

Научная статья
УДК 94(47).04+ 94(415).06
<https://doi.org/10.24158/fik.2021.6.14>

Маленькие радости и великие невзгоды псковской дороги в описании участников английского посольства 1664 г.

Дмитрий Владимирович Михеев^{1,2}

¹Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия, tankred85@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9263-0234>

²Псковский государственный университет, Псков, Россия

Аннотация. Статья посвящена событиям, связанным с путешествием английского посольства Чарльза Говарда, графа Карлайла, по дорогам псковского приграничья в 1664 г. после завершения дипломатической миссии в Москве. Дневник участника посольства Гвидо Миежа выступает как важный источник, позволяющий реконструировать основной маршрут движения дипломатов от Москвы к границе со шведскими владениями в Ливонии. Маршрут для английских дипломатов необычен, по этой причине они отмечают многие особенности, ускользнувшие от взгляда прочих путешественников. Автор дневников характеризует дорожную инфраструктуру, быт путешественников, формирование образа русской дороги и самой страны в сознании иностранцев накануне петровских преобразований. Англичане отмечают богатство природы и наличие как сухопутных, так и водных маршрутов, благодаря обширной сети рек и озер в регионе. Относительная отсталость дорожной инфраструктуры в сравнении с западным рубежом компенсируется действиями русских чиновников на границе, обеспечивающих комфорт и безопасность английского посла и его свиты.

Ключевые слова: путешествие, антропология дороги, дорожная инфраструктура, псковское пограничье, английское посольство, Чарльз Говард, Русское государство

Для цитирования: Михеев Д.В. Маленькие радости и великие невзгоды псковской дороги в описании участников английского посольства 1664 г. // Общество: философия, история, культура. 2021. № 6. С. 83–89. <https://doi.org/10.24158/fik.2021.6.14>

Финансирование: исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и БРФФИ в рамках научного проекта № 20-59-00015 «Антропология дороги: коммуникации русско-белорусского пограничья в XIV–XVIII вв.».

Original article

Slight Joys and Great Hardships of the Pskov Road in the Description of the Participants of the English Embassy in 1664

Dmitry V. Mikheev^{1,2}

¹Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint Petersburg, Russia, tankred85@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9263-0234>

²Pskov State University, Pskov, Russia

Abstract. The paper is devoted to the events associated with the travel of the English embassy of Charles Howard, 1st Earl of Carlisle, along the roads of the Pskov border area in 1664, after the completion of his diplomatic mission in Moscow. The diary of a member of the embassy, Guy Miedege, serves as an important source for reconstructing the main route of movement of diplomats from Moscow to the border of Swedish possessions in Livonia. The route is unusual for English diplomats and for this reason they note many minutiae that have escaped the sight of other travelers. The author of the diaries characterizes road infrastructure, life of travelers, formation of the image of the Russian road and the country itself in the minds of foreigners on the eve of reforms of Peter the Great. The English celebrate the richness of nature and the presence of both land and water routes, thanks to the vast network of rivers and lakes in the region. The relative backwardness of the road infrastructure in compare with the western border region compensated by the actions of Russian officials at the border, ensuring the comfort and safety of the English ambassador and his retinue.

Keywords: travel, anthropology of the road, road infrastructure, Pskov borderlands, English embassy, Charles Howard, Tsardom of Russia

For citation: Mikheev D.V. Slight Joys and Great Hardships of the Pskov Road in the Description of the Participants of the English Embassy in 1664 // Society: Philosophy, History, Culture. 2021. No. 6. P. 83–89. (In Russ.). <https://doi.org/10.24158/fik.2021.6.14>

Funding: the reported study was funded by RFBR and BRFR, project number 20-59-00015 “Anthropology of the Road: Communications of the Russian-Belarusian Borderland in XIV–XVIII centuries”.

Пребывание английских посланников на территории Русского государства обычно было связано с использованием северного морского маршрута, когда на кораблях Московской торговой компании представители туманного Альбиона прибывали в Архангельск и далее следовали в Москву. В отдельных случаях, еще в XVI столетии, допускались визиты английских послов в южные регионы государства, когда им дозволялось использовать русскую территорию для дальнейшего продвижения в Персию. Исключительным случаем на общем фоне выглядит визит Чарльза Говарда, графа Карлайла, посла Карла II ко двору московского царя.

