

²⁹ Подробнее см.: *Дубман Э.Л.* Промысловое рыболовство и освоение юго-востока Европейской России в конце XVI – XVII вв. // *Дубман Э.Л., Кабытов П.С., Тагирова Н.Ф.* Указ. соч. С. 20–31.

³⁰ РГАДА, ф. 125, оп. 1, д. 35 (1684 г.), л. 30–31, 70, 104 и др.; *Паллас П.С.* Указ. соч.; *Лепехин И.И.* Указ. соч.; Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. 2. СПб., 1860.

³¹ РГАДА, ф. 26, оп. 2, д. 55, ч. 1, л. 25–26, 322 об., 353; ч. 2, л. 28 об.; *Степанов И.В.* Хозяйственная деятельность Московского правительства... С. 126.

³² *Дубман Э.Л., Кабытов П.С., Тагирова Н.Ф.* Указ. соч. С. 74–84.

³³ РГАДА, ф. 26, оп. 2, д. 55, ч. 1, л. 4 об.–11 об., 23–26, 98 об.

³⁴ Там же, ф. 237, оп. 1, ч. 1, д. 3.

³⁵ Там же, ф. 26, оп. 1, д. 12, л. 264–267 об.; ф. 235, оп. 2, д. 84; ф. 237, оп. 1, ч. 1, д. 3, л. 195–202 об., 426–234.

³⁶ *Зерцалов А.Н.* Указ. соч. С. 138.

³⁷ Труды Саратовской ученой архивной комиссии. Вып. 20. Саратов, 1896. С. 214–215.

³⁸ РГАДА, ф. 281, д. 11528, л. 5.

³⁹ Там же, ф. 26, оп. 2, д. 54, ч. 9, л. 20–31; *Дубман Э.Л., Кабытов Л.С., Тагирова Н.Ф.* Указ. соч. С. 54.

⁴⁰ РГАДА, ф. 125, оп. 1, д. 29 (1683 г.), л. 1–8; д. 35 (1684 г.), л. 1–144; ф. 159, оп. 1, д. 59 (1692–1694 гг.), л. 1–19; ф. 11, д. 70, л. 20–31; ф. 26, д. 54, ч. 9, л. 74 об.–75, 84, 89–91.

⁴¹ Там же, ф. 281, д. 11562.

⁴² Там же, ф. 125, оп. 1, д. 35 (1684 г.), л. 1–144; ф. 11, д. 70, л. 74 об.–75, 84 об., 89–91; ф. 26, оп. 1, д. 54, ч. 9, л. 20–31; оп. 2, д. 58, л. 118, 290–291.

⁴³ Там же, ф. 11, д. 70, л. 74 об.–75, 84 об., 89–91; ф. 26, оп. 1, д. 54, ч. 9, л. 20–31; оп. 2, д. 58, л. 118, 290–291; *Герасимов А.А.* Указ. соч. С. 230; *Бахрушин С.В.* Указ. соч.; *Дубман Э.Л.* Надеинское Усолье // Самарский земский сборник. Самара, 1995; он же. Хозяйственное освоение... С. 41–51.

⁴⁴ Сборник выписок из архивных бумаг о Петре Великом. Т. 2. М., 1872. С. 242–243; *Борисов А.М.* Хозяйство Соловецкого монастыря и борьба крестьян с северными монастырями в XVI–XVII веках. Петрозаводск, 1966. С. 170–171; *Степанов И.В.* Хозяйственная деятельность Московского правительства... С. 116–121.

⁴⁵ *Милов Л.В.* Великолукский пахарь и особенности российского исторического процесса. М., 1998. С. 486.

© 2012 г. О. В. СЕМЕНОВ *

СИСТЕМА ЯМСКОЙ ГОНЬБЫ И ГОСУДАРСТВЕННОЕ «СУДОВОЕ ДЕЛО» В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В XVII ВЕКЕ

Система профессиональной ямской гоньбы зародилась в Сибири в конце XVI в. Она сыграла важную роль в деле утверждения русских позиций в крае, его освоении и дальнейшем развитии. Именно на ямщиков в рамках своих и близлежащих уездов приходился основной объем водных перевозок, следовавших по казенной необходимости людей и грузов¹. Они были причастны и к государственному «судовому делу»². В научной литературе эта сторона деятельности насельников сибирских ямов до сих пор не получила сколько-нибудь целостного освещения. Между тем она оказывала непосредственное влияние на качество отправляемых ими функций.

