



УДК 913.1/913.8
DOI 10.52575/2712-7443-2023-47-3-354-367

Историко-географические аспекты развития системы расселения вдоль среднего течения р. Десны в XVIII–XXI веках

Лобанов Г.В., Жохов М.В.

Брянский государственный университет им. акад. И.Г. Петровского,
Россия, 241036, Брянск, ул. Бежицкая, 14
E-mail: lobanov_grigorii@mail.ru, mihail.zhohv@yandex.ru

Аннотация. Статья представляет обзор факторов, определявших степень выгодности приречного положения в бассейне р. Десны в разные исторические эпохи. Подробно рассмотрены особенности хозяйственного освоения приречных территорий в XVIII–XXI веках, в ранние периоды – обзорно. Используются разнообразные источники информации – географические описания, статистические материалы разных ведомств, материалы наблюдений за водностью реки, на их основании выделены этапы развития системы расселения вдоль р. Десны. Показано значение природных факторов, в частности – колебаний водности в изменении значимости приречного положения и социально-экономических факторов – изменений конфигурации и структуры транспортной системы. Выделены типы динамики численности жителей населённых пунктов Среднего Подесенья, представленные на авторской карте. Обосновано соотношение региональных и локальных факторов развития системы расселения.

Ключевые слова: историческая география, бассейн Средней Десны, многолетний режим стока, природные факторы расселения, водный транспорт, динамика численности населения

Для цитирования: Лобанов Г.В., Жохов М.В. 2023. Историко-географические аспекты развития системы расселения вдоль среднего течения р. Десны в XVIII–XXI веках. Региональные геосистемы, 47(3): 354–367. DOI: 10.52575/2712-7443-2023-47-3-354-367

Historical and Geographical Aspects of the Development of the Settlement System Along the Middle Course of the Desna River in the XVIII–XXI Century

Grigory V. Lobanov, Mikhail V. Zhokhov

Federal State-Funded Educational Institution of Higher Education
Bryansk State Academician I.G. Petrovskii University
14 Bezhitskaya St, Bryansk 241036, Russia
E-mail: lobanov_grigorii@mail.ru, mihail.zhohv@yandex.ru

Abstract. The article presents an overview of the factors determining the profitability of settlement along the main river of the region – the Desna in different historical epochs. Currently, the Desna River is a transboundary water body, the upper reaches of which are located in the forest zone, the lower course in the southern forest–steppe. Historically, the river was an important way of moving goods and cargo between the economic centers of forest and forest-steppe regions, and settlements along the river used the benefits of geographical location. At the same time, it is shown that the value of the position near the river changes with time. According to various sources of information: geographical descriptions, statistical materials, observations of the water content of the river, the stages of development of the settlement system along the Desna river are highlighted. The natural and socio-economic factors in the change in the significance of the riverine position are determined. In particular, the influence of fluctuations in water availability and the development of the transport system on the change in the importance of the river as a transport route is considered in detail. The types of dynamics of the number of inhabitants of settlements

of the middle Podesenya, presented on the author's map, are highlighted. The correlation of regional and local factors of the settlement system development is substantiated.

Keywords: historical geography, catchment of middle Desna, long-term flow regime, natural factors of settlement, water transport, population dynamics

For citation: Lobanov G.V., Zhokhov M.V. 2023. Historical and Geographical Aspects of the Development of the Settlement System Along the Middle Course of the Desna River in the XVIII–XXI Century. *Regional Geosystems*, 47(3): 354–367. DOI: 10.52575/2712-7443-2023-47-3-354-367

Введение

Крупные реки долгое время выступали одним из важнейших организующих факторов расселения местных жителей и ведения хозяйства в Центральной России. Желание человека поселиться и вести хозяйство возле рек прослеживается (и подтверждается) в разные исторические эпохи, хотя конкретные причины формирования поселений вдоль рек меняются с течением времени. В одних случаях главной причиной выступает потребность в воде для хозяйства, в других – использование рыболовных и охотничьих (приречных) угодий; в-третьих – выгодное географическое положение (в том числе транспортное), в иных – действует комплекс причин. Более того, выгоды расположения могут усиливаться целенаправленным преобразованием ландшафтов – формированием русла, устройством переправ, переходов, мелиорацией пойм. Вместе с тем расположение поселений вдоль реки не остаётся выгодным неограниченно долго. Хозяйственная ценность приречного положения может закономерно снижаться либо вследствие непосредственной утраты части ресурсов (обмеление реки, падение продуктивности ландшафтов, связанных с рекой), либо косвенно, из-за влияния иных экономических факторов. Характерный пример – смещение хозяйственной жизни от рек бассейна Десны в последние десятилетия, который проявляется в снижении активности использования ресурсов реки и ландшафтов долин и сокращении людности населённых пунктов. Похожее смещение хозяйства от рек происходит и в других речных бассейнах независимо от географического положения (бассейны рр. Лены, Северной Двины). Причём природные и социально-экономические факторы в каждом случае действуют совместно, но степень и механизмы их влияния на систему расселения отличаются.

Объекты и методы исследования

Объектом исследования выступает состояние и факторы динамики системы расселения вдоль среднего течения р. Десны в конце XIX – начале XXI века; предметом – причины изменения значимости и людности поселений, расположенных вдоль среднего и верхнего течения р. Десны в границах Брянской области. Для изучения выбраны городские и сельские поселения, существовавшие и существующие на берегах Средней Десны в XIX–XXI веках (86 населённых пунктов). Для данного периода есть подробные систематические сведения о численности жителей, позволяющие проследить динамику этой численности с шагом в несколько десятилетий (по материалам переписей). Все поселения расположены в краевых частях водоразделов и первой и второй надпойменных террас на расстоянии от русла р. Десны (по горизонтальному проложению) от нескольких десятков метров до первых километров. Связь поселений с рекой подтверждается расположением в краевых частях высоких мест, хотя иные географические особенности ближайшего окружения могут весьма различаться – характер рельефа, геологического строения, строение гидрографической сети.



Исходный материал исследования составляют статистические, отчётные и аналитические сведения о численности населения, состоянии хозяйства (транспорта, сельского, лесного) в XIX–XXI веках, данные гидрологических наблюдений; разновременные картографические материалы; физико-географические описания местности.