Английские дипломаты были направлены ко двору Алексея Михайловича вскоре после реставрации Стюартов. Граф Карлайл отбыл в Москву сразу после того, как Англию покинули посланники московского царя во главе с Петром Семеновичем Прозоровским и Иваном Афанасьевичем Желябужским [1]. Их миссия была принята в Лондоне очень хорошо, и это вселяло надежду, что задачи, поставленные перед графом Карлайлом, будут выполнены в полном объеме. Помимо подтверждения дружественных отношений между двумя государствами, графу было поручено добиваться возвращения торговых привилегий на территории Русского государства, потерянных англичанами в прежние годы.

Посольская миссия Чарльза Говарда, графа Карлайла, в Москву в 1663–1664 гг. неоднократно становилась предметом тщательного анализа со стороны исследователей как за рубежом, так и у нас в стране. В немалой степени этому способствовало наличие многочисленных источников о ходе посольства и в первую очередь подробного описания, содержащегося в сочинении, опубликованном в 1669 г. в Лондоне анонимным участником посольства [2]. Как предполагают, оно принадлежит перу швейцарца Гвидо Миежа, находившегося на службе у английского короля и принимавшего участие в посольской миссии Чарльза Говарда в Москву, Швецию и Данию в 1663–1664 гг. [3, с. 68]. Первый и пока что единственный перевод отрывков данного сочинения на русский язык относится ко второй половине XIX столетия и был осуществлен И.Ф. Павловским [4].

Исследователей, обращавшихся к описанию английского посольства 1663–1664 гг., в первую очередь привлекала политическая составляющая миссии графа Карлайла [5], а также описание дипломатического и придворного церемониала, связанного с деятельностью английских послов в Русском государстве [6]. Мы же обратимся к описанию русского участка приграничного маршрута в сочинении Гвидо Миежа. Примечательно, что описания спутников графа Карлайла наилучшим образом сочетаются с сообщениями еще одного выходца с туманного Альбиона – шотландца Патрика Гордона, который в 1661 и 1666 гг. использовал схожий псковский приграничный маршрут [7, с. 98–103, 165–172], и прекрасно дополняют прочие сведения иностранных дипломатов XVI–XVII вв., активно использовавших псковский участок приграничных дорог Русского государства в ходе своих миссий в Москву [8].

Миссия графа Карлайла не задалась с самого начала, когда произошла заминка при встрече посла [9]. Но главной проблемой стал отказ русской стороны вернуть прежние привилегии английским купцам. Карлайл был так раздосадован, что отказался от царского подарка, чем нарушил существовавший при дворе обычай и серьезно испортил общее впечатление от посольства при дворе Алексея Михайловича [10].

В отличие от большинства своих предшественников, Карлайл решил возвращаться на родину сухопутным маршрутом, что было крайне необычно для английских дипломатов того времени. В отличие от посланников прочих европейских стран, англичане использовали именно морской маршрут через Архангельск [11]. Впрочем, объяснялось это достаточно просто: помимо Москвы, посланнику следовало посетить Копенгаген и Стокгольм. Таким образом предпочтительным становился путь из Москвы через Тверь, Новгород и Псков к владениям шведского короля в Ливонии, а далее из Риги можно было следовать морским путем.

Организация столь длительного путешествия по приграничным землям потребовала определенной подготовки, особенно с учетом относительной многочисленности свиты посла. Посольский караван включал свыше 60 лошадей для верховой езды, помимо тех, что были запряжены в повозки; три кареты, в одной из которых передвигался сам посол, а в двух других сопровождавшие его царские приставы. Кроме того, имелись крытые повозки, в которых передвигались некоторые члены свиты либо искали в них укрытия, если начинался дождь. Перечисляя состав многочисленного посольского каравана, Гвидо Миеж упоминает и о примерно 200 небольших повозках, на которых перевозилось имущество и все необходимые в долгом путешествии припасы [12].