На протяжении всего XVII в. основными путями сообщения в Сибири оставались водные магистрали³. Это способствовало интенсивному развитию казенного и частного судостроения. Так, на территории Верхотурского уезда, являвшегося одним из крупнейших центров речного и морского «судового дела» в крае, лодки, струги, каюки,

* Семенов Олег Владимирович, кандидат исторических наук, доцент Уральского федерального университета им. первого Президента России Б.Н. Ельцина.

дошаники, кочи⁴ и прочие типы судов строились «под городом», в деревне Меркушиной, на Кошае, Лялинском устье, в слободах Тагильской, Невьянской, Верхне-Ницынской, Ирбитской, Усть-Ирбитской, Белослудской, Арамашевской, Чусовской (Уткинской) и др.⁵ Имелись свои верфи и в других сибирских уездах. Следует учитывать, что интенсивность работы плотбищ зависела не только от возраставшего с течением времени потока людей и грузов: не в меньшей степени она была обусловлена повышенным износом самих судов, большинство из которых приходили в негодность уже после второй–третьей навигации. Кроме того, на Верхотурье, Туринский острог и Тюмень нередко возлагалась обязанность по обеспечению водными средствами передвижения остальных территорий Сибири⁶.

Развитие судостроения было невозможным без наличия соответствующих специалистов. Ввиду нехватки в Верхотурье русских насельников с конца XVI в. тяглицы Поморья в рамках «сибирских отпусков» ежегодно присылали туда мастеров (уставщиков) и рядовых плотников, а также «судовые припасы»⁷. Это была дорогостоящая и обременительная для тяглицев повинность. Тем не менее все известные нам в первой четверти XVII в. попытки властей полностью освободить их от нее потерпели неудачу⁸. В дальнейшем, по мере освоения Сибири, в «судовое дело» все активнее втягивалось местное русское население⁹. Хотя основное бремя повинности падало на посадские и крестьянские «миры», нередко к ней привлекались и ямщики. В 1644 г., например, жители Верхотурского яма жаловались на то, что местные власти «неведамо почему» заставляют их готовить и доставлять на плотбище корабельный лес¹⁰. Челобитчики просили снять с них эти обязанности, дабы «вконец» не разориться и от ямской гоньбы «не отбыть»¹¹. Ответная царская грамота (от 28 декабря 1644 г.) запрещала воеводе М.Ф. Стрешневу и подьячему с приписью М.М. Лихачеву привлекать ямщиков к заготовке и возке леса для тех судов, которые «к весне» должны были строить присланные из Поморья плотники¹². Однако в остальных случаях они от судовой повинности не освобождались. В 1660 г. верхотурские ямщики в очередной раз сетовали на то, что «по вся годы» вынуждены нанимать людей для доставки материалов «из лесу на Верхотурье на дошаничное дело». На эту «воску» они ежегодно тратили свыше 20 руб. Кроме того, ямщики покупали необходимые для «корабельного дела» смолу, бересту, лыко и т.д., что обходилось им «рублю на четыре и болши»¹³.

Помимо заготовки и доставки необходимых материалов сибирские ямщики привлекались и непосредственно к строительству предназначенных «для воеводцких и хлебных отпусков» судов. Казна оплачивала плотникам их работу, но «по указной», заниженной цене. В 1640 г. туринские ямщики, пашенные крестьяне, служилые и посадские люди составили коллективную челобитную, из которой следовало, что местные власти «накинули» на них повинность по сооружению 12 «больших» и «малых» дошаников. На эту «поделку» мирам было выделено по 25 руб. за «большое» и по 15 руб. за «малое» судно. В действительности же на строительные работы население израсходовало в 2–2.5 раза больше, из-за чего многие туринцы «побрели врознь». Ямщики отмечали тяжесть гоньбы, которую они, по причине значительности прогонов и неукомплектованности яма, отправляют «с великою нужею». Одновременно на них «накидывали» и другие государственные «службы»¹⁴. Ситуацию усугубляло то, что в предыдущем 1638/39 г. в Туринске у «всяких людей хлеб яровой весь вызаб без остатку, и кони опали, и стало пить и ясть нечего». Свою челобитную население завершало просьбой об освобождении от обязанности «всем миром суды делати и лес на плотбище возити». Вместо этого оно предлагало «к судовому делу плотников наймовати охочих людей, и к прежней цене найму прибавить, как тебе, государю, Бог известит»¹⁵. Впрочем, все эти просьбы остались без последствий. Во всяком случае, туринских ямщиков продолжали привлекать к строительству судов и доставке корабельного леса¹⁶. Столь же безуспешно просили освободить их от обязанности «делати» к весне «на Верхотурье, на подгороднем плотбище, под государевы хлебные запасы государевы суды» и верхотурские ямщики