Основная часть. Физико-географические основы системы расселения в Верхнем и Среднем Подесенье образуют особенности геолого-геоморфологического строения долины и режима реки. Долина в среднем и большей части верхнего течения очень широкая, асимметричная. Расстояние между бровками изменяется от километров до десятков километров, в том числе от сотен метров до нескольких километров приходится на днище (пойму). Правый склон долины, обычно средней крутизны, возвышается над поймой на 20–40 м, затем переходит в наклонную краевую часть водораздельной поверхности. Правобережная пойма обычно неширокая (первые сотни метров), местами встречаются сегменты со стрелой прогиба до 1 км. Поселения правобережья занимают краевые части водоразделов, обычно при впадении небольших притоков (ручьи, малых рек). Естественные ландшафты правобережья – елово-широколиственные леса на серых лесных и дерново-подзолистых почвах. До настоящего времени леса сохранились маленькими фрагментами на неудобьях, плодородные угодья распаханы. Левый склон долины – очень пологий или пологий, террасированный. Террасы чаще всего образуют лестницу поверхностей, слабо наклонённых к пойме (от 2 до 4-х). Террасированный склон обычно отделяется от русла обширными массивами поймы. В некоторых случаях русло устойчиво следует вдоль левого берега, размывает его, а террасы образуют крутые уступы. Ландшафты террас представлены борами и смешанными лесами (часто сырыми) на малоплодородных дерново-подзолистых почвах. Вследствие небольшой ценности для сельского хозяйства, крупные лесные массивы на террасах сохранились до настоящего времени. Днище долины реки малоприспособно для заселения. Обширные пространства центральной и тыловой поймы затапливаются в годы нормальной водности; в многоводные годы затапливаются гривы, изолированные фрагменты террас. Хозяйственная ценность поймы – в ресурсах охоты, рыболовства, заливных лугов.

Современная система расселения в бассейне Средней Десны сохраняет устойчивость в течение нескольких исторических эпох. Расположение многих поселений оказывается столь удачным, что люди возвращаются к ним даже после длительных периодов запустения, вызванных социально экономическими причинами (войнами, миграциями). В формировании системы поселений можно выделить 5 этапов, особенности которых описаны ниже.

Первый этап формирования системы расселения – начало освоения. Первые известные поселения (стоянки) Среднего Подесенья относятся к среднему палеолиту. Современные датировки определяют абсолютный возраст стоянок в 40–50 тыс. лет [Вишняцкий и др., 2015]. Судя по расположению редких поселений, наиболее пригодными для освоения считались отдельные возвышенные участки правого берега реки. Количество известных поселений верхнего палеолита весьма невелико [Кашкин, 1993]. Хозяйство стоянок опиралось, прежде всего, на охотничьи ресурсы [Гаврилов, 2008]. В мезолите и неолите (голоцен), наряду с высоким правобережьем, осваиваются 1-я и 2-я валдайские террасы и поймы (10–15 тыс. лет назад). Предполагается, что основой хозяйства таких поселений, наряду с охотой, становится рыболовство.

Второй этап системы расселения (от середины I тысячелетия н.э.) связан с распространением аграрного хозяйства. Вдоль Десны и притоков формируются многочисленные поселения, существование которых подтверждается археологическими находками (археологическая карта России), а с XVII–XVIII веков – историческими свидетельствами. Особенности расселения вдоль Десны на этом этапе определяются ресурсами

окружающих ландшафтов. Земледельческие поселения развиваются преимущественно в краевых частях опольских ландшафтов или возвышенных приречных участках ландшафтов других типов (предполесских, предопольских). Время первого упоминания о современных сельских поселениях на правобережье Десны относится к первой половине XVII века, хотя, по археологическим свидетельствам, люди селились здесь и ранее. Хозяйство опиралось на ресурсы местностей разных типов: плодородные земли в приречных частях водораздельных равнин, пойменные угодья с пастбищами, сенокосами и озёрами, леса на склонах долины и, собственно, река. Для строительства мельниц Десна в среднем течении не использовалась вследствие небольшого уклона продольного профиля и значительной ширины. Мельницы устраивались, в том числе по несколько штук, на сравнительно небольших притоках со значительным уклоном продольного профиля. Левобережье Десны использовалось в хозяйстве значительно менее активно. Широкая левобережная пойма местами использовалась под сенокосы жителями редких поселений на борových террасах. Ландшафты борových террас редко использовались для сельского хозяйства вследствие невысокого естественного плодородия почв и удалённости от основной сети расселения. На ранних известных картографических материалах отмечены редкие очаги освоения борových террас, связанные с промыслами (винокурные заводы, гуты, буды), и сенокосы. В этот период времени речная система Десны начинает использоваться для транспортного сообщения между хозяйственными центрами лесной и лесостепной зоны.

Третий этап формирования системы расселения соответствует началу промышленного освоения Верхнего и Среднего Подесенья (конец XVIII века – начало XX века). Особенности этапа выражены в трёх направлениях: образовании новых поселений с промышленной специализацией у источников сырья; опережающем развитии существующих пунктов, которые стали промышленными или транспортными центрами; активном развитии водного транспорта. На последнем направлении остановимся подробнее. Значение Десны (и других рек области исследования) для хозяйства подчёркивалось в изданиях XIX века следующим образом «Не будь их (Оки, Десны, Сосны) не развились бы здесь ни торговли, ни промышленности в таких размерах, каких они достигли в настоящее время» [Памятная книжка ..., 1864].

В XIX веке среднее течение Десны и её значительные притоки в этой части бассейна использовались для вывоза ресурсов и промышленной продукции, в меньшей степени для движения пассажиров. Соответственно, реки обеспечивали два транспортных потока. Первый поток (вывоз ресурсов) представлен древесным сырьём, которое заготавливалось в богатых лесами приречных районах. По притокам и самой Десне древесина отправлялась местным потребителям (заводам, стройкам) и в малолесные районы Среднего Поднепровья (в основном до Киева), где распределялась. В бассейне Средней Десны древесина потреблялась как конструкционный материал и сырьё для стекольного и металлургического производства. Древесина перевозилась двумя способами: на плоскодонных судах (барках, берлинках) и плотах. Перевозка на барках на большие расстояния была в один конец – корпус разбирали на дрова и продавали [Материалы для истории ..., 1877]. Второй поток (вывоз продукции) следовал от заводов Мальцовского «заводского округа» – территориально-производственного комплекса, сложившегося в бассейне р. Болвы во второй половине XIX века. Комплекс составляли предприятия разных отраслей хозяйства (металлургические, машиностроительные, стекольные), работающие на местном сырье. Промышленные предприятия в бассейне р. Болвы возникли значительно раньше – в 60–80-е годы XVIII века, но с 50-х годов XIX века их работу объединяет система управления, созданная С.И. Мальцовым. Целостность хозяйства заводского округа, наряду с общим управлением, обеспечивали транспортные системы – узкоколейная железная дорога и водный путь по Болве и её притокам в Десну (шлюзы, расчищенные участки русла). Товары (изделия из чугуна, стали, паровые машины) перевозились пароходами до днепровских порогов. Пароходы собирались на Людиновском и Радицком заводах. Первый находился на малой

реке Ломпади – притоке Болвы в среднем течении; второй – у впадения малой реки Радицы в р. Десну на северной окраине г. Брянска [Географическо-статистический словарь ..., 1865; Кизимова, Крашенинников, 1995].