Учитывая особенности маршрута, лошадей и повозки приходилось неоднократно менять. Такими пунктами отдыха и смены лошадей и повозок служили Тверь, Вышний Волочёк, Сольцы и Псков. В большинстве случаев смена требовалась в связи с тем, что посольский караван либо пересаживался на лодки, либо предстояло пересечь какой-либо опасный и важный участок маршрута, как, например, границу двух государств [13].

В отличие от отдельных путешественников, которые нередко преодолевали сложности пути в одиночку, посольский караван в обязательном порядке сопровождала охрана и официальные царские представители – приставы, как называет их сам Гвидо Миеж. В их обязанности входило обеспечение безопасности и относительно комфортного следования иностранцев до границы Русского государства. Графа Карлайла сопровождали двое приставов: царский стольник Иван Степанович Телепнёв лично следовал вместе с послом и отвечал за транспорт и провизию в дороге до Новгорода, где он простился графом Карлайлом, передав его на попечение второго пристава, некоего Семена Афанасьевича, который сопровождал англичан от Новгорода до шведских владений в Ливонии [14]. Прочие сопровождавшие посольство лица – это стража, состоявшая из стрельцов, точная численность которых в ходе путешествия не указывается, и ямщики, отвечавшие за транспортировку подвод и предоставленных послу и его свите карет. На отдельных участках пути состав и численность сопровождающих лиц могли меняться в зависимости от ситуации. Большое посольство могло позволить себе передвижение в относительной безопасности благодаря не только наличию сопровождающих лиц и стражи, но и тому, что в составе посольства пребывал свой медик, который мог оказывать помощь во время пути [15], чего так не хватало многим путешественникам на дорогах приграничья.

Посольство покинуло Москву вечером 24 июня 1664 г., проделав в тот день 7 верст пути [16]. Обычно в утренние часы посольский караван проделывал 20–25 верст и столько же после обеда [17]. 29 июня посольский караван достиг Твери. Прием, оказанный англичанам здесь, был достаточно холодным. Членов посольской миссии Чарльза Говарда не пустили внутрь города, «как если бы страна была поражена эпидемией чумы», и им пришлось встать лагерем рядом с городскими стенами [18].

3 июля английскому посланнику и его свите удалось добраться до города Торжок, 4 июля англичане достигли Вышнего Волочка, а 7 июля Валдая. 10 июля часть пути членам посольства удалось проделать по воде. При этом Гвидо Миеж отмечает, что для путешествия было подготовлено 20 лодок [19]. Они заранее ожидали участников посольства. На самом деле, сложно предположить, чтобы в одном месте сразу можно было найти такое количество лодок для путешествия без специальной предварительной подготовки. Отсюда следует вывод, что чиновники, приставленные к представителям английского посольства, действовали на опережение, обеспечивая по мере продвижения посольского каравана англичан всем необходимым в пути.

За три версты до Новгорода члены посольства сошли на берег, а уже 11 июля посол со своей свитой торжественно въехал в Новгород. Город произвел на англичан приятное впечатление, хотя и показался не столь великим, каким они себе его представляли из рассказов о прежних временах. Выгоды от благоприятного месторасположения вблизи речных маршрутов делали Новгород привлекательным в плане коммерции и достаточно густонаселенным [20]. Покинув город 13 июля, англичане продолжили свой путь по воде. При этом упоминается о хорошем попутном ветре, т. е. водный путь, в особенности через озеро Ильмень, осуществлялся под парусом. Таким образом было преодолено еще 67 верст пути до местечка Сольцы [21]. Уже 17 июля состоялся торжественный въезд английского посольства в Псков, а 3 августа, преодолев границу, англичане прибыли в Ригу.

Как мы видим из описания основного маршрута путешествия, участники посольства отмечали в первую очередь крупные населенные пункты, где смогли остановиться и сменить подводы и лошадей. Вообще, проблема обеспечения отдыха и ночных стоянок для такого значительного числа путешественников, преодолевавших дороги приграничья одновременно, являлась особенно острой.