во главе со старостой Т. Чирухиным (осень 1641 г.)¹⁷. К сожалению, остается неясным, до какого времени насельники этого самого важного «за Камнем» яма продолжали нести данную повинность. По крайней мере, еще в конце 1650-х гг. они слезно жаловались на то, что на них «наметывают из-за великого правезу по вся годы делать... государевы дощаники, на год дощаников по осми и по девяти»¹⁸. Однако к 1687/88 г. верхотурские ямщики «дощаников и всяких судов» «под вешной отпуск» уже не строили¹⁹.

Государственное «судовое дело» в Верхотурском уезде возлагалось не только на тяглецов Поморья и местные общины. К нему также привлекалось и население других западносибирских уездов²⁰, в том числе туринские и тюменские ямщики. В 1639/40 г. мирские организации Тюмени (ямские охотники, служилые и посадские люди, пашенные крестьяне) отправили на Верхотурскую верфь своих плотников. На строительство 6 дощаников им было выделено из казны 90 руб.²¹ По прибытии на место тюменцы оказались в непростой ситуации: выяснилось, что им «теми... государевыми денгами тех дощаников сделать невозможно». От выставивших же их «миров» плотники не получили никаких дополнительных средств²². Чтобы не допустить в «судовом деле» «мешкоты», верхотурский воевода В.Л. Корсаков предоставил им дополнительно 18 руб. Одновременно он обратился к тюменским властям с просьбой обязать общины выслать плотникам необходимую «подмогу»²³. Эти события в очередной раз продемонстрировали уязвимые стороны существующей практики казенного судостроения. Сообщая о произошедшем в Москву, Корсаков отмечал, что если и в дальнейшем не будет принято решение «из русских городов судовых плотников, которым судовое дело за обычай, для того... государева судового дела совсем на житье в Сибирь послать и свое государево денежное и хлебное жалованье окладов им учинить и пашнями их устроить», то «за плотниками... вперед по вся годы на Верхотурье судовому делу будет мотчанье и судом недоделка большая и твоим государевым хлебным запасом за судами недосылка будет ежегод»²⁴.

В некоторых случаях на сибирских ямщиков ложилась ответственность по хранению и обслуживанию казенных судов. Стремление избавиться от нее приводило к многочисленным спорам и конфликтам, в которых причудливо переплетались интересы различных социальных групп местного общества. Показательным представляется здесь пример Тюмени. В сентябре 1647 г., в ответ на просьбы тюменских служилых людей, из Москвы воеводским властям предписали привлечь к обязанностям государевы «суды стеречь и починивать, и лед окалывать, и воду из них лить» местных ямщиков, посадских людей и крестьян, на том основании, будто все эти задачи они выполняли и раньше²⁵. Спустя какое-то время насельники Тюменского яма добились освобождения от этих «служб». Но в 1684 г. с подачи служилого «мира» их снова к ним привлекли²⁶. Наконец, в конце 1685 г. ямщики во главе со старостой Н. Помигаловым подали челобитную, прося снять с них повинность казенные суда «от вешные воды и от вешняго ж лду беречь и окалывать», летом «вода из них лить», а осенью «на места угодные ставить». При этом ямщики жаловались на другие многочисленные «службы» и тяжелые условия гоньбы, от которых «у них лошаденка падут почасту». От подобных невзгод они, «закладываячи женишка свои и детишка», «обдолжали большими неоткупными долги»²⁷. Ответная царская грамота (от 15 января 1686 г.) «для... нужи и болших розгонов» удовлетворяла их просьбу, целиком возложив «дощаничное и лоточное бережение» на посадских тяглецов²⁸.