Первые сведения о движении товаров по рекам бассейна Верхней и Средней Десны (количество судов, плотов, масса грузов) относятся к 50-м годам XIX века и самым крупным пристаням (Брянск, Трубчевск). В конце XIX – начале XX века учёт движения товаров расширяется. В 1880 году сведения о количестве грузов относятся к 26 пристаням в бассейне Верхней и Средней Десны (до г. Чернигова); в 1911 – уже к 137, в том числе на реках Десна, Сейм, Болва, Судость, Снов, Навля, Нерусса, Ветьма, Ревна и некоторых других. Движение товаров осуществлялось в абсолютном большинстве случаев по течению. Грузооборот крупнейших главных хозяйственных центров Среднего и Верхнего Подесенья – Брянска и Трубчевска на рубеже XIX–XX веков составлял десятки тыс. тонн, максимально – в первом десятилетии XX века (рис. 1). Основную долю грузов составляло древесное сырьё [Общие основания... Трубчевского уезда, 1909; Общие основания... Брянского уезда, 1909].

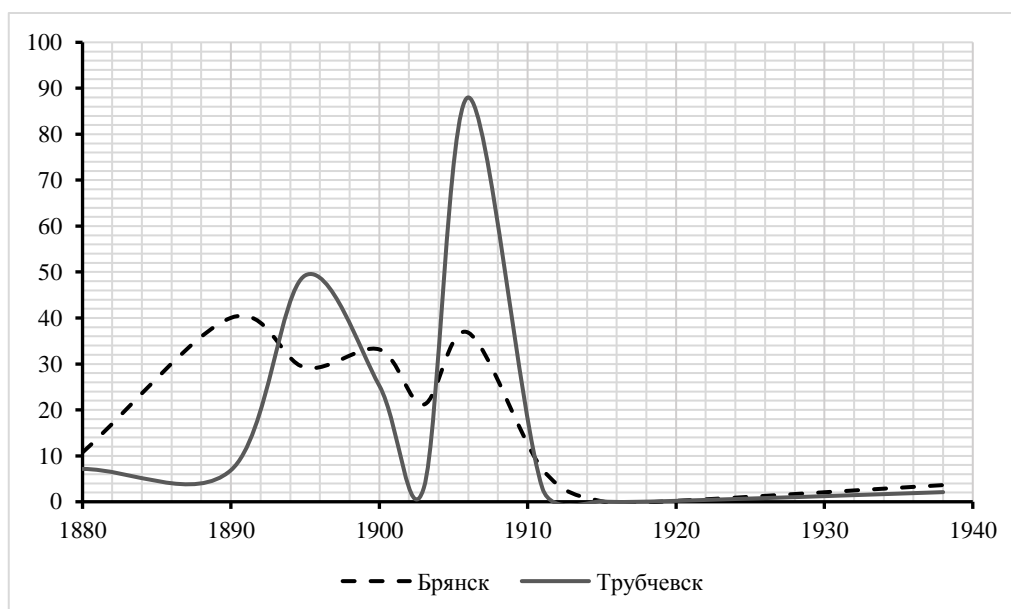


Рис. 1. Перевозка грузов по Десне вниз по течению во второй половине XIX – первой половине XX века (тыс. тонн/год) через пристани Брянск и Трубчевск. Составлено по [Статистический сборник..., 1883, 1892, 1897, 1905, 1908, 1913]

Fig. 1. Cargo transportation along the Desna downstream in the second half of the XIX – first half of the XX century (thousand tons / year) through the piers Bryansk and Trubchevsk. Compiled by [Статистический сборник..., 1883, 1892, 1897, 1905, 1908, 1913]

Обращает на себя внимание большая устойчивость грузопотока через Брянск. Здесь поток, наряду с древесным сырьём, образует продукция Мальцовских заводов, значительная часть которой распределялась внутри региона. Условия судоходства в эти годы в литературе оцениваются неоднозначно. Многие источники указывают на сложность движения вследствие следующих факторов: сильных перепадов уровня воды по сезонам, переформирования русла (движения наносов и отступания берегов), засоренности русла карчами (упавшими деревьями). Отмечалась сложность навигации и целесообразность её проведения в период половодья. Некоторые источники, впрочем, не выделяют затруднения движения, а в период навигации включают летнюю межень вплоть до ледостава. Разнообразие представлений об условиях навигации связано с многолетней изменчивостью гидрологических характеристик рек Подесенья. В работах (Н.И. Максимовича, Е.В. Оппокова), монографии Ресурсы поверхностных вод СССР, иных

справочных и аналитических материалах сообщается о значительной изменчивости годового, межennaleго и половодного стока вследствие динамики водного баланса [Максимович ..., 1901; Оппоков, 1904; 1914; Природа Орловского края, 1925; Ресурсы поверхностных вод, 1971]. Пример – колебания стока на р. Десне у г/п Брянск (см. рис. 1). В многоводные годы судоходство не ограничивалось природными условиями; в маловодные годы – было весьма затруднительным. Кроме того, гидрологический режим рек региона отличался не строгой, но заметной периодичностью, так что как маловодные, так и многоводные периоды могли продолжаться несколько лет. Для снижения влияния неблагоприятных природных условий судоходства требовалась целенаправленная работа и большие финансовые затраты.

Перевозка пассажиров водным транспортом начинается позднее, в конце XIX века, преимущественно на короткие дистанции – между г. Брянском и пригородами (в том числе железнодорожным вокзалом). К 30-м годам XX века объём пассажирооборота увеличился до 55–60 тыс. человек в год, причём в основном местного значения – обеспечивал сообщение г. Брянска с окрестностями. Пассажирооборот других хозяйственных центров Подесенья был существенно меньше: Трубчевска, Новгород-Северского до 5 тыс. человек, Чернигова – около 15 тыс. человек [Речной транспорт..., 1940]. Пассажирские пристани не были обустроены, что косвенно указывает на второстепенную, вспомогательную роль перевозок по воде.

Четвёртый этап формирования системы расселения (от первой четверти XX в. до 90-х годов XX в.) соответствует развитию аграрно-индустриальной специализации региона. Особенности этапа определяет урбанизация и перестройка отраслевой структуры транспортной системы – сначала постепенный переход на железнодорожный транспорт, затем развитие сети автомобильных дорог. Значение урбанизации проявляется в регионе повсеместно. Количество жителей промышленных и транспортных центров на берегах Десны резко увеличивается за счёт переселенцев из сельской местности (рис. 2).

