkiewicza. Zarys problematyki // *Studia nad staropolską sztuką wojenną*. T. IV / Pod red. Z. Hunderta, K. Żojdzia, J.J. Sowy. Oświęcim, 2015. S. 69–92.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВКЛ – Великое княжество Литовское.

ДД – Деснинские древности (с указанием выпуска и года) – Деснинские древности. Материалы межгосударственной научной конференции «История и археология Подесенья», посвященной памяти брянского археолога и краеведа, Заслуженного работника культуры РСФСР Федора Михайловича Заверняева (28.II.1919–18.VI.1994). Брянск.

ЛМ (с указанием номера книги и листов) – Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 389 (Литовская метрика).

СДЛМ – Смоленщина в документах Литовской метрики первой половины XVII в. Владельцы и их маетности / Авт.-сост. В.А. Прохоров; ред. Ю.Н. Шорин. Смоленск, 2017.

ZSWS – *Lulewicz H., Rachuba A., Romaniuk P.* Ziemia smoleńska i województwo smoleńskie. XIV–XVIII wiek (Urzędnicy Wielkiego Księstwa Litewskiego. Spisy. Tom IV). Warszawa, 2003.