Обязанности по хранению и обслуживанию казенных судов возлагались и на население других сибирских ямов. Например, весной 1655 г. самаровские ямщики вместе с тобольскими, тарскими, сургутскими и березовскими служилыми людьми «берегли... ото лду» находившиеся на Иртыше дощаники²⁹. Известно также, что самаровцы и демьянцы ремонтировали следовавшие через их населенные пункты под «всяких чинов людьми» лодки, дощаники и каюки в случае, если на них что-либо «попортитца»³⁰. На протяжении нескольких десятилетий эта повинность, наряду с тяжбами о «счете в гоневных лишних подводах», отравляла отношения между населением двух нижнеир-

тышских ямов³¹. Дело в том, что начиная с 1640-х гг. самаровцы пытались привлечь соседей к необходимости чинить на Самаровском яме казенные суда, утверждая, что демьянцы у себя подобных «поделок» не выполняют³². В феврале 1687 г. их просьба была удовлетворена: по распоряжению Сибирского приказа демьянским ямщикам отныне следовало отправлять на Самаровский ям «подмогу», с тем чтобы покрыть половину производимых самаровцами «судовых поделок». Как вариант, демьянцы могли выбрать «для той поделки ямщика», которому вменялось в обязанность «быть на Самаровском яму погодно и делать тое поделку... с самаровскими ямщиками пополам»³³. Это ухудшило положение демьянских ямщиков, и в ноябре 1687 г. они отправили в Москву челобитную, в которой жаловались на непростые условия своей службы³⁴, вполне справедливо указывая, что у себя на яме они также привлекались к «судовым починкам»³⁵. В Москве были вынуждены признать некоторую обоснованность этих возражений. Согласно новому распоряжению (февраль 1690 г.), с демьянских ямщиков в пользу самаровских «вместо работных людей к дощаничному делу и за всякие судовые поделки» следовало «имать» по 10 руб. «на год, в которых годах бывает с Москвы в сибирские города воеводам и писмянным головам и дяком перемена и посылка в низовые сибирские города государевым денежным и товарным казнам сибирским служилым людям на жалованье»³⁶. Действительно, уже в мае 1690 г. «по указу великих государей и по грамоте» демьянцы из своих «ямских окладов» предоставили самаровцам эту сумму³⁷. Учитывая, что расходы последних на ремонтные работы могли колебаться в пределах от 10 до 80 руб. в год и даже более³⁸, данное постановление можно рассматривать как определенную уступку населению Демьянского яма по сравнению с предыдущим.

Сибирские ямщики были причастны не только к строительству, обслуживанию и хранению, но и к использованию казенных судов, на которых они нередко осуществляли перевозки³⁹. Это в какой-то степени облегчало их нелегкое положение, особенно весной, когда поток людей и грузов «с Руси» «за Камень» существенно возрастал⁴⁰. Тем не менее власти и здесь накладывали ограничения. Так, в 1687/88 г. верхотурские ямщики отмечали, что если раньше им для «вешнего отпуска» предоставлялись казенные суда, то теперь они были вынуждены гонять на своих⁴¹. От этого челобитчики терпели большие убытки, грозясь «отбыть» от ямских обязанностей⁴². Просьбы о предоставлении государевых дощаников повторились и на следующий год⁴³. Скорее всего, основной причиной подобных «налог и обид» стал острый дефицит средств в местной казне, из-за которого власти не имели возможности построить «к весне» необходимое количество судов⁴⁴. В столичных кругах ямская челобитная вызвала определенное замешательство. Выяснилось, что в Сибирском приказе выписать «не ис чево, потому что как с них те дощаники емлют, о том воеводы с Верхотурья не пишут». Ответной царской грамотой (от 23 февраля 1689 г.) местной администрации предписывалось удовлетворить просьбу ямщиков только в том случае, если практика предоставления им казенных судов существовала «наперед сего»⁴⁵. По-видимому, это распоряжение было выполнено. Во всяком случае, в последующие годы жители Верхотурского яма гоняли не только на своих, но и на государевых судах⁴⁶.

Таким образом сибирские ямщики играли заметную роль в развитии государственного «судового дела», столь необходимого для освоения бескрайних территорий Сибири. Тем не менее привлечение к строительству, хранению и обслуживанию казенных судов, наряду с другими факторами⁴⁷, ухудшало их положение. Это отрицательно сказывалось на качестве функционирования системы связи в крае, а, значит, сдерживало процессы его колонизации.

Примечания

¹ Гоньба «водяным путем» производилась с момента вскрытия рек весной до «заморозы» осенью. Верхотурские ямщики осуществляли ее до Туринского острога, туринские – до Верхотурья и Тюмени, тюменские – до Туринского острога, Тобольска, а также «в розные» слободы и деревни. Перевозки по тем же направлениям «летним путем» производились и посуху. Что касается демьянских и самаровских ямщиков, то «летом» они гоняли в основном только по воде: первые – до Тобольска, Самаровского яма и «в яшашные волости», вторые – «в яшашные волости», до Демьянского яма, Сургута, Сухоруковых юрт, а иногда и до Березова.