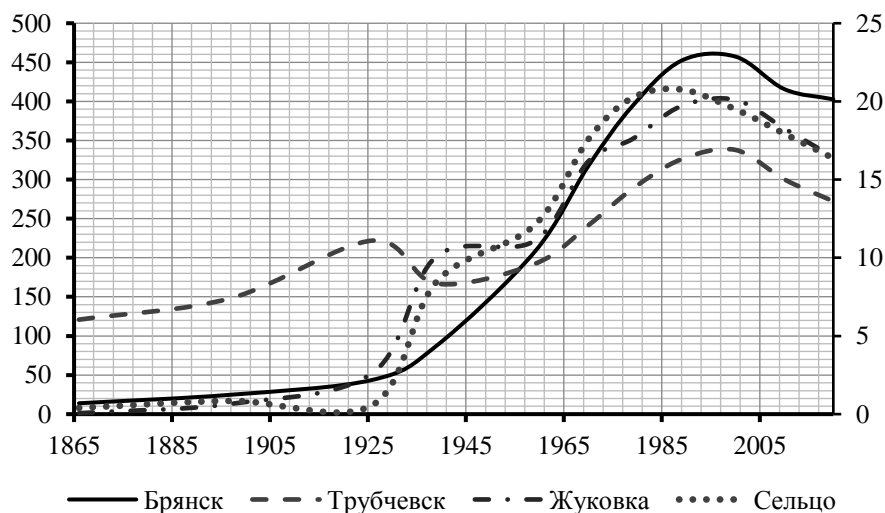


Рис. 2. Динамика численности жителей городов, расположенных на берегах Десны в среднем течении. Линия графика для г. Брянска построена по основной оси, других городов – по вспомогательной. Составлено по [Орловская..., 1871; Населенные места..., 1905; Население..., 1927; Всесоюзная перепись, 1939, 1959, 1970, 1979, 1989; Населенные пункты ..., 2010; Российский статистический..., 2023]

Fig. 2. Dynamics of the number of residents of cities located on the banks of the Desna River in the middle reaches. The graph line for the city of Bryansk is built on the main axis, other cities – on the auxiliary. Compiled by [Орловская..., 1871; Населенные места..., 1905; Население..., 1927; Всесоюзная перепись, 1939, 1959, 1970, 1979, 1989; Населенные пункты ..., 2010; Российский статистический..., 2023]

Развитие железнодорожной сети – транспортных путей, менее зависимых от метеорологических условий, чем реки, – началось в Верхнем Поднепровье в 60-е гг. XIX века [Железные дороги..., 1899; 1910]. Железные дороги, построенные в бассейне Верхнего Днепра к началу XX века, первоначально обеспечили возможность перемещения товаров от земледельческих губерний к балтийским портам и между хозяйственными центрами Центральной России и Украины. Устойчивый рост перевозок пассажиров и грузов на магистралях разного направления постепенно снижал значение водного транспорта в бассейне Верхней и Средней Десны. Последовательность формирования железнодорожной сети показана на рис. 3.

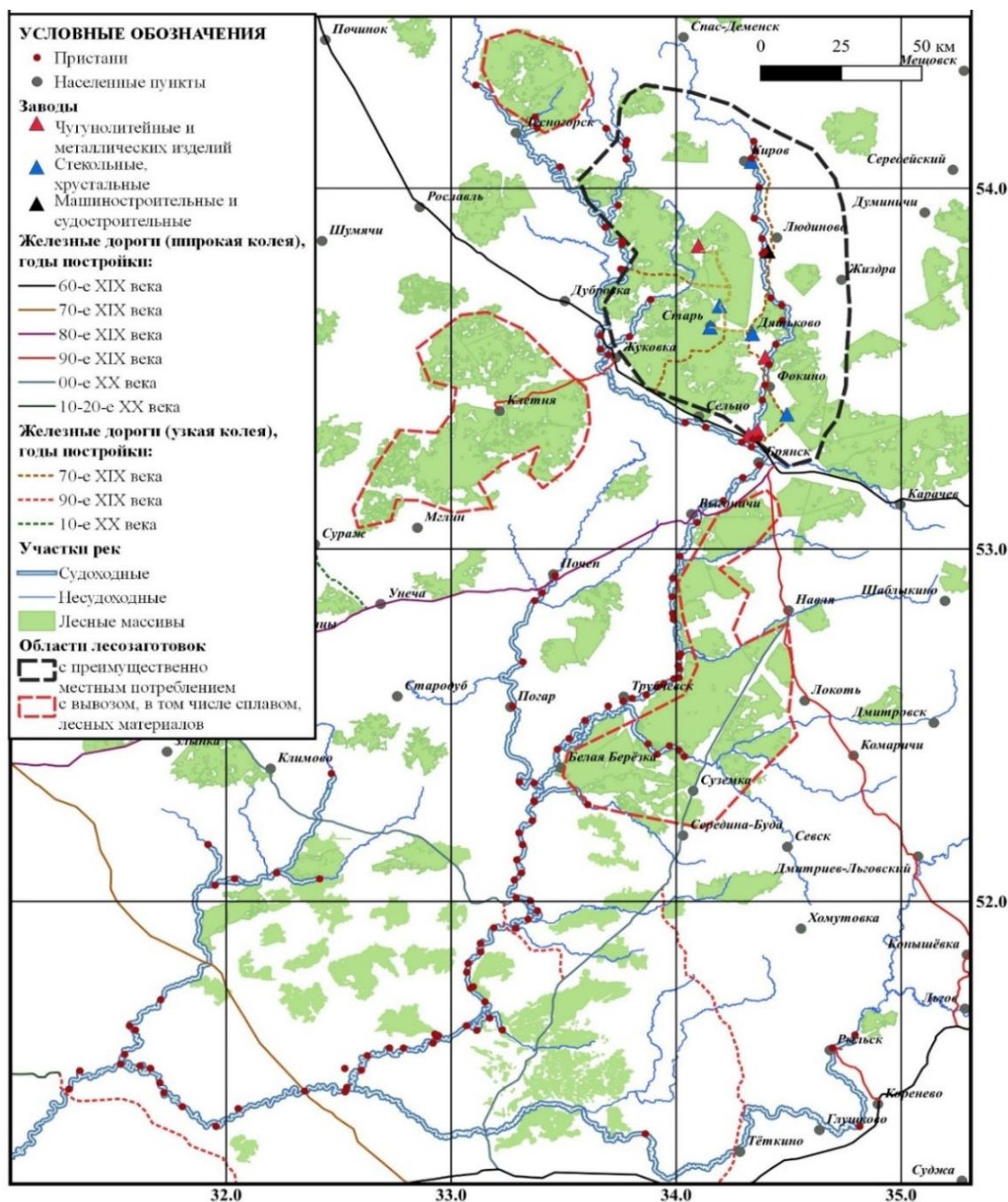


Рис. 3. Транспортная система в бассейне Средней Десны в конце XIX – начале XX века
 Fig. 3. The transport system in the Middle Gum basin in the late XIX – early XX century

