

Захаркевіч, С.А. Road movie in the Terra (in)cognita. Звычайныя дарожныя прыгоды ў Рэчы Паспалітай XVII–XVIII стст. вачамі “свайго” падарожніка: "Успаміны Крыштафа Завішы ваяводы Мінскага" / С.А. Захаркевіч // Крыніцазнаўства і спецыяльныя гістарычныя дысцыпліны: навук. зб. Вып. 9 / рэдкал.: С. М. Ходзін (адк. рэд.) [і інш.]. – Мн.: БДУ, 2014. – с. 38 – 45.

С. А. ЗАХАРКЕВІЧ

**ROAD MOVIE IN THE TERRA (IN)COGNITA.
ЗВЫЧАЙНЫЯ ДАРОЖНЫЯ ПРЫГОДЫ
Ў РЭЧЫ ПАСПАЛІТАЙ XVII—XVIII стст.
ВАЧАМІ «СВАЙГО» ПАДАРОЖНІКА:
«УСПАМІНЫ КРЫШТАФА ЗАВІШЫ
ВАЯВОДЫ МІНСКАГА»**

У артыкуле разглядаецца феномен прасторавай мабільнасці шляхты Рэчы Паспалітай на прыкладзе «Успамінаў Крыштафа Завішы ваяводы мінскага».

The article discusses the phenomenon of spatial mobility gentry Rzeczpospolita of their own ideas on the example of «Memoirs of Krzysztof Zawisza Minsk' governor».

Ключавыя словы: «Успаміны Крыштафа Завішы ваяводы мінскага», дарожныя прыгоды ў Рэчы Паспалітай у XVII—XVIII стст., мабільнасць шляхты ў Рэчы Паспалітай у XVII—XVIII стст.

Keywords: «Memories Krzysztof Zawisza Minsk' governor», travells in the Rzeczpospolita at the XVII—XVIII centuries, mobility in the Rzeczpospolita at the XVII—XVIII centuries.

Нягледзячы на стэрэатыпныя ўяўленні аб замкнёнасці і нізкай мабільнасці навачаснага грамадства (у тым ліку і Вялікага Княства Літоўскага), можна знайсці пераканаўчыя доказы адваротнага, што дазваляе з упэўненасцю казаць аб іх недакладнасці. Дробная шляхта хоць і рэдка выбіралася ў дарогу, тым не менш ездзіла да суседзяў, родзічаў, на соймікі, ярмаркі, судовыя працэсы, да касцёлаў і цэркваў, на святы і г. д. Тыя ж, хто быў моцна звязаны з магнацкімі родамі кліентскімі сувязямі ці ўласна ўдзельнічаў у палітычных справах, увогуле раз'яз-

Захаркевіч Сцяпан Артуравіч — дацэнт кафедры этналогіі, музейалогіі і гісторыі мастацтваў Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта, кандыдат гістарычных навук.

джалі па краіне з хуткасцю, якая можа ўразіць нават сучасных, лёгкіх на пад’ём людзей.

«Успаміны Крыштафа Завішы ваяводы мінскага» (далей — «Успаміны») сведчаць аб неверагоднай мабільнасці не толькі самога мінскага старасты і ваяводы, але і яго жонкі Тэрэсы з Тышкевічаў, яго родзічаў, сяброў, ворагаў, суседзяў, знаёмых. Ю. Барташэвіч пісаў, што «...ніхто хутчэй за Завішу не прыбудзе на месца...» [5, с. 19]. Увогуле, на падставе «Успамінаў» складаецца моцнае ўражанне аб значнай прасторавай мабільнасці шляхты Рэчы Паспалітай напрыканцы XVII — пачатку XVIII ст. Тое самае можна з дакладнасцю казаць пра магнатэрыю, асабліва тых, хто актыўна займаўся палітычнымі і дзяржаўнымі справамі. Так, па падліках гісторыкаў, у сярэдзіне XVII ст. канцлер ВКЛ Альбрэхт Станіслаў Радзівіл у год праязджаў каля 2,5 тыс. кіламетраў і, па меркаваннях сучаснікаў, «жыў у карэце» [6, с. 99].

