

DOI 10.15826/qr.2016.3.179

УДК 712.5(282.5)+27-788(470.1/.2)

УПРАВЛЯ ПРОСТРАНСТВОМ: ОРГАНИЗАЦИЯ СПАСО-ПРИЛУЦКИМ МОНАСТЫРЕМ ВОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ И ИХ СТРУКТУРА (XVI–XVII ВВ.)*

Маргарита Дадькина

Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
Санкт-Петербург, Россия

MANAGING SPACE: THE STRUCTURE AND ORGANISATION OF THE COMMUNICATION SYSTEM IN THE SPASO-PRILUSTKY MONASTERY (16th–17th CENTURIES)**

Margarita Dadykina

National Research University
Higher School of Economics,
Saint Petersburg, Russia

The strengthening of governmental structures and an increase in economic activity between the 16th and the 18th centuries in Russia contributed to the formation of a system of roads and waterways. Water transport has some advantages over moving goods by land. The capacity of river and coastal vessels was greater than horse-drawn transports, which meant that the former was less costly. Certain topographical features, varied hydrological conditions in rivers, and diverse weather conditions required a flexible system of waterways as a means of communication. In a pre-industrial landscape, the transport network was a compromise between the needs of the individual and the problems imposed by natural factors. The effectiveness of transportation systems depended on organisational and economic factors:

* Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда (проект № 16-18-10255 «Природные ресурсы в истории России: экономические институты, экспертные сообщества и инфраструктуры»).

** Citation: Dadykina, M. (2016). Managing Space: The Structure and Organisation of the Communication System in the Spaso-Prilustky Monastery (16th–17th Centuries). In *Quaestio Rossica*. Vol. 4. № 3, p. 123–140. DOI 10.15826/qr.2016.3.179.

Цитирование: Dadykina M. Managing Space: The Structure and Organisation of the Communication System in the Spaso-Prilustky Monastery (16th–17th Centuries) // *Quaestio Rossica*. Vol. 4. 2016. № 3. P. 123–140. DOI 10.15826/qr.2016.3.179 / Дадькина М. Управляя пространством: организация Спасо-Прилуцким монастырем водных коммуникаций и их структура (XVI–XVII вв.) // *Quaestio Rossica*. Т. 4. 2016. № 3. С. 123–140. DOI 10.15826/qr.2016.3.179.

governmental structures and communities could obviously provide a greater level of organisation than individuals. One of such communities was the monastery: the Spaso-Prilutsky monastery was a considerable force in the organisation of trade in Northern Russia. On the basis of materials from this institution, the author examines the ways in which natural phenomena shaped the monastery's transportation network and how the monastery maintained and developed this network.

Keywords: 16th-17th Centuries Russia; Spaso-Prilutsky monastery; water transport; pre-industrial transportation system.

Рассмотрены особенности формирования в России XVI-XVII вв. системы основных сухопутных и водных путей сообщения. Показано, что водный транспорт имел преимущества перед сухопутными перевозками. Грузоподъемность речных и прибрежных морских судов в разы превышала возможности гужевого транспорта, что покрывало издержки на провоз товара таким способом. Особенности прибрежного и донного рельефа, гидрологический режим рек, погодные условия требовали от человека создания гибкой системы использования водных ресурсов в качестве путей сообщения. В доиндустриальную эпоху ландшафт и условия функционирования транспортной сети были результатом компромисса между потребностями человека и возможностями, определяемыми природными факторами. Отмечено, что эффективность использования старых и новых транспортных систем зависела от наличия организационного и экономического потенциала, который был гораздо выше у различных сообществ и структур управления, чем у отдельно взятого человека. Одним из крупных организаторов торговли на Русском Севере был Спасо-Прилуцкий монастырь. В статье на основе материалов Спасо-Прилуцкого монастыря рассмотрены методы и механизмы взаимодействия с природой, которые использовал монастырь в ходе своей транспортной деятельности, методы создания и поддержки сети коммуникаций между различными районами своей экономической активности, способы транспортировки грузов, система управления и контроля за этим процессом.

Ключевые слова: Россия XVI-XVII вв.; Спасо-Прилуцкий монастырь; водный транспорт; доиндустриальные транспортные системы.

В XVI-XVII вв. роль как государства, так и локальных институтов (монастырей, крестьянских и посадских общин, купеческих корпораций) в том, что можно назвать «управлением пространством», становится доминирующей. Возросшие потребности в быстром, удобном перемещении людей и грузов на огромные расстояния при минимальных издержках требовали создания эффективной системы использования всего потенциала возможностей, которые предоставляли имеющиеся и вновь создаваемые транспортные системы. Такие системы включали в себя водные и сухопутные пути сообщения, наличие и распределение внутри себя необходимых и достаточных транспортных средств, а также тех специалистов и рабочей силы, которые требовались для их обслуживания; перевалочные пункты, где можно было сделать необходимую остановку, пополнить запасы, произвести ремонт.

Если ранее в отечественной историографии водный транспорт и речные системы исследовались почти исключительно как часть хозяйственной инфраструктуры, с одной стороны, и элемент окружающего ландшафта, с другой [Устюгов; Истомина, 1991], то сейчас можно говорить о междисциплинарном подходе в изучении таких тем. Вода и водные коммуникации, в том числе и транспортные, рассматриваются в социокультурном, религиозном аспекте [см., например: Истомина, 2007, 2011; Водные пути].

Вода играла важную роль в формировании так называемого «религиозного пространства», «в котором монастырская власть, идеология и религиозная идентичность были вписаны вместе с окружающей природой и людьми» [Arnold, p. 29]. Концепт «религиозного пространства» и «негоциации» был предложен Еленой Арнольд, которая рассматривала его на примере двойного монастыря Ставелот-Мальмеди в Арденнах [Ibid.]. Формирование такого пространства и управление им включало в себя прежде всего религиозные аспекты, такие как уединение в глуши и одновременно мотив усмирения дикой природы как часть преобразующего религиозного акта. Вместе с тем, реальное существование монастырской обители рано или поздно приводило к преобразовательной деятельности утилитарного характера в отношении окружающего ландшафта. Оставляя за рамками настоящей статьи религиозную составляющую этого процесса, требующую специального рассмотрения, я буду использовать саму идею Е. Арнольд об управлении ландшафтом. Однако объектом моего внимания станет не лесной, а водный ландшафт. Наконец, последнее замечание: в российских условиях при разбросанности отдельных хозяйственных единиц по огромной территории овладение таким пространством требовало хорошего инструмента, которым и должны были стать эффективно выстроенные способы и системы коммуникации. Управление ими давало возможность управлять самим пространством.