² Под государственным «судовым делом» мы понимаем не только судостроение, но также все, что было связано с использованием, обслуживанием и хранением казенных судов.

³ Вилков О.Н. Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в. Новосибирск, 1990. С. 310; История Сибири. Т. 2. Л., 1968. С. 82.

⁴ По мнению Е.В. Вершинина, «строительство государевых кочей определенно прекратилось в Верхотурском уезде между 1615 и 1624 гг. (Вершинин Е.В. Дошаник и коч в Западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России: Евразийское пограничье. Вып. 4. Екатеринбург, 2001. С. 106). Тем не менее в конце 1630-х гг. подгородные верхотурские крестьяне отмечали, что власти «наметывают» на них «силно по вся годы... делать» различные типы судов, в том числе и кочи (Акты исторические, собранные и изданные Археологическою комиссиею (далее – АИ). Т. 3. СПб., 1841. С. 366).

⁵ См., например: РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 585, л. 74 об.–75; кн. 845, л. 343, 345–347; оп. 3, стб. 134, л. 27; стб. 1056, л. 397; стб. 1071/1, л. 44–45; ф. 1111, оп. 1, стб. 70, л. 250; стб. 102, л. 156; стб. 127, л. 194–195; стб. 149, л. 276–280; оп. 2, стб. 542, л. 97, 111; АИ. Т. 4. СПб., 1842. С. 21; Верхотурские грамоты конца XVI – начала XVII в. Вып. 1. М., 1982. С. 74; Вып. 2. М., 1982. С. 229–230.

⁶ См., например: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 1056, л. 167; Миллер Г.Ф. История Сибири. Т. 2. М., 2000. С. 204; Белов М.И., Овсянников О.В., Старков В.Ф. Мангазея. Мангазейский морской ход. Л., 1980. С. 117.

⁷ Курлаев Е.А., Манькова И.Л. Освоение рудных месторождений Урала и Сибири в XVII веке. М., 2005. С. 40.

⁸ Речь идет о намерениях властей организовать в начале XVII в. в Верхотурском уезде слободу профессиональных плотников, а также о попытках тобольского воеводы Ю.Я. Сулешева полностью заменить присылку поморских плотников лицами, нанятыми из местного населения (1623/24 г.) (см.: АИ. Т. 2. СПб., 1841. С. 56; Русская историческая библиотека. Т. 8. СПб., 1884. Стб. 357; Лаппо-Данилевский А.С. Организация прямого обложения в Московском государстве со времен Смуты до эпохи преобразований. СПб., 1890. С. 414).

⁹ Порядок привлечения крестьянского населения Верхотурского уезда к строительству казенных судов в общих чертах, хотя и с определенными неточностями, описан в статье Е.В. Вершинина (см.: Вершинин Е.В. Указ. соч. С. 93–94).

¹⁰ Заготовка и доставка на плотбище судового леса осуществлялась осенью–зимой (см., например: РГАДА, ф. 1111, оп. 1, стб. 150, л. 317).

¹¹ Обременительность повинности усугублялась тем, что к этому времени «лес судовою от реки удалел», вследствие чего затраты на его доставку до Верхотурского плотбища возросли. См.: Там же, ф. 214, оп. 3, стб. 94, л. 152; стб. 134, л. 299.

¹² Там же, стб. 134, л. 305–309 б.

¹³ Там же, стб. 593, л. 23–24.

¹⁴ Как отмечали туринские ямщики, они делали «всякую городовую поделку» и чинили казенные мельницы (Там же, стб. 94, л. 159).

¹⁵ Там же, л. 151–155, 159.

¹⁶ См., например: Там же, стб. 593, л. 78.

¹⁷ Там же, ф. 1111, оп. 1, стб. 86, л. 19.

¹⁸ Там же, ф. 214, оп. 3, стб. 593, л. 6.

¹⁹ Там же, ф. 1111, оп. 1, стб. 159, л. 201.

²⁰ Речь идет о населении Тюменского, Туринского, Пелымского и Тобольского уездов.

²¹ По 15 руб. за каждый дошаник.

²² Отправившие тогда же «на Верхотурье» «к судовому делу» своих плотников «миры» Туринска предоставили каждому из них «сверх... государевы указные цены» по 15–20 руб. (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 94, л. 151–152).

²³ Там же, стб. 94, л. 553–554.

²⁴ Там же, л. 554.

²⁵ Там же, стб. 354, л. 50–52.

²⁶ Там же, л. 242, 245.