У працы беларускага гісторыка А. Мацука, прысвечанай барацьбе магнацкіх групавак у ВКЛ у 1717—1763 гг., добра адлюстраваны высокі тэмп жыцця прадстаўнікоў магнацкіх кланаў Агінскіх, Радзівілаў, Сапегі, Чартарыйскіх і іншых, а таксама іх кліентэлы [3]. Яны актыўна перапісваліся, пасылалі адзін аднаму кур’ераў, карысталіся галубінай поштай, аднак усё роўна вымушаны былі сустракацца асабіста, каб тайна дамаўляцца, праводзіць нарады і асамблеі, уласна кантраляваць ход выбараў дэпутатаў на сеймы, трыбуналы, удзельнічаць у рабоце соймаў Рэчы Паспалітай і г. д.

«Успаміны» Крыштафа Завішы, энергічнага і актыўнага чалавека, шляхціца і палітычнага дзеяча, з’яўляюцца цікавай і паказальнай крыніцай, якая дазваляе зразумець камунікацыйныя традыцыі культуры шляхты Рэчы Паспалітай XVII—XVIII стст. Важным уяўляецца той факт, што апісанні падарожных прыгод зроблены «сваім» чалавекам, які быў з нараджэння прызвычаены да гэтых умоў, які не шукаў «чужой» экзотыкі. У пэўным сэнсе гаворка ідзе пра апісанне «нармальнага», «звычайнага» падарожжа, якое не столькі здзіўляе, колькі раздражняе, фіксуецца, канстатуецца.

Падрыхтоўка да падарожжа. У дарогу дробная шляхта выбіралася рэдка, а самі зборы ператвараліся ў рытуал. Як сведчаць беларускія навукоўцы, шляхціц Зянон Фіш з-пад Бялыніч, які шмат падарожнічаў па краінах Еўропы, так апісваў зборы ў падарожжа сярэдняй шляхты: «У нас да сённяшняга дня выезд з дому з’яўляецца пэўным урачыстым актам, які патрабуе забеспячэння рознымі рэчамі і дробязямі. Увесь дом працуе на адну павозку, ужо за два тыдні перад дарогай пачынаюць таў-

сцець людзі, адпасвацца коні; рамантуецца вупраж, і павозка перад кузняй узмацняецца рознымі акоўкамі, клямарамі і шрубамі. Пякуцца булкі, робяцца свежыя каўбасы, скварчыць тушаная капуста з мясам, мяецца бялізна, нарэшце павозка пад'язджае пад ганак, засупоньваюцца клункі, мяшкі, чамаданы; усе цяжэюць і тлумна лезуць у брычку, сядаюць ззаду, уперадзе, пасярэдзіне; перад носам, над галавой, дзе толькі можна. Набрынялая брычка стаіць паважна, і вось перакормленья коні ўпрагаюцца ў яе, таксама перакормленья людзі запаўняюць яе чэрава. Высыпае чэлядзь, дзівуецца з ганка і з-за платоў, стракоча сарока, цялё з загарадкі глядзіць прыдуркавата на ажыўлёны рух на двары, скрыпяць дзверы, бегаюць пакаёўкі, яшчэ пакуюць у брычку нейкія клункі; урэшце тоўсты ягамосць з цыбуком, палачкай, ружжом і капшуком залазіць, нібы душа ў цела, у нутро, развітваюцца падарожнікі, і на вачах ва ўсіх павозка выкочваецца з дзядзінца. Брычка салідна прагрукоча па вуліцы, правалачэцца праз грэблю. Узнімецца на ўзгорак; урэшце знікне ўсім з вачэй...» [1, с. 90].

Пашыранай была традыцыя праводзіць ад'язджаючых як мага далей. Так, напрыклад, у лістападзе 1708 г. пры ад'ездзе сям'і Завішаў з Тыльжы на беларускія землі ўсе знаёмыя праводзілі іх аж за Нёман, дзе «з імі сумнае мелі расставанне і насамрэч развіталіся не без слёз» [5, с. 193]. У сакавіку 1708 г. К. Завішы з вялікім гетманам К. Я. П. Сапегам і аршанскім стольнікам М. Шэметам з Косава жонкі праводзілі «міль шаснаццаць» [5, с. 195].

Транспартныя сродкі і коні. Для падарожжа патрэбна было мець конай і экіпажы. На беларускіх землях Рэчы Паспалітай доўгі час не існавала ўласных майстэрняў экіпажаў. Карэты і пязды для шляхты прывозілі з-за мяжы: з германскіх княстваў (перш за ўсё з Саксоніі), з Берліна, Вены, Францыі (асабліва з Парыжа) і нават з Англіі. На думку Е. Кітовіча, да канца XVII — пачатку XVIII ст. яны з'явіліся ў Гданьску, Варшаве і Лешне пад Познанню [7, с. 461].