Русские монастыри, создавшие к концу XVI – началу XVII в. сложные локальные хозяйственные системы, состоявшие из владений, разбросанных по разным уездам, являлись своего рода «государствами в государстве», для которых правильно выстроенная система коммуникаций была основой их процветания. Вологодский Спасо-Прилуцкий монастырь был одним из тех, кто по необходимости должен был и мог создать эффективную систему сообщений. Помимо основного массива земель, расположенных вокруг Вологды, в его владении находились солеваренные промыслы в Соли Вычегодской, Тотьме и самый удаленный – на Беломорском побережье в Уне. С ними важно было поддерживать связь для управления ими и обеспечения финансирования из казны монастыря. Второй задачей была транспортировка вываренной соли к месту наиболее оживленной торговли, так как местные рынки уже в XVII в. не обладали достаточной емкостью, чтобы полностью реализовывать ее. Перевозка огромных объемов соли гужевым транспортом была бы разорительна из-за больших затрат на

стоимость подвод, прокорм лошадей, оплату труда сопровождавших подводы работников. Кроме того, сухопутные пути в это время были небезопасны, «поезд» мог подвергнуться разорению «вольными гулящими людьми». Наконец, передвижение таким способом было ограничено возможностью лошадиной тяги, объемом подвод. Не последнюю роль играло качество дорог, которые могли быть использованы с наибольшей эффективностью только в зимний период, начинавшийся в ноябре-декабре и заканчивавшийся в конце марта.

Альтернативой гужевым перевозкам в России являлись речные пути, по которым возможно было перемещать грузы, в десятки раз превышавшие объем и вес сухопутных транспортировок. Удачное расположение Спасо-Прилуцкого монастыря стало одним из важнейших факторов выстраивания им той системы коммуникаций, которая была основана на использовании главной артерии этого северного региона – Сухоно-Двинского речного пути. Он связывал между собой сам монастырь, расположенный в верховьях Сухоны, Тотемское устье и Устюг, где монастырь выстроил несколько амбаров, обеспечив таким образом надежный перевалочный пункт: сюда привозили и оставляли на зимовку («заморозку») соль из самого удаленного промысла в Уне, а при необходимости – и соль из расположенного недалеко Вычегодского устья. Наконец, монастырь стал принимать участие в Холмогорской торговле, привозя сюда хлеб и иные товары из Вологды и покупая здесь соль, которую вместе с привозимой из Уны морским путем монастырской солью отправлял на тех же судах в Вологду, являвшуюся одним из главных соляных рынков этого времени.

В работе, посвященной исследованию вотчины Спасо-Прилуцкого монастыря, Л. С. Прокофьева обратила внимание на очень скромные объемы продаваемого им хлеба (не более 3 %) по сравнению с огромными запасами, которыми он располагал в лучшие годы своего существования [Прокофьева, с. 75–76]. Возможно, следует рассматривать эти операции не как самоцель, а как часть организации транспортировки соли, торговля которой приносила монастырю основную прибыль. Между тем, отправлять пустые дощаники и насады в дальний путь до Холмогор, где соль стоила дешевле, не считая необходимости забрать унскую соль, было бы неэффективно. Созданная монахами схема в целом выглядела так: из Вологды в Холмогоры отправляли суда с товаром, либо взятым из вотчины монастыря, либо купленным по вологодской цене. В Холмогорах товар продавали с прибылью за счет разницы в ценах и мерах, на выручку и взятые из монастыря деньги покупали соль, отправляли ее в Вологду, где у монастыря был поставлен постоянно действующий соляной двор с амбарами и лавкой, и получали там прибыль, опять же за счет разницы в цене. Таким образом удавалось избежать порожнего хода судов за солью и решать все необходимые задачи коммуникации между частями хозяйства.

Как уже было сказано, важнейшей частью хозяйственной активности монастыря была организация торговли в Холмогорах. Отчетными

документами для властей монастыря (и основными источниками для данного исследования) являлись приходные и расходные книги, которые велись старцами, назначенными на эти должности. Насколько позволяют судить сохранившиеся материалы, для ведения торговых операций назначали двух старцев, один из которых выполнял обязанности казначея торговой службы и вел приходные и расходные книги. Отдельной «службой» являлся так называемый «судовой ход» до Холмогор и обратно с купленной и доставленной из Унской монастырской варницы солью. Этот старец получал деньги от казначея для уплаты государевых пошлин и найма команды – носников, кормщиков и осначих. Для организации судового хода назначали отдельного старца, который сам ведал расходами на поездку и вел отдельную книгу. Именно этот источник позволяет исследовать детали процесса транспортировки грузов монастырем.

Книги судового хода Спасо-Прилуцкого монастыря уже привлекали к себе внимание исследователей. Так, Л. С. Прокофьева на примере нескольких книг начала XVII в. остановилась на вопросах найма рабочей силы на монастырские суда, затрат на перевозку товаров, трудностей речного пути.

Важную роль в том, как именно были организованы процессы перемещения людей и вещей в доиндустриальную эпоху, играли природные факторы: реки замерзали и разливались в определенное время, останавливая или открывая навигацию; весенняя и осенняя распутица делала перемещение по сухопутным путям невозможным в это время; продолжительность светового дня определяла количество часов, которые можно было провести в пути; слишком сильные холода ограничивали возможность длительных переездов и т. п. Поэтому изучение вопросов организации транспортировки в каком-либо локальном регионе для периода XVI–XVIII вв. следует начинать с исследования природного ландшафта и климатических особенностей местности. Водный транспорт имел преимущества перед сухопутными перевозками. Грузоподъемность речных и прибрежных морских судов в разы превышала возможности гужевого транспорта, что покрывало издержки на провоз товара таким способом. Вместе с тем особенности прибрежного и донного рельефа, гидрологический режим рек, погодные условия требовали от человека создания гибкой системы использования водных ресурсов в качестве путей сообщения.

Первое, что обращает на себя внимание в преамбулах книг судового хода, – дата отправления. Когда вскрывались реки Сухоно-Двинского пути? По данным за 1881–1938 гг., верховья Сухоны, где находился монастырь, освобождались ото льда до 20 апреля, большая часть Сухоны – 20–25 апреля, Северная Двина и низовья Вычегды – 25–30 апреля и, наконец, устье Северной Двины – после 30 апреля. В 1938–1988 гг. Сухоно вскрывалась 20–25 апреля, вся Северная Двина и низовья Вычегды – 25–30 апреля. Сухоно и Вычегда вскрываются обычно очень дружно – за три-четыре дня, Северная Двина –

от восьми до 25 дней в разные годы. Но в среднем весь процесс занимает около десяти дней [Агафонова, с. 2–3].