Разместиться на постоялом дворе либо в частных домах небольших поселений, разбросанных вдоль маршрута следования, зачастую было почти невозможно из-за многочисленности участников английского посольства и сопровождавших их лиц. По этой причине для стоянок обычно предпочитали выбирать открытое место, где можно было разбить лагерь. С этой целью перед посольским караваном следовал своеобразный авангард, подыскивавший место для стоянки. Примечательно, что вперед были отправлены кухня и повозки с палатками и большей частью багажа, так что в случае, если подходящее место удавалось найти, там немедленно начинали готовить обед или ужин (в зависимости от времени) и устанавливали палатки, чтобы к моменту прибытия графа Карлайла и его спутников всё было готово. Обычно в качестве места стоянки подыскивали обширное поле с источником воды, чтобы там смогли разместиться все участники посольского каравана [22]. Гвидо Миеж особо подчеркивает обилие рек и озер в регионе, что имело несомненную пользу во время летнего путешествия, т. к. позволяло регулярно мыться во время стоянок, чем участники посольства и пользовались [23].

Необходимо отметить, что на русской стороне приграничного маршрута прочими путешественниками часто отмечается нехватка постоянных дворов, в результате чего даже небольшим компаниям путников нередко приходилось останавливаться под открытым небом [24]. В подобных условиях предусмотрительные путешественники предпочитали брать с собой палатки, защищавшие от непогоды, холода и назойливых насекомых, столь многочисленных в летнее время года [25].

Гвидо Миеж пишет по этому поводу следующее: «Жилища, которыми мы могли располагать в этом путешествии, были подобны тем, которыми располагают солдаты в поле или в лесу, под защитой наших палаток или крытых повозок» [26]. Немногие могли разместиться в палатках, большая часть английских участников посольства и русских сопровождающих размещалась либо в повозках, либо прямо на земле под открытым небом: «Но большая часть джентльменов и слуг ютилось в повозках, а извозчики на земле...» [27]. В самом лучшем положении находились английский посол с супругой и старшим сыном, виконтом Морпетом. Для их удобства на местах стоянки разворачивались богатые палатки или скорее шатры, любезно предоставленные царем Алексеем Михайловичем для путешествия по русской территории: «Царь среди прочего предоставил нам три палатки, одну стоимостью примерно в 500 крон для посла, другую для графини, а третью для моего лорда Морпета» [28].

Другой важной составляющей отдыха во время стоянок был прием пищи. Здесь участникам посольства в большинстве случаев приходилось рассчитывать на собственные припасы. Только в крупных городах региона их могли принять со всей пышностью, обеспечив достаточное количество разнообразных блюд и напитков. Описывая питание участников посольства, Гвидо Миеж отмечает, что во время остановок им не хватало горячей еды, приготовленной на огне, за исключением телятины и баранины. Но самые большие неудобства англичан были связаны с напитками. Воды было достаточно, но путешественники летом «были вынуждены пить мед или квас, который был разогрет и совершенно мертв из-за перевозки» [29]. Далее участник посольства отмечает, что «лед мог бы помочь, но в это время он был столь дорог, что его едва хватало для стола посла» [30]. Вероятно, его в небольшом количестве находили в погребах-ледниках местных жителей.

Описывая путешествие посольства по дорогам псковского приграничья, Гвидо Миеж замечает, что «следует признать, путешествие выдалось довольно приятным» [31]. Впрочем, помимо назойливости насекомых, летние дороги в приграничной полосе таили в себе ряд более серьезных неприятностей и опасностей. Первая неприятность, отмеченная англичанами, заключалась в неудобстве русских седел, которыми им приходилось пользоваться во время путешествия. Своих лошадей и снаряжения у англичан не имелось, а предоставленное оказалось неудобным: «Манера путешествовать верхом могла быть очень приятна, если бы седла, которые используют в этой стране, не были столь жесткими и высокими, но они были сделаны таким образом, что большинство из нас в скором времени были так измучены, будто ехали верхом на деревянной лошади» [32].