Стварэнне гужавага транспарту для шляхты было вельмі складаным працэсам, у якім прымалі ўдзел як мінімум чатыры майстры (стэльтах, каваль, рымар і калёснік). Чым больш вытанчанай і аздобленай патрабавалася карэта, тым большая колькасць майстроў удзельнічала ў яе стварэнні. Максимальна над адным поездам маглі працаваць да трынаццаці майстроў. Таму экіпажы былі вельмі каштоўнымі рэчамі. Падчас ваенных дзеянняў яны станавіліся добрым трафеям. Напрыканцы студзеня 1705 г. у сутычцы з атрадам К. Сенніцкага, харугвы К. Завішы ўзялі значны трафей: «мне дасталася карэта Сенніцкага...» [5, с. 181].

Транспартнымі сродкамі было дастаткова цяжка кіраваць, таму добрыя вознікі-стангрэты шанаваліся. Так, напрыклад, К. Завішы 15 лістапада 1698 г. спраўляў вяселле свайго стангрэта Васіля [5, с. 130].

Больш бедная шляхта, розныя воіны ці нават людзі простага стану вандравалі конна. Асноўным іх рыштункам была коўдра, якую ўдзень клалі пад сядло, ноччу ж расціралі на ўзбочыне дарогі. Зімой такія коннікі дзеля цяпла засыпалі ў боты сечаную салому.

На думку А. Мейера, выказаную ў «Апісанні Крычаўскага графства», коні ў графстве былі нашмат слабейшыя за расійскіх. «Хаця памешчыкі, якія жывуць каля Крычава і маюць у сябе коней добрых парод, такіх як англійскія, турэцкія, татарскія і ўкраінскія, аднак няма ў іх добрых уласных коней... Лепшыя пароды коней ва ўсёй Белай Расіі знаходзяцца ў падкаморага Сухадольскага» [4, с. 97].

Коні маглi быць сваімі, нанятымі ў прыватных асоб або паштовымі. На сваіх конях ездзілі рэдка і толькі на невялікія адлегласці. Вядома, такое падарожжа абыходзілася танней, таму перавагу шляхта аддавала сваім коням. У лістападзе 1703 г. падчас падарожжа ў Варшаву К. Завішы пазычыў коней у свайго прыяцеля, аршанскага падстольніка Панцэжынскага. Пасля прыбыцця ў Варшаву «...адправіў (коней) назад і паслаў з імі гасцінцы...» [5, с. 174]. Коні былі адным з самых каштоўных рэчаў шляхціца. Падчас пабегу з уласнай сядзібы ад ворагаў К. Завішы ўзяў тое, што больш шкадаваў, — цуг добрых коней, на якіх ездзіў у Рым [5, с. 31]. Нягледзячы на тое што коней да падарожжа рыхтавалі, добра кармілі, аднак іх усё роўна трэба было мяняць. Асабліва гэта датычылася доўгіх вандровак. Коней звычайна мянялі ў мясцовых яўрэяў-карчмароў ці татароў. Так, В. Грыцкевіч і А. Мальдзіс адзначаюць, што англічанін Уільям Кокс, узгадваючы ў сваіх успамінах працэс змены падарожнікамі коней, пісаў: «У Барысаве яўрэі дасталі для нас дзесяць коней і запрэглi іх у два рады: шэсць коней — да экіпажа і чацвёрку — на вынас. Патрэбна было вялікае майстэрства, каб так іх запрэгчы. Двое сярэдніх коней задняга рада былі прыпрэжаны, як звычайна, да штэльвагі, двое наступных — да прывязной вагі, што выступала далёка ўбок за пярэднія колы, а двое крайніх пры дапамозе доўгіх вярвак былі такім жа чынам прыпрэжаны да дышла і да штэльвагі, прымацаванай да дышла...» [1, с. 91].

Прыгоды ў дарозе. Дарэчы, як з любым транспартам, з гужавым таксама адбываліся аварыі. У сярэдзіне мая 1698 г. у падарожжы з Варшавы да Вільна адзін з фурманскіх вазоў К. Завішы пераехаў старога буфетчыка Казіміра Дулю, які зваліўся з воза, і паламаў яму рэбры і клю-

чыцы [5, с. 127]. 11 ліпеня 1699 г. пры падарожжы з Вількаміра на Курклі поезд К. Завішы трапіў у павадак: «...наплаваліся мы ўначы, бо прыпа-ла вялікая паводка, якой не было з вясны» [5, с. 134].