Первый путь – Орёл – Витебск (движение пущено в конце 60-х годов XIX века) прошёл параллельно отрезку течения р. Десны в Брянском уезде Орловской губернии (от Брянска до современного города Жуковка) через районы богатые лесными ресурсами. Уже к началу XX века большая часть древесного сырья в Брянском уезде перемещалась железнодорожным транспортом. Постройка Мальцовской железной дороги в бассейне р. Болвы (70-е гг. XIX века) уменьшила транспортное значение её притоков, хотя движение по реке продолжалось для вывоза продукции заводского округа, в том числе самостоятельного движения пароходов, предназначенных для навигации в нижнем и среднем течении р. Днепр. В конце XIX века завершается постройка железной дороги до Льгова, а в начале XX века – от станции Навля до станции Бахмач, которые обеспечили устойчивый вывоз древесной продукции из богатых лесом районов в бассейнах левобережных притоков Средней Десны (Нерусса, Навля) в чернозёмные и юго-западные губернии, а позднее – области СССР. Последние статистические сведения о движении транспорта по Средней Десне относятся к 1938 году [Речной транспорт..., 1940]. В послевоенные годы движение судов, за исключением прогулочных, по Средней Десне прекращается. Примечательно, что особенности рельефа высокого правобережья Десны на многих участках ограничивают возможность постройки вдоль реки иных путей сообщения (железнодорожных автомобильных). Поверхность здесь пересечена многочисленными балками и долинами малых рек глубиной до 20–30 м, поэтому шоссейные дороги, соединяющие Брянск с другими значительными административными или хозяйственными центрами уже в XIX веке, проходят на удалении от бровки долины на расстоянии от нескольких сотен метров до первых километров. Близкое положение к Десне на этом этапе ещё сохраняет ценность из-за близости к обширным пойменным лугам левобережья, которые использовались для сезонной заготовки сена и выпаса. В каждом поселении с количеством жителей в несколько сотен и более были устроенные постоянные или временные мостовые переходы через Десну.

Пятый этап (от 90-х годов XX века до настоящего времени) характеризуется снижением численности населения региона, отрицательным сальдо миграции и ухудшением социально-экономической ситуации, особенно для сельских поселений. Одновременно по экономическим и инфраструктурным причинам снижается роль пригородного общественного транспорта. Во-первых, к этому времени формируется густая сеть автомобильных асфальтированных дорог. Во-вторых, значительно сокращается количество рейсов междугородних автобусов. В-третьих, прекращается перевозка пассажиров железнодорожным транспортом на второстепенных направлениях и линиях, утративших ценность для перевозок сырья или продукции (в частности, вывоза торфа, леса). В-четвёртых, увеличивается количество автомобилей у жителей региона. В самой проблемной ситуации оказались небольшие населённые пункты, удалённые от хозяйственных центров и основных автомобильных дорог. Снижение численности жителей и количества приречных поселений запустило механизм положительной обратной связи в уменьшении ценности приречного положения. Обширные левобережные пойменные угодья стали невостребованными. Далее сократилось количество мостов через Десну. И, наконец, положение у реки стало периферийным внутри региона.

Результаты и их обсуждение

Общее для 4 и 5 этапов снижение значимости положения поселения вблизи Десны проявляется неодинаково для населённых пунктов, в зависимости от их людности, близости к ресурсам, автомобильным и железным дорогам. Во второй половине XX – начале XXI века нами выделено 8 типов динамики численности жителей населённых пунктов Подесенья: значительный рост (увеличение более чем в 10 раз), умеренный рост (в 2–10 раз), незначительный рост (в 1,1–2 раза); относительная стабильность (изменение меньше чем на 10 %), незначительное уменьшение (в 1,1–2 раза), умеренное уменьшение (в 2–10 раз), значительное уменьшение (более чем в 10 раз); падение до нуля. Объединение разных по

социально-экономическим особенностям периодов кажется нам оправданным именно сохранением тенденций. Распределение типов динамики представлено на рис. 4А и 4Б. В десятки раз увеличилось количество жителей трёх населённых пунктов – посёлков Выгоничи и Белая Берёзка, г. Сельцо. Рост посёлка Выгоничи – следствие выгодного положения на железнодорожной и транспортной магистралях вблизи областного центра; посёлка Белая Берёзка – формирование как центра лесной промышленности; г. Сельцо как промышленного спутника г. Брянска. Относительно стабильной за весь период времени сохраняется численность жителей в поселениях, хорошо связанных с областным центром или локальными хозяйственными центрами, которые сложились позднее (г. Жуковка, г. Сельцо). Населённые пункты, численность которых сильно сокращается или падает до нуля, сосредоточены на шести отрезках течения разной протяжённости (пунктирные контуры на рис. 4 и 5).

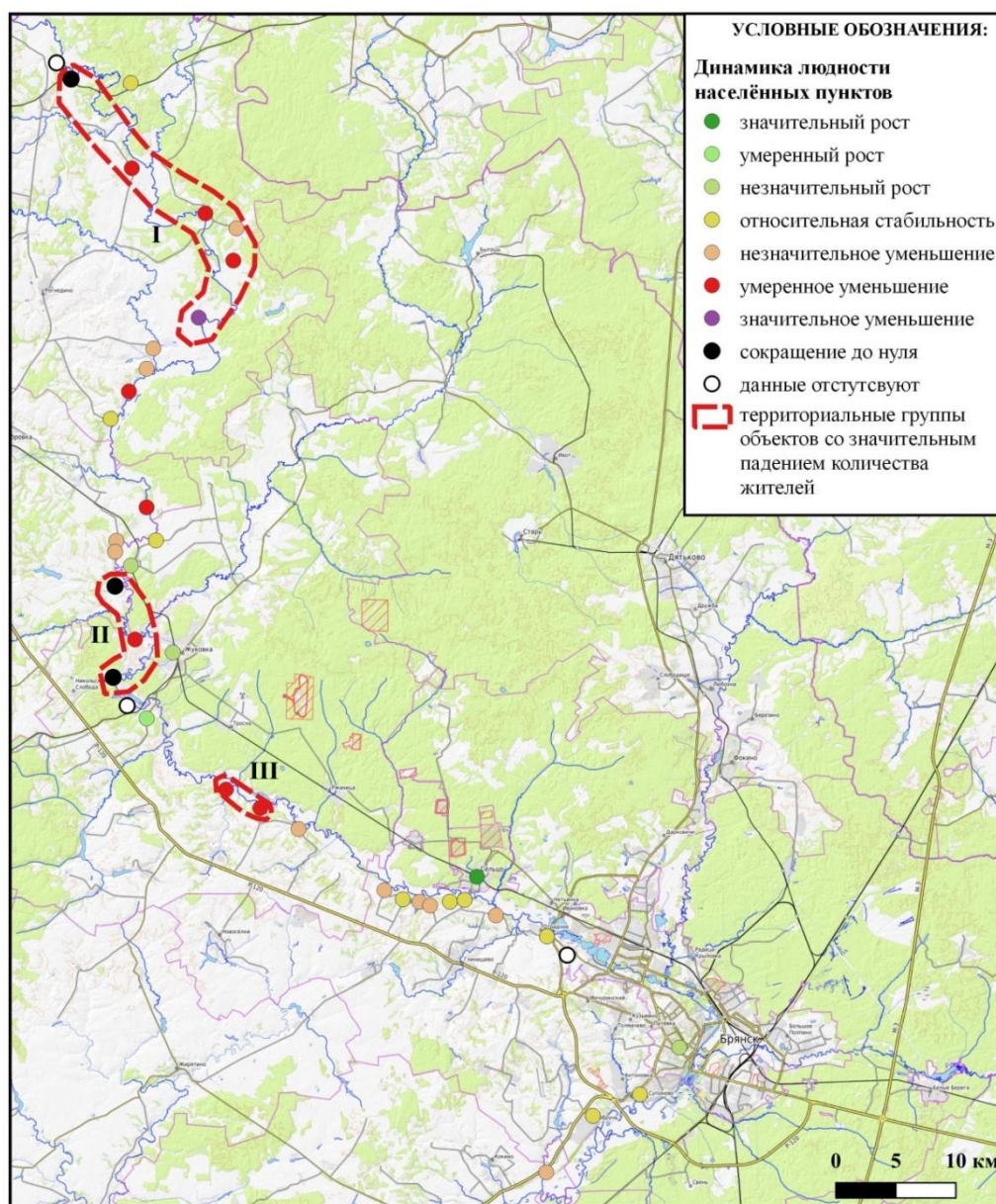


Рис. 4. Типы динамики численности населённых пунктов вдоль р. Десны в конце XIX – начале XXI века (северный участок)