Участникам английского посольства довелось столкнуться с еще одним неприятным явлением – преступлениями, совершаемыми местными жителями в приграничной полосе. Обычно это был обман или мошенничество, с которым встречались отдельные путешественники. Так, например, путешествовавший в 1661 г. теми же дорогами Патрик Гордон лишился своей лошади, продав ее за медные деньги, полностью обесценившиеся к тому моменту [33]. Однако участникам посольства графа Карлайла довелось столкнуться и с воровством. Во время ночной стоянки под Псковом, несмотря на многочисленность свиты и наличие охраны, из английского лагеря увели двух лошадей. Впрочем, неприятный момент был сглажен оперативностью царских представителей в Пскове. Местный воевода Андрей Васильевич Бутурлин, узнав о произошедшем, распорядился найти преступника, что и было выполнено. Еще до того, как караван английского посольства достиг города, навстречу англичанам был направлен незадачливый конокрад и лошади, украденные накануне: «Губернатор был вскоре проинформирован об этом происшествии, он задержал джентльмена и направил его прямо к послу, чтобы тот лично распорядился его жизнью, которую его Превосходительство любезно ему даровало за признание факта неблагоприятного поступка» [34]. Оперативность действий псковских властей произвела на графа Карлайла приятное впечатление. Не последнюю роль сыграло обращение к английскому послу по вопросу суда над преступником, посягнувшим на его имущество.

Еще более англичан впечатлил многочисленный эскорт, предоставленный Бутурлиным, чтобы сопроводить посла и его свиту до Пскова: «Но губернатор города в этом случае также проявил свою щедрость и особую заботу, которые он проявил к его Превосходительству: поскольку он дал нам конвоя в пятьсот пеших хорошо вооруженных солдат, чтобы сопроводить наш обоз и защитить наших людей...» [35]. Стража на самом деле была полезна и необходима. Еще

на подъезде к городу англичане отметили для себя неприятную тенденцию, когда местные жители в страхе прятались от них, заметив необычно одетых, вооруженных всадников. Гвидо Миеж предположил по этому поводу, что местные жители попросту были непривычны к иностранным путешественникам, в отличие от жителей Русского государства на дороге от Архангельска до Москвы: «Поскольку эта дорога не так часто используется иностранцами, как дорога в Архангельск, наш вид и привычки казались настолько необычными для крестьян, что они, только увидев двух или трех господ на лошадях, бежали в спешке по домам, захлопывая двери, как если бы мы были зловещими птицами или духами, пришедшими с целью испугать их, в результате, если бы нам что-то было необходимо, не было никакой надежды получить помощь от них» [36].

На самом деле, англичане редко пользовались данным маршрутом, но на наш взгляд, причина подобного поведения крылась в другом. Как известно, псковский маршрут всегда был популярен у иностранных путешественников [37], причина скрывалась в военной опасности, которой подвергся приграничный регион в эти годы. Вся округа была обеспокоена слухами о польском отряде, действовавшем в приграничной псковской полосе на фоне продолжавшейся русско-польской войны (1654–1667 гг.): «Другая заключалась в сообщении о полку мародерствующих поляков... их было около пятисот человек под командованием одноглазого сержанта. Эта новость не на шутку встревожила нас, особенно когда нам сообщили, что они совершили много плохого в этой провинции и разорили несколько деревень» [38]. Это сообщение проливает свет на причину обеспокоенности местных жителей, которые, завидев иностранцев, предпочитали скрываться дома.

Таким образом, приграничная дорога таила в себе целую череду опасностей от обычных грабежей и мошенничества до опасности быть убитым, особенно в военное время. Вот почему путники, отправлявшиеся в дорогу в одиночку или малой компанией, всегда были настороже, и даже большой посольский караван с охраной предпочли сопровождать с дополнительным конвоем до Пскова и далее до границы: «Наш конвой из Плеско к границе был так хорош, как я уже говорил, что у нас не было повода бояться опасностей, которые могли нас поджидать... нас сопровождали, как я говорил ранее, пять сотен вооруженных пехотинцев, охранявших наш обоз, они всегда шли впереди, а позади шел эскадрон на лошадях, которые охраняли лично посла...» [39].

Псков, куда посольский караван прибыл 17 июля, встретил англичан со всей возможной пышностью. Участники посольства отмечали, что несколько дней их пребывания в городе прошли удачно. Они не испытывали недостатка в хорошей еде и напитках, а местный воевода был крайне учтив с графом Карлайлом [40]. Город показался англичанам менее богатым, чем Новгород, но, несомненно, неплохо расположенным и укрепленным: «Этот город не столь богат, но очень удачно и удобно расположен, имеет большую реку, протекающую через город, которая впадает в озеро, расположенное примерно в полулиге от него» [41].