После вскрытия рек ото льда в районах Устюга, Холмогор и ряде других мест частыми бывают заторы. С одной стороны, безопасное судоходство возможно только после полного окончания вскрытия и освобождения ото льда. С другой, многие реки России, и Сухоно-Двинская система не исключение, не могли полностью использоваться в течение всего времени навигации из-за мелководья. Тяжело нагруженные суда должны были успевать пройти во время подъема воды в весеннее половодье [Историческая география..., с. 173–174]. По-видимому, суда начинали движение после освобождения ото льда Сухоны и двигались вслед за вскрытием других рек. После Устюга, примерно на середине пути, к моменту перехода в Северную Двину, ледоход уже завершался и в ее низовьях. В первой половине мая начиналась навигация вдоль Летнего берега Белого моря. Это также открывало путь унским ладьям вдоль берега Белого моря и вверх по Северной Двине к Холмогорам. Очевидно, этот путь занимал меньше двух недель, так как один и тот же старец успевал приводить новую ладью один раз в месяц, проделывая путь туда-обратно за этот срок [Вотчинные хозяйственные книги, с. 245].

Современные прогнозы говорят о том, что серьезный сдвиг в сторону более раннего вскрытия рек Сухоно-Двинского пути возможен только при условии подъема среднемесячных температур на 1 °С (среднегодовой – примерно на 2 °С) и увеличения влажности на 25 % [Агафонова, с. 4]. При этом сроки сместятся только на два дня. Можно предположить, что и обратные процессы подчиняются той же логике: понижение среднемесячной температуры на 1 °С и, как результат, запаздывание вскрытия рек на два дня. Учитывая также разницу между старым и новым стилем и необходимость дожидаться очищения реки от ледяных заторов, по крайней мере, в начале пути, можно говорить о том, что в среднем навигация в XVI–XVII вв. должна была начинаться около 16–24 апреля. Ниже приведены данные о начале сплава монастырских судов по данным хозяйственных книг.

Отправка судов в Холмогоры (по данным монастырских хозяйственных книг)

Год	День отъезда из Вологды	День приезда в Холмогоры**
1593	28 апреля	10 мая
1594	18 апреля	–
1595	15 апреля	2 мая
1596	16 апреля	–
1597	7 мая	–
1599	14 апреля	–
1600	23 апреля	17 мая

1601	23 апреля	–
1602	20 апреля	20 мая
1603	28 апреля	–
1606	20 (28) апреля	–
1607	23 апреля	–
1608	22 апреля	–
1609	16 мая	–
1610	23 апреля	–
1615	5 апреля	2 мая
1617	14 апреля*	–
1618	15 апреля	–
1626	11 апреля	–
1628	24 апреля	–
1629	10 апреля	–
1630	6 апреля	6 мая
1631	март	–
1633	15 апреля	–
1634	20 апреля	–
1639	апрель	–
1640	24 мая	–
1643	14 марта	–
1645	14 апреля	–
1646	март	–
1647	3 апреля	–
1649	7 мая	–
1673	19 апреля	–
1676	май	–
1679	30 апреля	–
1695	27 апреля	–
1696	21 апреля	–

Источники: Архив СПб ИИ РАН. Ф. 271. Оп. 2. Д. 13, 16, 20, 24, 29, 33, 37, 38, 42, 44, 47, 67, 104, 111, 116, 120, 128, 136, 137, 142, 158, 168, 184, 196, 203, 210, 219, 306, 313, 322, 363, 366; РГАДА. Ф. 196. Оп. 1. Д. 7, 12, 13, 19, 30.

*Указана отправка дощаника не в Холмогоры, а к Соли Вычегодской, за монастырской солью, возможно, в Холмогоры суда ушли раньше, так как обычно именно они открывали навигацию;

**Данные есть не во всех книгах.

Как видим, за исключением нескольких лет данные, хотя и неполные, в целом не противоречат нашим предположительным расчетам, укладываясь в названный промежуток времени начала навигации. Более поздняя отправка судов в начале и конце XVII в. была связана, очевидно, с общим похолоданием, наблюдавшимся в эти годы, при этом важно отметить, что даже тогда задержка не превысила допусти-

мого отклонения (в два-три дня) при понижении среднегодовой температуры. По-видимому, серьезных изменений в гидрологическом режиме рек этого северного водного пути в указанное время все же не происходило.

Сроки прибытия в Холмогоры указаны в книгах не всегда, но мы можем ориентироваться на первые записи о начале торговых операций и приеме соли у приезжавших к этому времени из Уны старцев с вываренной солью. Так, в 1599 г. суда отправились из Вологды 14 апреля, вероятно, сразу после ледохода на Сухоне. В Холмогоры они прибыли 2 мая, а 4 мая сюда уже пришла ладья с солью из Уны. То есть на весь путь было затрачено 19 дней [Вотчинные хозяйственные книги, с. 235–241]. Ранее в 1593 г. суда отправились 28 апреля и пришли уже к 10 мая, так как этим днем датирована первая запись о продаже товара в Холмогорах, в этом случае весь путь занял меньше двух недель при условии отсутствия ошибки в книге [Там же, с. 116]. В среднем путь от Вологды до Холмогор занимал от 20 до 30 дней. Отрезок пути до Тотьмы вниз по течению занимал примерно 5–7 дней, столько же дней плыли вниз от Тотьмы до Устюга. Дальнейшее продолжение пути или остановка зависели, вероятно, от того, какова была ситуация на Двине: если она уже очистилась ото льда, можно было продолжать путь, в противном случае суда могли задержаться в Устюге на несколько дней.

Количество использовавшихся монастырем судов и их тип не оставались неизменными. Согласно грамоте великого князя Ивана Васильевича от 5 февраля 1534 г., монастырь мог беспошлинно отправлять для торговых операций в Холмогоры один насад [ГАВО. Ф. 1260. Оп. 2. Д. 4]. С 1590-х гг. в приходных и расходных книгах отмечена отправка двух насадов «по соль» в Холмогоры и одного дощаника в Соль Вычегодскую. Холмогорские насады нагружали товарами для их продажи в Холмогорах. Это были прежде всего хлеб и крупы, а также мед, воск, деготь, пенька. Для перевозки соли везли тару – рогожи разного размера, веревки. Этот товар и тара оценивались в деньгах и записывались в расходные книги, обычно сумма составляла около 450–500 руб. Причем в приходных и расходных книгах большого казначея эта статья всегда выглядит только как денежная, между тем, в книгах, которые велись специально для холмогорского торга, она показана как состоящая из двух частей – оценки взятых из монастыря или купленных в Вологде товаров и тары и собственно денежной суммы, выданной из казны для мелких расходов и для передачи старцам в самое удаленное от монастыря Унское усолье.