Здарэнні маглі адбыцца і проста з конным. Такі выпадак адбыўся з К. Завішам у сярэдзіне студзеня 1708 г.: «...яшчэ меў непрыемнасць ад каня і быў дужа разбіў сваю нагу, з-за чаго пакутаваў ад болю...» [5, с. 189]. У сакавіку таго ж года падчас паездкі з жонкай у Вільна з Геранён атры-маў «вялікі клопат у гэту бездараж», а «пара гнядых і тройка стракатых маіх цудоўных коней ад той дарогі здохлі» [5, с. 190].

Падарожныя здарэнні адбываліся і ўлетку, і ўзімку. У снежні 1712 г., калі К. Завішы ехаў з Баруноў у Мінск, «...панёс ... конь у санках, у імтэце перавярнуўшы, вельмі мяне пабіў, таму я доўга мусіў карпець...» [5, с. 207].

Вялікай пагрозай для падарожніка была пераправа. Напрыканцы верасня 1710 г. пры пераправе праз Нёман у князя Яна Мікалая Радзіві-ла патануў «цудоўны рослы конь» [5, с. 205].

У дарозе чакала таксама небяспека захварэць. У 1710 г. па дарозе ў Вільна сям'я і двор К. Завішы заразіліся цяжкай гарачкай. «...Мой таварыш п. Міліцкі памёр, другія пахварэлі... Мая жонка, старэйшая дачка Барбара і малодшы сын Фелісь ласкай і цудам Божым ледзь ачунялі дзякуючы пільнасці добрага цыруліка француза Закрштэйна...» [5, с. 199].

Дарогі. Транспартныя сродкі развіваюцца ў цеснай сувязі з эвалюцыйнай шляхоў і сродкаў камунікацыі. У XVI — XVIII стст. найбуйнейшыя гарады Рэчы Паспалітай былі звязаны пастаяннымі дарогамі — трак-тамі і гасцінцамі. У гэты час існавала каля дваццаці сухапутных вялікіх дарог, пачалі будаваць новыя. У 1615 г. Жыгімонт III выдаў указ аб будаванні дарогі Слуцк — Мінск. У 1778—1784 гг. была пабудавана дарога з Пінска на Валынь, якая палепшыла камунікацыю беларускіх і ўкраінскіх зямель. Менавіта праезд па гэтым маршруце вызываў найбольшыя прак-лёны К. Завішы. У сярэдзіне сакавіка 1700 г. К. Завішы на Піншчыне, «...ад Міжрэчча, пад Палоннай, каля Дуброўкі, жудасную ў пушчах меў дарогу, паламаў вазы і карэты пад імі» [5, с. 139]. У чэрвені 1716 г., праяз-джаючы праз Піншчыну, К. Завішы зноў зафіксаваў: «...дарога намнога горшая з-за балот, рэк, мастоў, непажыўнага тракту і нязручнага начле-гу на станцыях» [5, с. 217].

Якасць дарог была вельмі нізкай і вельмі залежнай ад надвор'я і таму мела сезонны характар. 15 лістапада 1693 г. К. Завішы занатаваў, што дарога з Бакшт да Чачэрска была «архідэрэннай» [5, с. 108]. У ліпені 1696 г. пры пераездзе з Круляўца да Куркляў шлях быў вельмі дрэнны з-за броду [5, с. 117]. У сярэдзіне сакавіка 1697 г. пры пераездзе з Ра-

готні да Бакштаў была «...вельмі ліхая дарога, з павадкам і адлігай...» [5, с. 120]. На дарогу змарнавалі чатыры дні там, дзе можна было даехаць за суткі. Для апісання восеньскіх дарог К. Завішы нярэдка выкарыстоўвае такія словы, як «праклятая», «архіпраклятая» [5, с. 124], «архірэнная» [5, с. 126].

Самымі небяспечнымі сезонамі для падарожжа былі вясна і восень. Калі зіма зацягвалася, доўгі час ездзілі на санях. Так, вясной 1714 г. К. Завішы спяшаўся да адлігі праехаць з Вільні ў Бакшты, таму «...выехаў 23 сакавіка, прыбыў яшчэ на санях і не вельмі ліхой дарогай: быў яшчэ снег і прымаразкі» [5, с. 211]. Аднак праз тры гады ў той жа прыкладна час К. Завішы выехаў з Бакштаў у Бярдзічаў, «...але зіма нас ашукала: каля Старобіна ўжо не маглі перабрацца цераз рэкі і таму неспадзявана 16 сакавіка вярнуліся ў Раготню» [5, с. 216]. У перыяд ліўневых дажджоў і павадкаў ручаіны і рачныя броды станавіліся непраезджымі. Асабліва небяспечнымі былі пераправы праз рэкі, калі паромы яшчэ не працавалі, а набухлы тоўсты лёд адыходзіў ужо ад берагоў.