Fig. 4. Types of population dynamics along the Desna River in the late XIX – early XXI century (northern section)

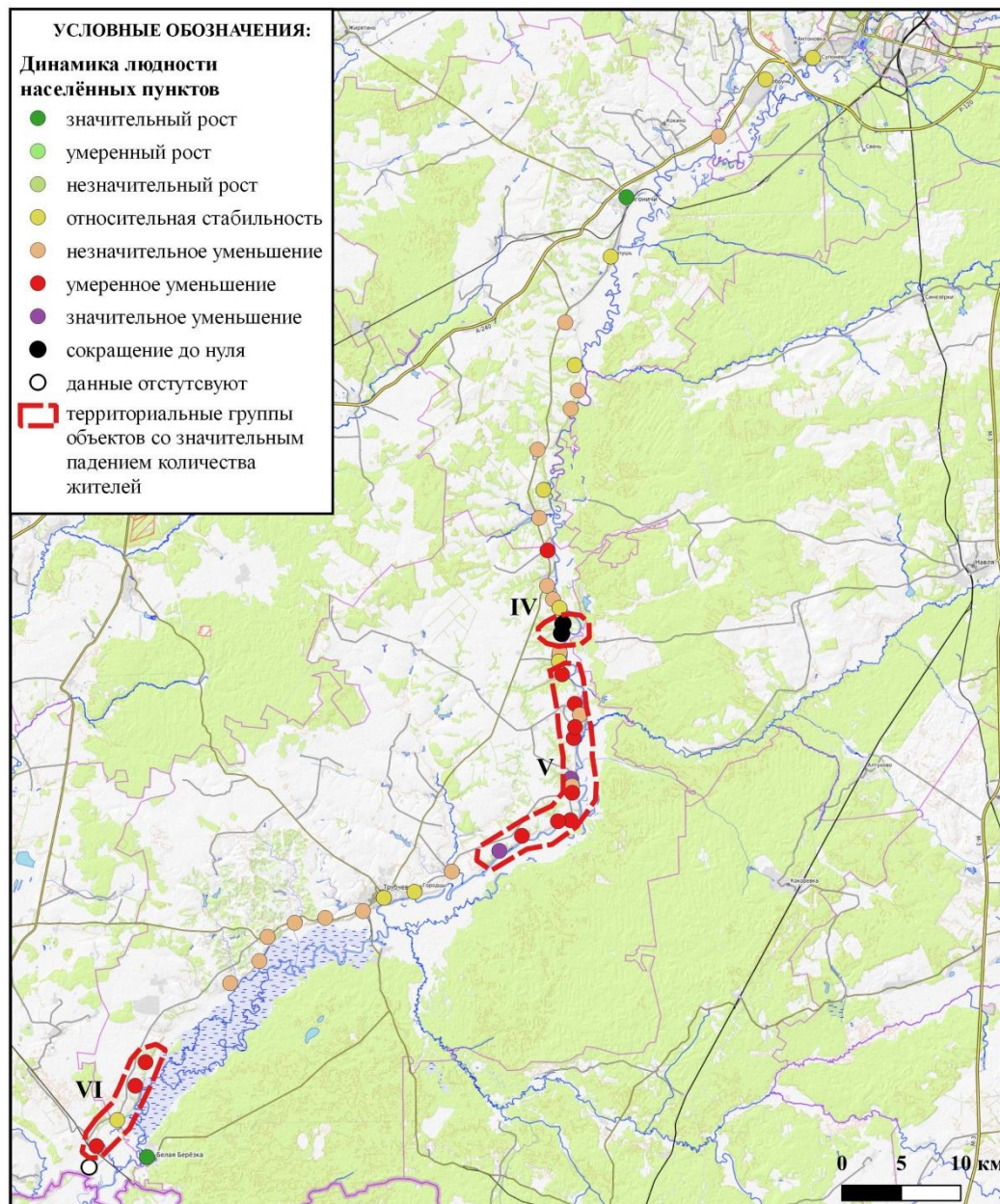


Рис. 5. Типы динамики численности населённых пунктов вдоль р. Десны в конце XIX – начале XXI века (южный участок)

Fig. 5. Types of population dynamics along the Desna River in the late XIX – early XXI century (southern section)

Первая группа поселений (см. I на рис. 4) находится севернее путей сообщения между Брянском и Смоленском. Население этой части Брянской области в целом заметно сокращается. Факторами депопуляции поселений выступают невысокое плодородие земель (по сравнению со средней по региону) и удалённость от хозяйственных центров как Брянской, так и Смоленской областей.

Депопуляция поселений второй группы (см. II на рис. 4) объясняется оттоком жителей в расположенный вблизи новый хозяйственный центр – г. Жуковка. Примечательно, что места бывших поселений используются теперь для отдыха. Третья (см. III на рис. 4), сравнительно небольшая группа, объединяет поселения, значительно удалённые от областного центра и г. Жуковка, автомобильной и железной дороги (Брянск – Смоленск).



Выделенная на рисунке 5 четвёртая группа поселений (см. IV на рис. 5) объединяет небольшие компактно расположенные населённые пункты конца XIX – начала XXI вв., численность которых в настоящее время сократилась до нуля. До середины XX века рядом с ними действовал паром, связывавший высокое (сельскохозяйственное) правобережье Десны с лесными районами левобережья. Пятая группа поселений (V на рис. 4Б) – обширная полоса староосвоенного правобережья Десны, оказавшаяся в плохой транспортной доступности после ухудшения транспортного сообщения с Брянском и Трубчевском. Поселения шестой группы (VI на рис. 4Б) испытали влияние четырёх факторов депопуляции. Первоначально жители соседних сельских поселений переезжали в формирующийся рядом центр лесопереработки – посёлок Белая Берёзка. Затем, в конце XX века – ухудшение транспортного положения и сокращение производства лесных материалов. И, наконец, в начале XXI века – формирование барьерного значения границы РФ и Украины.