Проведя несколько дней в Пскове и получив подтверждение, что к их встрече в шведских владениях всё готово, посол и его свита смогли продолжить свой путь к границе 19 июля. Дорога к шведским владениям в Ливонии заняла два дня [42]. Гвидо Миеж, оставивший подробное описание посольства, отмечает, что все без исключения были рады покинуть владения русского царя, отчасти потому, что стремились поскорее вернуться домой, отчасти из-за непривычного для них образа жизни москвитов [43]. Впрочем, не стоит забывать, что сама миссия графа Карлайла в Москве в значительной степени оказалась неудачной, что тоже накладывало свой отпечаток на общее впечатление от путешествия.

Оказавшись в шведской Ливонии, англичане отметят большее удобство в организации питания. Повара, сопровождавшие посла, не будут испытывать прежних сложностей от приготовления еды в поле [44]. На самом деле, во второй половине XVII столетия отмечалось наличие более развитой инфраструктуры вдоль дорог приграничного региона за русским рубежом [45]. Впрочем, ночные стоянки, несмотря на наличие большего числа постоянных дворов, для большинства участников многочисленного английского посольства были тоже сопряжены с неудобствами, т. к. мест попросту не хватало, и многим приходилось ютиться в амбарах или даже ночевать в повозках [46].

С другой стороны, сопровождение, выделенное послу и его свите в русских землях, выглядело более внушительным. Так, Гвидо Миеж отмечает, что лошадей по дороге к Риге, после того как русские ямщики и пристав с охраной покинули их, шведами было выделено мало, да и сами лошади были очень плохи, так что многим членам посольства пришлось проделать значительную часть пути в повозках или даже пешком [47].

Характеризуя местное население, Миеж отметит, что хоть оно официально и является протестантским, на самом деле не сильно отличается от жителей соседней Московии, и только шведы разительно отличаются от местного населения, как в Древней Греции лакедемоняне отличались от илотов [48].

Передвижение в приграничной полосе, как, впрочем, и любое передвижение больших групп людей по дорогам, всегда имеет свою специфику. Посольские караваны, передвигавшиеся по дорогам псковского пограничья во второй половине XVII столетия, демонстрируют нам плюсы и минусы дорожной инфраструктуры, особенности логистики, связанной с передвижением больших масс людей. Как и отдельные путешественники, участники посольских караванов могли столкнуться с многими неприятностями, характерными для дорог псковского приграничья: неудовлетворительное качество питания; плохое состояние самой дороги и транспорта; преступления, распространенные во время путешествий. Сообщения о ходе английского посольства, составленные Гвидо Миежем, позволяют нам внести большую ясность в описание особенностей дорожной инфраструктуры и логистики военного времени, а замечания, характеризующие отношения с местными жителями и властями на дорогах псковского пограничья, дают возможность реконструировать образ русской дороги, сформировавшийся у участников посольства и распространявшийся на западе благодаря тиражированию дневников о посольстве графа Карлайла в Москву.

Список источников:

1. Киселев А.А., Парубочая Е.Ф. Русское посольство в Англии в 1662–1663 гг. // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 437. С. 118–123. <https://doi.org/10.17223/15617793/437/17>.
2. A Relation of Three Embassies from His Sacred Majestie Charles II, to the Great Duke of Muscovie, the King of Sweden, and the King of Denmark: Performed by the Right Noble the Earle of Carlisle in the years 1663 & 1664. L., 1669. 461 p.
3. Западноевропейские авторы XV–XVII вв. о России: материалы к библиографическому словарю / сост. П.Д. Мильгин; отв. ред. П.Г. Гайдуков. М., 2018. 192 с.
4. Описание Московии при реляциях гр. Карлейля // Историческая библиотека. 1879. № 5. С. 1–46.
5. Зуев М.Н. Материалы о посольстве Карлейля 1663–1664 // Источниковедение и историография. Специальные исторические дисциплины. М., 1980. С. 35–36; Лабутина Т.Л. Англичане в допетровской России. СПб., 2011. С. 146–147; Konovalov S. England and Russia: Three Embassies, 1662–1665 // Oxford Slavonic Papers. 1962. Vol. 10. P. 60–104.
6. Загородняя И.А. Московский посольский церемониал: английские дипломаты при царском дворе в XVII в. // Россия – Британия. К 450-летию установления дипломатических отношений. М., 2003. С. 22–34; Петров Д.А. «Питье» на приеме царя Алексея Михайловича в честь английского посла Чарльза Ховарда, графа Карлайла 19 февраля 1664 г. // Valla. 2017. Т. 3, № 3 (10). С. 23–36; Hennings J. The Failed Gift: Ceremony and Gift in Anglo-Russian relations (1662–1664) // Practices of Diplomacy in the Early Modern World c. 1410–1800. N.Y., 2017. P. 237–253.
7. Гордон Патрик. Дневник, 1659–1667. М., 2003. 314 с.
8. Колпаков М.Ю., Михеев Д.В. Английские и французские источники XVI–XVII вв. о Псковской земле // Метаморфозы истории. 2019. № 13. С. 81–106; Колпаков М.Ю., Михеев Д.В. Жители Пскова и Псковской земли в сочинениях английских и французских ученых, дипломатов, торговцев, путешественников и военных XVI–XVII вв. // Псковский военно-исторический вестник. 2018. № 4. С. 367–374; Колпаков М.Ю., Михеев Д.В. Псковская земля в свидетельствах английских и французских дипломатов XVI–XVII вв. // Genesis: исторические исследования. 2018. № 12. С. 92–98. <https://doi.org/10.25136/2409-868x.2018.12.28563>.
9. Гордон Патрик. Дневник, 1659–1667. С. 139.
10. Лабутина Т.Л. Англичане в допетровской России. С. 147; Konovalov S. England and Russia... P. 74–75.
11. Колпаков М.Ю., Михеев Д.В. Псковская земля в свидетельствах...
12. A Relation of Three Embassies... P. 308.
13. Ibid. P. 309.
14. Ibid. P. 308.
15. Ibid. P. 320.
16. Ibid. P. 307.
17. Ibid. P. 309.
18. Ibid. P. 319.
19. Ibid. P. 307.
20. Ibid. P. 321.
21. Ibid. P. 307–308.
22. Ibid. P. 309.
23. Ibid. P. 311.
24. Гордон Патрик. Дневник, 1659–1667. С. 167.
25. A Relation of Three Embassies... P. 310.
26. Ibid. P. 309.
27. Ibid. P. 310.
28. Ibid. P. 309.
29. Ibid. P. 310.
30. Ibid.
31. Ibid.
32. Ibid. P. 309.
33. Гордон Патрик. Дневник, 1659–1667. С. 102.
34. A Relation of Three Embassies... P. 322.
35. Ibid. P. 323.
36. Ibid. P. 311–312.
37. Колпаков М.Ю., Михеев Д.В. Псковская земля в свидетельствах... С. 92.
38. A Relation of Three Embassies... P. 322–323.
39. Ibid. P. 331.
40. Ibid. P. 322–323.
41. Ibid. P. 331.
42. Ibid. P. 330–331.

43. Ibid. P. 334.
44. Ibid. P. 335–336.
45. Гордон Патрик. Дневник, 1659–1667. С. 170; Гордон Патрик. Дневник, 1684–1689. М., 2009. С. 89.
46. A Relation of Three Embassies... P. 337–338.
47. Ibid. P. 336–337.
48. Ibid. P. 333.

Информация об авторе

Д.В. Михеев – кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия; научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории «Центр комплексного изучения проблем региональной безопасности» Псковского государственного университета, Псков, Россия.

Information about the author

D.V. Mikheev – PhD in History, Associate Professor, World History Department, Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint Petersburg, Russia; Researcher, Joint Scientific Laboratory “Center for the Comprehensive Studies of Regional Security Issues”, Pskov State University, Pskov, Russia.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 05.05.2021;
Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 18.05.2021;
Принята к публикации / Accepted for publication 10.06.2021.