Можна параўнаць меркаванні К. Завішы з ананімным шляхціцам, які напісаў у 1797 г. дыярыуш свайго падарожжа з Мінска ў Пецярбург. Практычна кожны дзень аўтар фіксаваў: «...дарога вельмі дрэнная, бо лясамі ехаць трэба...», «...дарога вельмі дрэнная, камяністая...» [8, с. 112], «...дарога вузкая, камяністая і шмат бродаў...» [8, с. 113]. З гэтага ж дыярыушу можна даведацца, што з Полацка да Пецярбурга лепей было ехаць не напрасткі, праз Пскоў, а на Вялікі Ноўгарад. Пскоўскі гасцінец быў бязлюдны, і яго не так добра даглядалі [8, с. 118]. Каля Невеля дарога была «...гарыстай і пяшчыстай...», з Невеля на Вялікія Лукі гасцінец быў «...гарысты і няпросты...» [8, с. 119]. На некаторых перагонах тракт быў нашмат лепшы, чым дзе, што вызывала ўвагу падарожнікаў: «Той гасцінец (на дарозе з Віцебска ў Пецярбург) быў такі шырокі, што пяць паяздоў маглі ехаць абাপал адзін аднаго, а па баках пасаджаны два рады бярозак» [8, с. 119].

Працягласць дзённага пераходу залежала ад розных фактараў. Адну і тую ж адлегласць у розныя поры года падарожнікі праязджалі па-рознаму. Калі ж прааналізаваць працяглае падарожжа, якое адбывалася ў адным сезоне, то менавіта з дыярыушу 1797 г. ананімнага шляхціца, які ехаў з Мінска да Пецярбурга, можна даведацца, што ў дзень праязджалі 20—30 км [8, с. 112—113].

«Турыстычная інфраструктура» падарожжа. Падчас падарожжа мы заўсёды звяртаем увагу на інфраструктуру. Дзе можна адпачыць, знайсці начлег і ежу. Пашыранай з'яўляецца думка аб тым, што «турыстычная

інфраструктура» на беларускіх землях Рэчы Паспалітай у разглядаемы час была вельмі слабай. У падарожжы з Раготні ў Петрыкаў пасля масленіцы ў 1702 г. К.Завішы з усёй сям’ёй і дваром «...зусім не спазналі нудоты, не адну ноч правёўшы ў пушчы на свежым паветры» [5, с. 167]. У дыярыушы 1797 г. ананімнага шляхціца зафіксавана, што пасля Плешчаніц яны спыніліся на начлег у карчме, «...якая была б добрай, каб не бруднасць яўрэяў, якая звычайна таму народу, ...у стадоле і ізбе было шмат блохаў...» [8, с. 113]. Далей гэты аўтар інфармаваў, што ў Докшыцах было дзве карчмы — Мілашэвіча і Гутаровіча. На думку падарожніка, «...Мілашэвіча была лепшай...» [8, с. 115]. У мястэчку Глыбокае было таксама дзве карчмы — драўляная і з каменю — дастаткова добрага ўзроўню [8, с. 115]. Далей ананімны падарожнік інфармуе, што ў Эравічах і Дрэтуню Полацкага павета былі паштовыя станцыі. Пасля пераезду старой мяжы Рэчы Паспалітай падарожнік заўважыў, што «...яўрэяў тут няма, а замест карчэм дзе-нідзе стаяць будынкі пастаялых дамоў, пры якіх вельмі дрэнныя стайні...» [8, с. 119].