Заключение

История развития поселений вдоль Десны отражает влияние сложного сочетания природных и социально-экономических факторов. Ценность приречного положения в исторические разные эпохи изменялась в зависимости от использования Десны как пути сообщения, а ландшафтов её долины как источника ресурсов. Высокая ценность приречного положения ещё в середине XX века к настоящему времени утрачивается и поселения вдоль Десны оказываются в разной ситуации. Поселения, экономика которых оказалось мало связанной с приречным положением, развивались с ориентировкой на иные транспортные пути и источники ресурсов (города Брянск, Сельцо, Жуковка). Иные, преимущественно сельские (и старинный г. Трубчевск), сохранили или несколько уменьшили численность, ориентируясь на новые транспортные пути. Прочие, оказавшиеся по описанным выше причинам во внутренней периферии региона, стали неперспективными и очень уменьшили численность или исчезли. Перспективы развития таких территорий, по нашему мнению, связаны с повторным открытием ресурсов приречных территорий для рекреации и туризма. Отдельные примеры освоения приречных территорий известны, но пока не выделились в направление региональной политики.

Список источников

- Всесоюзная перепись населения 1939 г. Численность городского населения СССР по городским поселениям и внутригородским районам. Электронный ресурс. URL: https://web.archive.org/web/20131224034020/http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_pop_39_3.php (дата обращения: 14.03.23).
- Всесоюзная перепись населения 1959 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. Электронный ресурс. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus59_reg2.php (дата обращения: 15.03.23).
- Всесоюзная перепись населения 1970 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. Электронный ресурс. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg2.php (дата обращения: 14.03.23).
- Всесоюзная перепись населения 1979 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. Электронный ресурс. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus79_reg2.php (дата обращения: 16.03.23).
- Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. Электронный ресурс. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg2.php (дата обращения: 17.03.23).

- Географическо-статистический словарь Российской Империи т. 2. 1865. Под ред. П.П. Семёнова-Тян-Шанского. СПб., Издательство Русского императорского географического общества, 898 с.
- Кашкин А.В. 1993. Археологическая карта России: Брянская область. М., Институт археологии, 304 с.
- Материалы для истории и статистики Орловской губернии. 1877. Под ред. А. Пупарева. Орёл, Типография Губернского правления, 208 с.
- Население Брянской губернии по данным переписи 1926 года. 1927. Брянск, Издание Брянского губернского статистического отдела, 68 с.
- Общие основания оценки лесных угодий Орловской губернии: доходность лесов Трубчевского уезда. 1909. Орёл, Издательство Орловского Губернского Земства, 16 с.
- Общие основания оценки лесных угодий Орловской губернии: доходность лесов Брянского уезда. 1909. Орёл, Издательство Орловского Губернского Земства, 10 с.
- Орловская губерния. Список населенных мест по сведениям 1866 года. 1871. СПб., Центральный статистический комитет министерства внутренних дел, 237 с.
- Памятная книжка Орловской губернии на 1864 год: (с приложением Адрес-календаря по 1 января 1864 года). 1864. Орёл, Типография Губернского правления, 84 с.
- Населенные места Российской империи в 500 и более жителей с указанием всего наличного в них населения и числа жителей преобладающих вероисповеданий, по данным первой всеобщей переписи населения. 1905. Под ред. Н.А. Тройницкого. СПб., Типография «Общественная польза», 120 с.
- Населенные пункты брянской области. Брянский край. Электронный ресурс. URL: <https://www.kray32.com/dost.html> (дата обращения: 19.03.23).
- Ресурсы поверхностных вод. Том 6. Украина и Молдавия. Выпуск 2. Среднее и Нижнее Поднепровье. 1971. Л., Гидрометеорологическое издательство, 656 с.
- Речной транспорт в 1938 г. Статистические сведения о речном транспорте. 1940. М., Речиздат, 689 с.
- Российский статистический ежегодник. Федеральная служба государственной статистики. Электронный ресурс. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/12994> (дата обращения: 18.03.23).
- Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск восьмой. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водных путях сообщения за 1880, 1881 и 1882 гг. 1883. СПб., Издание министерства путей сообщения, 400 с.
- Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск двадцать девятый. Сведения о движении товаров по железным, и внутренним водным путям сообщения в 1890 г. 1892. СПб., Издание министерства путей сообщения, 255 с.
- Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск сорок седьмой. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водных путях сообщения за 1895 г. 1883. СПб., Издание министерства путей сообщения, 489 с.
- Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск семьдесят восьмой. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водных путях сообщения за 1903 г. 1905. СПб., Издание министерства путей сообщения, 277 с.
- Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск девяносто первый. Внутреннее Судоходство в 1906 г. 1908. СПб., Издание министерства путей сообщения, 489 с.
- Статистический сборник министерства путей сообщения. Выпуск сто двадцать седьмой. Внутренние водные пути в 1911 г. 1913. СПб., Издание министерства путей сообщения, 643 с.

Список литературы

- Вишняцкий Л.Б., Очередной А.К., Хоффекер Д.Ф., Воскресенская Е.В., Нехорошев П.Е., Питулько В.В., Холлидэй В.Т. 2015. Возраст стоянок Хотылево I и Бетово в свете результатов радиоуглеродного датирования (предварительное сообщение). Записки Института истории материальной культуры, 12: 9–18.
- Гаврилов К.Н. 2008. Верхнепалеолитическая стоянка Хотылево 2. М., ТАУС, 256 с.
- Максимович Н.И. 1901. Днепр и его бассейн. Киев, Типография С. В. Кульженко, 370 с.



- Железные дороги европейской и азиатской России, по линиям и ветвям, по губерниям и по времени открытия для движения, с указанием строительной длины. Состояние к 1 января 1898 года. 1899. Спб., Типография Министерства Путей Сообщения, 61 с.
- Железные дороги европейской и азиатской России, по линиям и ветвям, по губерниям и по времени открытия для движения, с указанием строительной длины. Состояние 1 июля 1909 года. 1910. Спб., Типография Министерства Путей Сообщения, 89 с.
- Кизимова С.П., Крашенинников В.В. 1995. Из истории промышленного предпринимательства в Дятьковской округе в XVIII–XIX веках. В кн.: С.И. Мальцов и история развития мальцовского промышленного района. М., Брянск, АО «Мальцовский портландцемент», АО «Русский цемент»: 9–19.
- Оппоков Е.В. 1904. Режим речного стока в бассейне Верхнего Днепра (до гор. Киева) и его составных частях в период 1876–1901 г., а частью и в более отдаленное время, в связи с колебаниями атмосферных осадков и температуры в бассейне и с местными условиями стока. Ч. 1: Исторические данные об изучении многолетнего режима рек вообще и в частности р. Днепра; Колебания метеорологических элементов в бассейне и уровней рек: Днепра, Припети и Десны, в связи с вопросом о предполагаемом прогрессивном обмелении р. Днепра. СПб., Товарищество «Художественной печати», 356 с.
- Оппоков Е.В. 1914. Режим речного стока в бассейне Верхнего Днепра (до гор. Киева) и его составных частях в период 1876–1901 г., а частью и в более отдаленное время, в связи с колебаниями атмосферных осадков и температуры в бассейне и с местными условиями стока. Ч. 2: Данные об осадках, температуре и колебаниях уровня рр. Припети, Днепра и Десны за 1901–1908 г.; Колебания расходов р. Днепра с 1877 по 1908 г.; Накопление и расходование влаги в бассейне в отдельные годы; Общие выводы. СПб., Товарищество «Художественной печати», 376 с.
- Природа Орловского края. 1925. Под ред. В.Н. Хитрово. Орёл, Орловская губернская плановая комиссия, 576 с.