Вопрос грузоподъемности использовавшихся для речных перевозок в XVI–XVII вв. судов остается спорным, так как в источниках указан вес груза (обычно соль или хлеб), но следует учитывать тот факт, что суда могли быть нагружены не полностью. В. В. Брызгалов предположил, что использовавшиеся при речных перевозках дощаники (плоскодонные суда с палубой или полупалубой, имевшие парус)

делились на малые, так называемые «дощанички» (грузоподъемностью примерно 1200 пудов), и большие (2300 пудов) [Брызгалов, с. 134]. Если посчитать степень нагрузки судов другого типа, насадов, то по данным конца XVI – начала XVII в., полученным из хозяйственных книг Спасо-Прилуцкого монастыря, от Вологды их нагружали более чем 1000 четьми разного хлеба и круп, что при принятой тогда шестипудовой вологодской четверти составит более 6 тыс. пудов. Обратно в монастырь в 1593 г. на судах было отправлено 6746 пудов и три четверти соли [Вотчинные хозяйственные книги, с. 220–221], в 1598 г. старец Мисаил отправил из Холмогор насады с солью «за жаловальной грамотой», всего 7800 пудов с тремя четвертями [Там же, с. 220–221].

Но обратно насады могли идти и с меньшим грузом: в 1599 г. отправили купленную у «Первого Матвеева да Кормана, да Филипа» соль Уны 41 рогожу весом 1105 пудов с четвертью, а в 1600 г. на них погрузили первую пришедшую из Уны соль (80 рогож), что составило 2400 пудов [Вотчинные хозяйственные книги, с. 237, 245]. Возможно, в насады грузили также «заморозную» соль – ту, что оставляли зимовать в амбарах в предыдущем году. Меньшая загруженность судов, идущих в обратный путь, могла иметь вполне резонные основания: суда шли вверх по рекам за счет тягловой силы нанятых для этого работников – осначих, а не за счет течения рек. К тому же впереди на Сухоне имелось несколько сложных для прохождения мест, а вода к тому времени, когда начинался обратный ход, была уже не самой большой, и слишком глубокая осадка могла привести к аварии, что иногда случалось.

Еще один вид судов, использовавшихся для крупных перевозок Прилуцким монастырем, лодьи. Они были необходимы для доставки в Холмогоры соли, вываренной в Унском усолье. Этот путь проходил вдоль Летнего берега Белого моря, мимо Архангельска и далее вверх по Северной Двине. Известны лодьи малые (грузоподъемностью 2100–2300 пудов) и большие (2700–2800 пудов) [См.: Брызгалов; Филин; Гуслистова]. Монастырские усолья могли располагать собственным парком судов, как, например, это отмечено исследователями для усолей Соловецкого монастыря [Богомазова, 2013; 2015, с. 338–342]. Причем, по-видимому, наличие или отсутствие судов диктовалось прежде всего соображениями необходимости перевозить вываренную соль на дальние расстояния. Если такой потребности не было, то есть соль в основном продавали на месте или усолье располагалось недалеко от монастыря, то собственных грузовых судов у него не было. Так, например, обстояло дело с Тотемским и Вычегодским усольями Спасо-Прилуцкого монастыря, который при необходимости всегда мог отправить в них дощаник из Вологды. Иного решения требовала задача доставки соли, вываренной в Уне. Унские старцы должны были сами ко времени прибытия в Холмогоры монастырских насадов привезти туда свою соль. Для этого они использовали как собственные суда, так и наемные. Так как путь проходил

не только по Двине, но и главным образом вдоль береговой линии Белого моря, старцы использовали лодьи – суда, приспособленные как к морским, так и к речным перевозкам при большой воде (из-за большей, чем у насадов и дощаников, осадки). Книги Унского усоля сообщают об отправке лодий с солью с нанятыми на них кормщиком и шестью работниками по нескольку раз в течение сезона. Не совсем ясно, каким образом было организовано согласование прибытия насадов из монастыря и первых лодий из Уны в Холмогоры: по расходным книгам Холмогорского торгового понятия только, что это происходило с минимальной разницей в днях прибытия (один-два). Возможно, из монастыря отправляли слугу с известиями, но в таком случае эта информация должна была быть внесена в расходные монастырские книги, так как слуга получал деньги на проезд. Между тем, таких записей нет. Остается предположить, что старцы очень хорошо ориентировались в водном режиме как рек, так и Белого моря и отправляли лодьи сразу после вскрытия прибрежной полосы, причем этот путь занимал примерно столько же времени, как и остаток пути насадов от Устья до Холмогор.

В книгах «судового хода» описаны некоторые подробности поездки. Так, в начале пути, при отплытии из Вологды и обратно из Холмогор, на судах обязательно служили молебны, за что платили причту в шесть денег. По пути также часто раздавали деньги нищим и попам. Основными точками, где делали остановки для уплаты пошлин и закупки продовольствия, а иногда и мелкого ремонта, были Тотьма и Устюг, где находились таможи. В Устюге и Тотьме покупали хлеб или пекли его для наемных работников – кормщиков, осначих, носников. Если поездка выпадала не на дни поста, то им же покупали мясо, яйца, молоко. Вообще обеспечение наемной рабочей силы продовольствием входило, по-видимому, в расходы монастыря. Кроме того, по прибытии в конечный пункт вытным осначим оплачивали баню.

Для поездки старец «судового хода» должен был нанять команду. Она не была одинаковой по составу при поездке вниз к Холмогорам и вверх к Вологде. От Вологды до Холмогор нанимали кормщиков, по одному на каждое судно, и носников, также по одному на судно. В разные годы оплата их услуг не была одинаковой и колебалась от четырех до семи рублей, причем носнику платили больше. Их труд требовал высокой квалификации, знаний, которые могли передаваться из поколения в поколение. Но и ответственность их тоже была высокой. Если по вине носника или кормщика происходила авария, то монастырь мог возложить на него все убытки. Так, носник Василий Никитин сын после того, как монастырский дощаник натолкнулся на камень, и в результате вся соль затонула, должен был ходить бесплатно в зачет долга на монастырских судах, пока не «заходит» убыток в 800 руб. А так как сумма была велика, и выплата растягивалась на годы, то монастырские власти вписали в порядную и его сына [Прокофьева, с. 80; ГАВО. Ф. 1260. Оп. 1. Д. 58].