²⁷ Там же, л. 242–244.

²⁸ Там же, л. 250; стб. 990, л. 38.

²⁹ Там же, стб. 496, л. 192.

³⁰ «Судовые поделки» самаровских и демьянских ямщиков включали в себя расходы на закупку и доставку необходимых материалов, а также оплату работы плотников.

³¹ Истоки многочисленных споров между демьянцами и самаровцами в какой-то степени были заложены указом об учреждении Самаровского и Демьянского ямов (1635 г.). По нему предполагалось, что жители обоих населенных пунктов будут «гонбою... ровны» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 148–149; стб. 593, л. 104, 108–109).

³² См.: Там же, стб. 448, л. 144, 153, 154; стб. 593, л. 89, 111–112; стб. 990, л. 138–139.

³³ Там же, стб. 990, л. 4–8.

³⁴ Действительное положение демьянских ямщиков было отнюдь не таким легким, как это пытались представить в своих челобитных самаровцы (об этом см.: *Семенов О.В.* Из истории взаимоотношений населения Самаровского и Демьянского ямов (1640–1650-е гг.) // Уральский исторический вестник. Екатеринбург, 2009. № 4(25). С. 107–108).

³⁵ РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 990, л. 131–136; См. также: Там же, оп. 1, кн. 801, л. 415–418, 481–482. Впрочем, расходы демьянских ямщиков на казенные «судовые поделки» были меньше, чем у жителей Самаровского яма.

³⁶ Там же, оп. 3, стб. 990, л. 170–171, 184.

³⁷ Там же, оп. 1, кн. 801, л. 382. 10-рублевую «подмогу» «на поделки» демьянцы предоставили самаровским ямщикам и в следующем 1690/91 г. (см.: там же, л. 481).

³⁸ См.: Там же, кн. 1208, л. 48 об.–49, 87 об.–88, 130 об.–131, 175 об.–176, 232 об., 323, 365 об.–366, 407 об.–408, 446, 490 об., 530 об.–531, 592 об., 650–650 об.; оп. 3, стб. 448, л. 144; стб. 593, л. 89; стб. 990, л. 6, 7, 28, 169–170. К примеру, в 1689/90 г. на казенные «судовые поделки» самаровские ямщики потратили свыше 60 руб. (Там же, оп. 1, кн. 1208, л. 284).

³⁹ На казенное судно ямщики предоставляли кормщика и необходимое число гребцов.

⁴⁰ О том, насколько облегчала положение сибирских ямщиков практика предоставления казенных судов, свидетельствуют их жалобы на необходимость приобретать для гоньбы «суды дороною ценою» (см., например: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 354, л. 39–40; стб. 496, л. 57–58, 223; стб. 593, л. 31–32).

⁴¹ К «вешнему отпуску» 1688 г. на плотбищах Верхотурского уезда казна, по-видимому, не построила ни одного судна. Для перевозок людей и грузов власти использовали старые государственные дощаники. Так как их было явно недостаточно, воеводы активно привлекали ямские суда (см.: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 1071/1, л. 42–43).

⁴² Там же, ф. 1111, оп. 1, стб. 159, л. 201–202.

⁴³ Там же, ф. 214, оп. 3, стб. 1071/3, л. 105.

⁴⁴ См.: Там же, л. 67.

⁴⁵ Там же, л. 106, 109.

⁴⁶ См., например: Там же, оп. 1, кн. 953, л. 67 об.–69; 128–135; кн. 1076, л. 53–54, 116 об.–119, 141–144 об.

⁴⁷ Подробнее о тяготах службы и жизни населения сибирских ямов см.: *Семенов О.В.* Система ямской гоньбы в Сибири в конце XVI–XVII вв.: качество функционирования // Россия и мир: панорама исторического развития (Сборник научных статей, посвященный 70-летию исторического факультета Уральского государственного университета им. А.М. Горького). Екатеринбург, 2008. С. 534–535, 537; *он же.* Верхотурский ям в конце XVI – XVII вв.: история возникновения и функционирования // Уральский сборник. История. Культура. Религия. Вып. 7. Ч. 1. Екатеринбург, 2009. С. 21–25; *он же.* «От ямской гоньбы велено отставить» // Родина. 2010. № 10. С. 74; *он же.* Система регулярного сообщения на территории Тюменского уезда в первой четверти XVII в. // Документ. Архив. История. Современность: Сборник научных трудов. Вып. 11. Екатеринбург, 2010. С. 78–80.