References

- Vishnyatsky L.B., Ocherednoi A.K., Hoffecker J.F., Voskresenskaya E.V., Nehoroshev P.E., Pitulko V.V., Holliday V.T. 2015. The Age of the Khotylevo I and Betovo Sites in the Light of Newly Obtained Radiocarbon Dates (Preliminary Report). Transactions of the Institute for the History of Material Culture, 12: 9–18 (in Russian).
- Gavrilov K.N. 2008. Verhnepaleoliticheskaya stoyanka Hotylyovo 2 [Upper Paleolithic site Khotylevo 2]. Moscow, Publ. TAUS, 256 p.
- Maksimovich N.I. 1901. Dnepr i ego bassejn [Dnieper and its basin]. Kiev, Publ. S.V. Kul'zhenko, 370 p.
- Zheleznye dorogi evropejskoj i aziatskoj Rossii, po liniyam i vetvyam, po guberniyam i po vremeni otkrytiya dlya dvizheniya, s ukazaniem stroitel'noj dliny. Sostoyanie k 1 yanvarya 1898 goda [Railways of European and Asian Russia, by Lines and Branches, by Provinces and by the Time of Opening for Traffic, Indicating the Construction Length. Status as of 1 January 1898]. 1899. Saint Petersburg, Publ. Ministerstva Putej Soobshcheniya, 61 p.
- Zheleznye dorogi evropejskoj i aziatskoj Rossii, po liniyam i vetvyam, po guberniyam i po vremeni otkrytiya dlya dvizheniya, s ukazaniem stroitel'noj dliny. Sostoyanie 1 iyulya 1909 goda [Railways of European and Asian Russia, by Lines and Branches, by Provinces and by the Time of Opening for Traffic, Indicating the Construction Length. Status 1 July 1909]. 1910. Saint Petersburg, Publ. Ministerstva Putej Soobshcheniya, 89 p.
- Kizimova S.P., Krashennnikov V.V. 1995. Iz istorii promyshlennogo predprinimatel'stva v Dyat'kovskoj okruge v XVIII-XIX vekah [From the History of Industrial Entrepreneurship in the Dyatkov District in the XVIII-XIX Centuries]. In: S.I. Mal'cov i istoriya razvitiya mal'covskogo promyshlennogo rajona [S.I. Maltsov and the History of the Development of the Maltsov Industrial Region]. Moscow, Bryansk, Publ. AO "Mal'covskij portlandcement", AO "Russkij cement": 9–19.
- Oppokov E.V. 1904. Rezhim rechnogo stoka v bassejne verhnego Dnepra (do gor. Kiev) i ego sostavnyh chastyah v period 1876-1901 g., a chast'yu i v bolee otdalennoe vremya, v svyazi s kolebaniyami atmosferynyh osadkov i temperatury v bassejne i s mestnymi usloviyami stoka CH. 1: Istoricheskie dannye ob izuchenii mnogoletnego rezhima rek voobshche i v chastnosti r. Dnepra; Kolebaniya meteorologicheskikh elementov v bassejne i urovnej rek: Dnepra, Pripeti i Desny, v svyazi s

voprosom o predpolagaemom progressivnom obmelenii r. Dnepra [The Regime of River Flow in the Basin of the Upper Dnieper (Up to the City of Kiev) and Its Constituent Parts in the Period 1876-1901, and Partly in a Longer Time, Due to Fluctuations in Precipitation and Temperature in the Basin and with Local Flow Conditions Ch. 1: Historical Data on the Study of the Long-Term Regime of Rivers in General and in Particular the River. Dnieper; Fluctuations in Meteorological Elements in the Basin and the Levels of the Rivers: Dnieper, Pripet and Desna, in Connection with the Question of the Alleged Progressive Shallowing of the River Dnipro]. Saint Petersburg, Publ. "Hudozhestvennoj pečati", 356 p.

Oppokov E.V. 1914. Rezhim rechnogo stoka v bassejne verhnego Dnepra (do gor. Kiev) i ego sostavnyh chastyah v period 1876-1901 g., a chast'yu i v bolee otdalennoe vremya, v svyazi s kolebaniyami atmosferynyh osadkov i temperatury v bassejne i s mestnymi usloviyami stoka. CH. 2: Dannye ob osadkah, temperature i kolebaniyah urovnya r.r. Pripeti, Dnepra i Desny za 1901-1908 g.; Kolebaniya raskhodov r. Dnepra s 1877 po 1908 g.; Nakoplenie i raskhodovanie vlagi v bassejne v otdel'nye gody; Obshchie vyvody [The Regime of River Flow in the Basin of the Upper Dnieper (Up to the Mountains of Kiev) and Its Constituent Parts in the Period 1876-1901, and Partly in a Longer Time, Due to Fluctuations in Precipitation and Temperature in the Basin and with Local Flow Conditions. Part 2: Precipitation, Temperature and River Level Fluctuation Data Pripet, Dnieper and Desna for 1901-1908; Fluctuations in Costs r. Dnieper from 1877 to 1908; Accumulation and Consumption of Moisture in the Basin in Certain Years; General conclusions]. Saint Petersburg, Publ. "Hudozhestvennoj pečati", 376 p.

Priroda Orlovskogo kraja [Nature of the Oryol Territory]. 1925. Ed. by V.N. Hitrovo. Oryol, Publ. Orlovskaya gubernskaya planovaya komissiya, 576 p.

*Поступила в редакцию 22.03.2023;
поступила после рецензирования 20.07.2023;
принята к публикации 06.09.2023*

*Received March 22, 2023;
Revised July 20, 2023;
Accepted September 06, 2023*

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Лобанов Григорий Владимирович, кандидат географических наук, доцент кафедры географии, экологии и землеустройства, Брянский государственный университет им. акад. И.Г. Петровского, г. Брянск, Россия

Жохов Михаил Викторович, аспирант кафедры географии, экологии и землеустройства, Брянский государственный университет им. акад. И.Г. Петровского, г. Брянск, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Grigory V. Lobanov, Associate Professor of the Department of Geography, Ecology and Land Management of the Bryansk State University named Academician I. G. Petrovsky, Bryansk, Russia

Mikhail V. Zhokhov, Postgraduate Student of the Department of Geography, Ecology and Land Management of the Bryansk State University named Academician I. G. Petrovsky, Bryansk, Russia