Кормщиков нанимали на весь путь как вниз, так и вверх. Носники имели более узкую специализацию и нужны были прежде всего для того, чтобы провести суда вверх по реке, избежав отмелей и камней. Из таможенных книг Устюга и монастырских книг «судового хода» становится ясно, что на Сухоно-Двинском пути существовали три категории носников, ведавших своим участком: двинские, сухонские (на Нижней Сухоне) и верхнесухонские. Первых нанимали в Холмогорах, вторых – в Устюге до Тотьмы, и последних – от Тотьмы до Вологды. Особенно ценились носники, умевшие провести судно на самом сложном участке между Устюгом и Тотьмой, где находились восемь перекаатов и порог Опока с крутым разворотом и обрывистыми берегами. Старец Иев Колышкин, ведший монастырские дощаники в 1607 г., нанял двух двинских носников за 5 руб., а затем двух носников сухонских в Устюге – Аникия Волкова за 9,5 руб. и Ивана Кулебякина за 6,5 руб. до Тотьмы. Монастырь старался устанавливать стабильные связи с теми специалистами, которые были ему необходимы. Некоторые имена кормщиков и носников повторяются в книгах судового хода за разные годы. Так, тот же Иван Кулебякин проводил монастырские суда в 1612 и 1614 г. Вологодский кормщик Марк, умерший во время судового хода в 1618 г., до этого также водил монастырские суда в Холмогоры и обратно [РГАДА. Ф. 196. Оп. 1. Д. 20. Д. 19].

В Устюге также нанимали двух прикольщиков (вероятно, для швартовки судна) за 1–1,20 руб. каждому и двух присадчиков (посадчиков) за 0,7–1 руб. каждому, задачей которых было, по-видимому, удерживать судно в фарватере на сложных участках.

В XVII в. кормщики и носники составляли своего рода элиту наемных людей, живших за счет обслуживания водных путей. Они отличались чрезвычайной сплоченностью, отстаивая свои интересы, в том числе и перед властями [Введенский, с. 58–59; Устюгов, с. 192]. В отличие от них, чье искусство было невозможно без обучения и тренировки, прикольщики и присадчики должны были обладать прежде всего физической силой и некоторым опытом в своем деле, и, судя по величине оплаты их труда, они занимали среднее место в социальной структуре посадских жителей, живших за счет обслуживания речных транспортных путей.

Самыми опасными местами считались Стрельнинский порог и Опока. Здесь для облегчения насада или дощаника часто нанимали («кортомили») паузки для перевозки на них груза, а также дополнительных рабочих, которых требовалось порядка 100–120 человек для двух насадов. За эту работу платили не более двух копеек каждому, но нужно учитывать, что за один день такая команда переводила через опасные места не одно судно. Кроме того, обычно эти же работники предлагали свои услуги для спасения судов, потерпевших аварию в опасных местах, перевозили грузы с севших на мель или вмерзших во время позднего осеннего «хода» дощаников и насадов. Те, кто занимались такого рода трудом или нанимались в оснащение, чей труд

за всю поездку в обе стороны оценивался от 3 до 3,5 руб. и заключался в исполнении самой тяжелой физической работы (осначие могли быть гребцами при ходе по течению, а также гребцами и бурлаками, тянущими судно вверх по реке), были, безусловно, дешевой неквалифицированной рабочей силой.

П. А. Колесников, основываясь на сопоставлении данных переписных книг Тотьмы за соседние годы, отмечал процесс маргинализации низших слоев посадского населения, постепенное «сползание» большей части тех, кто первоначально значился бобылем, в нищие. Он же полагал, что именно обнищавшее население города в первую очередь пополняло ряды неквалифицированных работников-водников [Колесников]. При этом своя организация была и здесь. Л. С. Прокофьева обратила внимание на то, что при найме вытнх осначих старцы записывали их группами по схеме «имярек со товарищы», причем каждая группа располагалась в книгах по мере убывания стоимости назначенной им оплаты труда [Прокофьева, с. 80]. С одной стороны, здесь, безусловно, имеет место стремление монастыря найти как можно более дешевых работников, поэтому, если первых нанимают еще за относительно высокую цену (в начале XVII в. – около 3,5 руб. каждому), то дальше возрастает конкуренция, и последние получают 3 руб. и менее за ту же работу. С другой стороны, очевидно, именно от лидера группы зависело то, как быстро он сумеет сориентироваться и заключить для своих товарищей наиболее выгодную сделку, предложив необходимые услуги. С точки зрения организации большого числа работников для монастырских старцев также было, по-видимому, удобнее иметь дело с несколькими лидерами сложившихся групп, участники которых были связаны отношениями взаимного поручительства и хорошо знали друг друга.

Пришедшие к Холмогорам с товарами насады старцы стремились отправить как можно скорее назад, нагрузив их купленной или монастырской солью, в том числе той, которая была оставлена в амбарах с прошлого года. Тем самым монастырь избегал простоя команды и дополнительных издержек. Сами приказные старцы холмогорского торгового выезда уже без груза, по завершении торговли, назад в монастырь ближе к осени или в ее начале. Для этого у них было несколько различных возможностей. Они могли поехать всего за полтину за двоих пассажирами на каике (небольшом грузовом судне) или «на присаде на чюжем дощаничке», как например, это сделали в 1602 г. два старца, заплатив за проезд 2,5 руб. [РГАДА. Ф. 196. Оп. 1. Д. 20; Д. 19. Л. 12 об.].

По завершении поездки требовалось нанять людей для выгрузки из насадов и дощаников соли, это могло занять до трех недель, когда старец жил на Вологодском монастырском подворье. После разгрузки насады как недолговечные суда, по-видимому, разбирали на доски, а дощаники, чей срок использования был дольше, чистили, также нанимая работников, смолили и конопатили.