Прыведзеныя нататкі падарожнікаў быццам бы падмацоўваюць думку аб неразвітасці інфраструктуры. Аднак уяўленні аб неразвітасці ці адсутнасці моцна звязаныя з неабходнасцю ці патрэбнасцю ў чымсьці. Ці была патрэбна шляхце «турыстычная інфраструктура»? Па-першае, хацелася б звярнуць увагу на тое, з якой абыякавасцю і спакоем піша К. Завішы пра начлег на свежым паветры ў сакавіку. Калі мець на ўвазе тое, што ён заўсёды пісаў аб рэчах, якія яму не падабаліся, то можна зрабіць выснову аб «нармальнасці» гэтай сітуацыі. З другога боку, для падарожжа на вялікія адлегласці ствараліся спецыяльныя вазы — кухні, піўніцы, скарбцы, канцылярыі, намёты, лежайкі і г. д. Так, А. Доўнар адзначае, што згодна з рээстрам нясвіжскай карэтні Радзівілаў 1746 г. у ёй была «карэта пасцельная з ложкам, столікам і ўсім патрэбным» [2, с. 57]. У гэтым жа спісе згадваўся экіпаж-ляжак з доўгім матрацам, з прыстасаванымі трыма скрынямі, адна з якіх (з металічнымі прутамі) служыла для перавозкі сабак. У 1787 г. у нясвіжскай карэтні быў экіпаж, абсталяваны для зручнасці падарожжа раскладным ложкам, піўніцай (барам) і іншым абсталяваннем, якое павышала камфортабельнасць салона [2, с. 57]. Можна зрабіць выснову, што шляхта, асабліва заможная, і магнатэрыя мелі магчымасці і значны вопыт начлегу на свежым паветры.

Па-другое, «Успаміны» К. Завішы напоўнены падрабязнымі апісаннямі таго, дзе, як і ў каго падчас падарожжаў ён спыняўся на начлег, на пастой, на адпачынак, на ежу. Такім чынам, заможная шляхта, якая мела

шырокія кантакты па ўсёй краіне, магла не турбавацца пра тое, дзе спыніцца на начлег і адпачынак. Калі навокал не было знаёмых, то меліся ўсе падставы і магчымасці для начлегу на свежым паветры. Нават цяжкія кліматычныя ўмовы (напрыклад, мароз) не стваралі цяжкасцей. Гэта моцна адрознівае «свойскае» ўяўленне аб падарожжы ад таго, што фіксавалі іншаземцы.

«Успаміны» К. Завішы даюць магчымасць убачыць падарожжа як рацыянальную камунікацыю, як высілкі чалавека трапіць з пункта А ў пункт Б. З аднаго боку, мінскі стараста не бачыў прыгожых ці занядабных краявідаў сваёй краіны. Ён імкнуўся патрапіць у неабходнае месца. З другога боку, К. Завішы заўсёды падчас падарожжа большасць часу марнаваў з сябрамі, прыяцелямі і знаёмымі. Гэта пэўная мадэль шляхецкага жыцця і светаўспрымання — праз карпаратыўнасць, далучэнне да мэтавых груп, паўсюднага і як мага больш магчымага кантакту з роўнымі сабе, вышэйшымі і тымі, хто стаяў на прыступку ніжэй у сацыяльнай іерархіі. Падарожжа па сваёй краіне — гэта больш чым вандроўка ці прасторавае перамяшчэнне. Гэта спосаб падтрымання неабходных кантактаў, выражэнне ўласнай шляхецкай годнасці, падстава для кар’ернага поспеху.

БІБЛІАГРАФІЧНЫЯ СПАСЫЛКІ

1. *Грыцкевіч В. П., Мальдзіс А.* Шляхі вялі праз Беларусь. Мінск, 1980. 272 с.
2. *Доўнар А. Б.* Парк гужавога транспарту князёў Радзівілаў у Нясвіжы ў другой палове XVIII ст. // *Мастацкая спадчына Нясвіжа*. Нясвіж, 2006.
3. *Мацук А. У.* Барацьба магнацкіх групавак у ВКЛ (1717—1763 гг.). Мінск, 2010.
4. *Мейер А.* Описание Кричевского графства или бывшего староства // *Могилевская старина* : сб. ст. «Могилевских губернских ведомостей». Вып. 2: 1900—1901 гг. / под ред. Е. Р. Романова. Могилев : Тип. Губернского правления, 1901. 154 с.
5. *Успаміны Крыштафа Завішы ваяводы мінскага (1666—1721) / пер. з польск., заўвагі В. Хурсіка.* Мінск, 2011. 449 с.
6. *Czapliński Wł., Długosz J.* Życie codzienne magnaterii polskiej w XVII w. Warszawa, Państwowy Instytut Wydawniczy, 1982. 263 с.
8. *Rok B., Kazakow J.* Opis podróży z Mińska do Petersburga z 1797 r. anonimowego szlachcica z Białorusi // *Z przeszłości Rzeczypospolitej w czasach nowożytnych* / pod red. K. Matwijowskiego, S. Ochmann-Staniszwskiej, B. Roka. Wrocław, 1998. С. 113—119.