Если по каким-либо причинам продать весь товар за лето не удавалось, могла возникнуть необходимость допродажи оставленного товара накануне прибытия новой партии. Так, в 1598 г. для продажи оставшегося с прошлого года на Холмогорах товара (ржи) из монастыря был отправлен старец Мисаил. Поездка была довольно срочной, так как до отправки регулярной партии товаров, происходившей сразу после начала речной навигации примерно в середине – конце апреля, нужно было освободить склады от залежавшегося товара. Насады с новым товаром приходили в Холмогоры либо в первых числах, либо к середине мая. Таким образом, на все, включая дорогу до Холмогор, у старца Мисаила было около месяца. Он ехал «самтретей на наемных конех» (то есть с ним были еще двое), за двух лошадей заплатил 12 алтын и на корм коням издержал еще 15 алтын (овес и сено ездок покупал сам или платил ямщику). Так как в книге есть только дата отправления – 28 марта, но нет даты прибытия в Холмогоры, то вычислить потраченное на такой способ передвижения время можно только приблизительно. В расходной книге холмогорского торгового года есть указание на то, что Пасху старец Мисаил встретил уже в Холмогорах: «варил квас на праздник на Христово воскресение»; приходили попы – дал гривну [Вотчинные хозяйственные книги, с. 220]. Пасха в 1598 г. пришлось на 16 апреля, к тому времени Мисаил успел перенести амбар и сделать еще несколько важных дел. Если предположить, что заниматься сугубо мирскими делами в течение среды – субботы Страстной недели он не мог, а упомянутая им покупка в дороге черной икры на 4 алтына была сделана по случаю Лазаревой субботы (8 апреля), в то время как следующая запись свидетельствует о покупке уже в Холмогорах двух пудов семги, то его приезд в Холмогоры следует датировать 9 апреля. Употребление икры в пищу во время Великого поста допускается только в Лазареву субботу, рыбы – в Вербное воскресенье, пришедшееся на 9 апреля, таким образом, поездка заняла не более двух недель. Путь от Вологды до Холмогор проходил преимущественно вдоль русла рек, это расстояние составляет около 700 км, следовательно, в среднем старец Мисаил проезжал в день по 50 км.

Второе регулярное направление транспортного сообщения связывало монастырь с Солью Вычегодской, где он владел варницами. Эту соль тоже доставляли в Вологду, для чего весной после освобождения речного пути ото льда отправляли меньшее по размеру судно – дощаник. В отличие от Холмогор, цель этой поездки была только в доставке соли. И, в отличие от Унского усолья, вычегодский промысел не имел в своем распоряжении крупных судов. Для этих целей либо использовали монастырские дощаники, либо нанимали вологжан вместе с их судном. 11 апреля 1595 г. для провоза соли монастырь нанял дощаник у Меншика Корцова. По договору ему должны были с каждой тысячи пудов заплатить по 25 алтын, при этом выдали задаток 15 руб. Далее 16 апреля ему выплатили еще 25 руб., в июне – следую-

щие 5 руб., а последний платеж, 10 руб. 8 алтын 4 деньга, ему же записан в следующей расходной книге 25 июля 1595 г. Всего Меншику было выплачено 55 руб. 17 алтын 1 деньга, что при пересчете на 25 алтын за тысячу пудов составит более 7 тыс. пудов соли, которую он, очевидно, перевез. О найме команды на этот дощаник речи не идет, видимо, это было делом самого Меншика, и затраты были включены в стоимость провоза по умолчанию [Вотчинные хозяйственные книги, с. 336–337, 346].

Монастырскую соль в 1595 г. от Холмогор до Вологды доставили также на наемном судне Григория Герасимова, которому заплатили за провоз 3128 пудов 46 руб. 30 алтын 4 деньга, «по 3 деньга с пуда», что намного дешевле, чем взял Меншик Корцов за более короткую дистанцию [Там же, с. 346].

Наконец, в Устюг «по заморозную соль», то есть соль, оставленную на зиму в монастырских амбарах в этом перевалочном пункте, были отправлены два монастырских насада со старцем Илинархом, получившим на уплату пошлин и прочие судовые расходы 100 руб. [Вотчинные хозяйственные книги, с. 336].

Свой дощаник посылали за солью в Вычегодский промысел в 1600 г. 23 апреля одновременно с отпущенными к Холмогорам насадами старца Дионисия к Соли Вычегодской был послан с дощаником слуга Русин Ефремов, на судовой расход и пошлины ему выдали 40 руб., и еще 17 руб. 30 алтын – «передать старцу Деонисью на соляную варю» [Там же, с. 364].

Третьим направлением регулярных перевозок была Тотьма. Здесь находился крупнейший из монастырских соляных промыслов (в начале XVII в. здесь было четыре действующие варницы) [Прокофьева, с. 41]. В Гейманом была опубликована одна из книг Тотемского промысла, а также проведено исследование некоторых особенностей ведения промысла. Часть вываренной в Тотьме соли старцы продавали здесь же или отвозили вниз в Заозерье, куда отправляли во время навигации дощаник [Гейман, с. 98].

Одним из способов транспортировки осенней тотемской соли, оставшейся «в непродаже», была перевозка возами по зимнему санному пути. В январе 1623 г. «приезжали из монастыря в Тотомской промысел посол старец Власей да старец Леанид в три поимки». Эти «послы» отправлены были назад по зимнему пути с солью: 6 января поехал старец Влас, повез 21 рогожу весом («по чоголоцкому весу») 566,75 пуда, затем 26 числа повез 26 рогож весом 731,75 пуда старец Леонид, наконец, вернувшийся старец Власий отвез 4 февраля третью партию соли – 67 рогож весом «в вологоцкий контарь» 1676,75 пуда [Там же, с. 94].

После ледохода и открытия навигации возобновлялись речные перевозки по Сухоне. В августе 1576 г. сюда был послан старец Левкий с судном «по соль» [Вотчинные хозяйственные книги, с. 364], 10 июля 1623 г. на дощанике отправили в монастырь со старцем Дионисием

22 рогожи соли весом 703,25 пуда. Третья возможность транспортировки соли с промысла в монастырь была связана с проходящими монастырскими насадами, возвращавшимися из Холмогор. Как было отмечено выше, подсчеты показали, что насады там нагружали не полностью, и это объясняется тем, что часто их догружали солью из Тотемского промысла, мимо которого они проходили. В 1623 г. последняя крупная партия соли была отправлена со старцем Иосифом, который шел «с Колмогор на насаде», и с ним отправили из Тотмы 40 рогож весом 1220,75 пуда. Из тотемских книг узнаем также о том, что и вниз насады могли быть догружены в Тотме хлебом: 26 апреля «шел с Вологды на насаде к Колмогорам старец Ияков Скутнев, дали ему ис Тотомского промыслу хлеба на насад» – 40 четвертей ржи и 38 четвертей овса «в тотемскую меру» [Гейман, с. 96].

Итак в конце XVI в. монастырь использовал четыре маршрута по Сухоно-Двинскому пути для своих целей (рис. 1):



1. Структура водных коммуникаций в хозяйстве Спасо-Прилуцкого монастыря¹

1. River Routes in the Spaso-Prilutsky Monastery

– Вологда – Холмогоры – для провоза товаров, реализуемых на холмогорском рынке, а также для принятия соли из удаленного Унского усолья, Неноксы, для покупки соли у частных лиц (унской, морской, некоторых северных монастырей, также варивших соль в Уне и Неноксе).

¹ Автор выражает искреннюю благодарность А. А. Фролову за помощь в составлении карты-схемы.

– Вологда – Устюг – за оставленной на зимовье в Устюге солью (своей и купленной, доставленной из Холмогор). Отправляли один или два насада.

– Вологда – Соль Вычегодская. Сюда отправляли дощаник за солью, вываренной монастырскими варницами, возможно, ездил один из старцев, в чьем ведении в этот год находились вычегодские варницы, или слуга.

– Вологда – Тотьма. Поскольку это усолье располагалось ближе всего к монастырю, а Тотьма к тому же являлась крупным узлом гужевых перевозок (здесь даже покупали сани, возы, тягловую силу), транспортировка соли могла осуществляться как сухопутным зимним санным путем, так и по воде, для чего сюда по просьбе приказного усольского старца присылали дощаник или лодью. При этом часто догружали солью проходящие транзитные монастырские суда, идущие из Холмогор, и хлебом – в Холмогоры.

Система коммуникаций, выстроенная Спасо-Прилуцким монастырем, позволяла ему решать необходимые экономические задачи в огромном разбросанном по большой территории хозяйстве с наименьшими потерями. Важными факторами успеха были умение приспособлять свои нужды к природным гидроклиматическим условиям, создание и эффективное использование социальных сетей, позволявших на наиболее выгодных условиях набирать рабочую силу, согласование действий между различными участниками и главами отдельных монастырских служб, гибкая система использования транспортных средств, не исключая найм судов, вместо содержания большого парка собственных при возможном их простое. Управляя пространством, монахи обеспечивали экономическую стабильность своей обители на протяжении длительного времени.

Список литературы

Агафонова С. А., Фролова Н. Л. Особенности ледового режима рек бассейна Северной Двины // Водные ресурсы. М. : Наука, 2006. Т. 33. № 6. С. 1–9.

Богомазова А. А. Морская инфраструктура Соловецкого монастыря в XVII – начале XVIII в. // Русь, Россия : Средневековье и Новое время. Вып. 4. Четвертые чтения памяти академика РАН Л. В. Милова : материалы к междунар. науч. конф. Москва, 26 окт. – 1 нояб. 2015 г. М. : Изд-во МГУ, 2015. С. 368–373.

Богомазова А. А. Морские суда в хозяйстве усольий Соловецкого монастыря в середине XVII в. (по данным отводных книг усольий) // Русь, Россия : Средневековье и Новое время. Вып. 3. Третьи чтения памяти академика РАН Л. В. Милова : материалы к междунар. науч. конф. Москва, 21–23 нояб. 2013 г. М. : Изд-во МГУ, 2013. С. 236–242.

Брызгалов В. В. Транспортировка соли из поморских усольий в Холмогоры в середине XVII века // Труды XI съезда Русского географического общества. Т. 7. СПб. : Наука, 2000. С. 130–134.

Введенский А. А. Транспортные рабочие – водники // Архив по истории труда в России : в 15 т. Петроград : Гос. изд-во, 1922–1925. Т. 3. С. 58–59.

Водные пути: пути жизни, пути культуры : материалы междунар. науч. конф., Тверь, 15–19 сент. 2015 г. Тверь : СФК-офис, 2015. 446 с.

Вотчинные хозяйственные книги XVI в. : в 2 вып. М. ; Л. : Изд-во Ин-та истории АН СССР, 1979.

- ГАВО. Ф. 1260. Оп. 1. Д. 4, 58.
- Гейман В. Г. Материалы по истории русской соляной промышленности (Тотемский соляной промысел Спасо-Прилуцкого монастыря в 1622/1623 гг.) // Труды государственной публичной библиотеки имени М. Е. Салтыкова-Щедрина. Т. 5 (8). Л. : Гос. публич. библиотека имени М. Е. Салтыкова-Щедрина, 1958.
- Гуслистова А. Н. Торговый речной флот вологжан в начальный период Петровских реформ // Историческое краеведение и архивы : материалы межрегион. науч. конф. Вып. 11. Вологда : Легия, 2004. С. 92–100.
- Истомина Э. Г. Водный транспорт России в дореформенный период (историко-географическое исследование). М. : Наука, 1991. 264 с.
- Истомина Э. Г. География культуры и историческая география: проблемы взаимодействия // Проблемы исторической географии и демографии России. Вып. 1. М. : Изд-во Ин-та рос. истории РАН, 2007. С. 42–52.
- Истомина Э. Г. Пути сообщения России в XVII – начале XIX в. // Российская империя от истоков до начала XIX века : Очерки социально-политической и экономической истории. М. : Рус. панорама, 2011. С. 530–550.
- Историческая география России IX– начала XX века : Территория. Население. Экономика : очерки. М. : Изд-во Ин-та рос. истории РАН, 2013. 336 с.
- Колесников П. А. Социально-экономические отношения на Тотемском посаде в XVII в. // История СССР. 1958. № 2. М. : Наука. С. 143.
- Прокофьева Л. С. Вотчинное хозяйство в XVII веке. М. ; Л. : Изд-во АН СССР, 1959. 178 с.
- РГАДА. Ф. 196. Оп. 1. Д. 19, 20.
- Устюгов Н. В. Работные люди на Сухонско-Двинском водном пути // Исторические записки. Т. 6. М. : Изд-во АН СССР, 1940.
- Филин П. А. Судостроение Соловецкого монастыря: лодья «Преподобный Зосима». М. : Рос. науч.-исслед. ин-т культурного и природного наследия, 2004. 177 с.
- Arnold E. F. *Negotiating the Landscape : Environment and Monastic Identity in the Medieval Ardennes*. Philadelphia : Univ. of Pennsylvania Press, 2013. 312 p.

References

- Agafonova, S. A. & Frolova, N. L. (2006). *Osobennosti ledovogo rezhima rek basseyna Severnoy Dviny* [Features of the Northern Dvina Basin's Ice Regime]. In *Vodnye resursy*, Vol. 33, № 6, pp. 1–9. Moscow, Nauka.
- Arnold, E. F. (2013). *Negotiating the Landscape : Environment and Monastic Identity in the Medieval Ardennes*. 312 p. Philadelphia, University of Pennsylvania Press.
- Bogomazova, A. A. (2013). *Morskije suda v khozyaystve usolij Solovetskogo monastyrya v seredine XVII v. (po dannym otvodnykh knig usolij)* [Ships in the Salt Works Economy of the Solovetsky Monastery in the mid-17th Century. (According to the Diverting Salt Works Books)]. In *Rus', Rossiya : Srednevekov'e i Novoe vremya*. Iss. 3. Tret'i chteniya pamyati akademika RAN L. V. Milova : materialy k mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. Moskva, 21–23 noyabrya 2013 g. (pp. 236–242). Moscow, Izdatel'stvo MGU.
- Bogomazova, A. A. (2015). *Morskaya infrastruktura Solovetskogo monastyrya v XVII – nachale XVIII v.* [Maritime Infrastructure of the Solovetsky Monastery in the 17th – Early 18th Century]. In *Rus', Rossiya : Srednevekov'e i Novoe vremya*. Iss. 4. Chetvertye chteniya pamyati akademika RAN L. V. Milova : materialy k mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. Moskva, 26 oktyabrya – 1 noyabrya 2015 g. (pp. 368–373). Moscow, Izdatel'stvo MGU.
- Bryzgalov, V. V. (2000). *Transportirovka soli iz pomorskikh usolij v Kholmogory v seredine XVII veka* [Salt Transportation from the Seaboard Salt Works to Kholmogory in the mid-17th Century]. In *Trudy XI s'ezda Russkogo geograficheskogo obshchestva*, Vol. 7, pp. 130–134. St. Petersburg, Nauka.
- Filin, P. A. (2004). *Sudostroenie Solovetskogo monastyrya: lod'ya "Prepodobnyy Zosima"* [Shipbuilding in the Solovetsky Monastery: Boat "Saint Zosima"]. 177 p. Moscow, Rossiyskiy nauchno-issledovatel'skiy institut kul'turnogo i prirodnogo naslediya.
- Geyman, V. G. (1958). *Materialy po istorii russkoy solyanoy promyshlennosti (Totemsky solyanoy promysel Spaso-Prilutskogo monastyrya v 1622/1623 gg.)* [Materials on the History of Russian Salt Industry (Tot'ma Salt Works of the Spaso-Prilutsky Monastery in 1622/1623)]. In *Trudy gosudarstvennoy publichnoy biblioteki imeni M. E. Saltykova-*

Shchedrina, Vol. 5 (8), pp. 71–104. Leningrad, Gosudarstvennaya publichnaya biblioteka imeni M. E. Saltykova-Shchedrina.

Gosudarstvennyy arkhiv Vologodskoy oblasti (State Archive of Vologda Region). Stock 1260. List 1. Dossier 4, 58.

Guslistova, A. N. (2004). *Torgovyy rechnoy flot vologzhan v nachal'nyy period Petrovskikh reform* [Commercial River Fleet of Vologda in the Initial Period of Petrine Reforms]. In *Istoricheskoe kraevedenie i arkhivy : materialy mezhhregional'noy nauchnoy konferentsii, Iss. 11*, pp. 92–100. Vologda, Legiya.

Istomina, E. G. (1991). *Vodnyy transport Rossii v doreformennyy period (istoriko-geograficheskoe issledovanie)* [Russia Water Transport in the Pre-reform Period (A Historical-Geographical Study)]. 264 p. Moscow, Nauka.

Istomina, E. G. (2007). *Geografiya kul'tury i istoricheskaya geografiya: problemy vzaimodeystviya* [Cultural Geography and Historical Geography : Problems of Interaction]. In *Problemy istoricheskoy geografii i demografii Rossii, Iss. 1*, pp. 42–52. Moscow, Izdatel'stvo Instituta rossiyskoy istorii RAN.

Istomina, E. G. (2011). *Puti soobshcheniya Rossii v XVII – nachale XIX v.* [Russian communications in the 17th – Early 19th centuries]. In *Rossiyskaya imperiya ot istokov do nachala XIX veka : Ocherki sotsial'no-politicheskoy i ekonomicheskoy istorii* (pp. 530–550). Moscow, Russkaya panorama.

Istoricheskaya geografiya Rossii IX – nachala XX veka : Territoriya. Naselenie. Ekonomika : ocherki [Historical Geography of Russia, 9th – Early 20th Centuries. Territory. Population. Economy: Essays]. (2013). 336 p. Moscow, Izdatel'stvo Instituta rossiyskoy istorii RAN.

Kolesnikov, P. A. (1958). *Sotsial'no-ekonomicheskie otnosheniya na Totemskom posade v XVII v.* [Socio-economic Relations in Totemsky Tenements in the 17th century]. In *Istoriya SSSR, 2*, p. 143. Moscow, Nauka.

Prokof'eva, L. S. (1959). *Votchinnoe khozyaystvo v XVII veke* [Patrimonial Economy in the 17th Century]. 178 p. Moscow, Leningrad, Izdatel'stvo AN SSSR.

Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv drevnikh aktov (Russian State Archive of Ancient Acts). Stock 196. List 1. Dossier 19, 20.

Ustyugov, N. V. (1940). *Rabotnye lyudi na Sukhonsko-Dvinskom vodnom puti v pervoy polovine XVII v.* [Workmen on Sukhona-Dvina Waterway in the First Half of the 17th century]. In *Istoricheskie zapiski, Vol. 6*, pp. 167–194. Moscow, Izdatel'stvo AN SSSR.

Vvedenskiy, A. A. (1922). *Transportnye rabochie-vodniki* [Water Transport Workers]. In *Arkhiv po istorii truda v Rossii v 15 t, Vol. 3*, pp. 58–59. Petrograd, Gosudarstvennoe izdatel'stvo.

Vodnye puti: puti zhizni, puti kul'tury : materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, Tver', 15–19 sentyabrya 2015 g. [Waterways: The Way of Life, Way of Culture: Handbook of the International Academic Conf., Tver, 15–19 September]. (2015). 446 p. Tver, SFK-ofis.

Votchinnye khozyaystvennye knigi XVI v. [Fiefdom economic books of the 16th Century]. (1979). Iss. I–II. 418 p. Moscow, Leningrad, Izdatel'stvo Instituta istorii AN SSSR.

The article was submitted on 07.05.2016