ІСТОРИЧНІ НАУКИ

DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-5-81-9>

УДК 94(470.11)«16/18»:327

Кісельов С.С.

Київський університет імені Бориса Грінченка

АРХАНГЕЛЬСЬК ЯК ГОЛОВНИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ТА ПРОМИСЛОВИЙ ЦЕНТР
МОСКОВСЬКОГО ЦАРСТВА НАПРИКІНЦІ XVI – НА ПОЧАТКУ XVIII СТ.

Анотація. У даній статті автором висвітлено історію становлення та розвитку поморського міста Архангельськ як головного торговельного та промислового центру Московського царства наприкінці XVI – на початку XVIII ст. Зокрема в роботі досліджується ретроспектива торговельно-промислового освоєння новгородцями середньовічної півночі європейської частини Росії (історико-географічних регіонів Заволоччя та Двінської землі), причини та умови заснування в гирлі Північної Двіни міста Архангельськ, його торговельні зв'язки з країнами Західної Європи (зокрема з Англією), становлення нових галузей місцевої промисловості, соціальна деформація населення та розвиток суднобудування за часів Петра I. Також у статті розглядаються основні причини втрати містом свого унікального економічного статусу в першій чверті XVIII ст.

Ключові слова: Заволоччя, Двінська земля, помори, посадські люди, гостиний двір, Московська компанія.

Kiselov Serhii

Borys Grinchenko Kyiv University

ARKHANGELSK AS THE MAIN TRADE AND INDUSTRIAL CENTER OF TSARDOM OF
MUSCOVY IN THE LATE 16TH – EARLY 18TH CENTURY

Summary. In the article the author describes the history of formation and development of Pomor city of Arkhangelsk as the main commercial and industrial center of the Tsardom of Muscovy in the late 16th – early 18th century. The work examines retrospective of the commercial and industrial colonization of the medieval northern part of European Russia (in particular historical and geographical regions Zavolochye and Dvina land) by the Novgorod Republic. The author attempts to analyze the causes and conditions of the founding of the Archangel Michael Orthodox Monastery and then Arkhangelsk city (until 1613 better known as New Kholmogory) at the mouth of the subarctic Northern Dvina River. The work also describes the successive trade relations between Arkhangelsk as the only one active seaport of the Tsardom of Muscovy and leading countries of Western Europe, especially England (the trade activity of the Muscovy Company). The author defines the emergence of new sectors of the local industry (primarily related to the development of Arkhangelsk seaport) and analyzes evolution of state regulation of commercial life of Pomor city. The question of the conceiving and development of Russian shipbuilding in Arkhangelsk at the time of tsar of Muscovy Peter I deserves special attention in the work. In addition, the article deals with the main causes of decline of trade life of the city and the loss of unique economic status in the first quarter of 18th century. In general, the purpose of the article is comprehensive analysis of the history of the origin, formation and decline of Arkhangelsk as one of the main center of trade and industrial life of the Tsardom of Muscovy in the late 16th – early 18th century. The scientific significance of the results of this article is to present the materials, which can be further used to study the history of trade and economic development of Russia at early modern period. In the future, this material will also be involved in the study of international relations, in particular in the formation of bilateral ties between Moscow and London. Despite this, the work is only a small contribution to the study of regional studies of the northern territory of Russia.

Keywords: Zavolochye, Dvina land, Pomors, posadsky people, gostiny dvor, the Muscovy Company.

Постановка проблеми. В історії Росії не так багато прикладів, коли невелике монастирське поселення в гирлі субарктичної річки менш ніж за століття трансформувалося у всеросійський центр торгівлі та корабельного промислу, єдино діючий морський порт та батьківщину військово-морського флоту. Починаючи з часів свого заснування і до зведення на берегах Нєви нової столиці, Архангельськ майже півтора століття залишався єдиним відкритим морським вікном Росії у Західну Європу та ключовою ланкою торговельного шляху з Англії в Персію. Через архангельський морський порт в кращі роки проходило близько 3/4 усього зовнішньоторговельного обороту країни. Тому дослідження історії Архангельська є важливою складовою вивчення загальної економічної історії Московського цар-

ства, становлення його торговельних зв'язків з країнами Західної Європи (зокрема з Англією) та формування в суспільстві окремого прошарку торгово-ремісничих груп.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Минуле Архангельська здавна привертало увагу багатьох дослідників. У великому потоці наукової літератури помітне місце займають праці дореволюційних російських істориків В. Крестініна [6; 7], А. Тітова [10], Ю. Толстого [20], мовознавця О. Шахматова [22] та українського історика М. Костомарова [4; 5]. Однак найбільш важливим серед них для висвітлення обраної автором теми є доробок російського історика та краєзнавця С. Огороднікова [15]. Значний внесок у дослідження історії становлення та розвитку поморського міста також здійснили

сучасні російські історики та археологи А. Кура-тов [8], Ю. Лукін [11], Є. Овсянкін [13], В. Кіпріян-нов [3], Н. Макаров [12] та інші.

Джерельну базу дослідження складають передусім документи нормативно-правового характеру зазначеного періоду, опубліковані в багатотомних архівних збірках. Це зокрема статутні грамоти [18], купчі [1, т. 1, с. 32] та надавчі листи [19, с. 94], купецькі супліки [1, т. 4, с. 17, с. 190], царські укази [1, т. 1, с. 180] тощо. Окрему категорію залучених в роботі джерел становлять дані літописних зводів, зокрема списки Літописця Соловєцького [9] та Літопису Двінського [10].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Наукова вагомість результатів даної статті полягає у поданні комплексного аналізу історії становлення та розвитку поморського міста Архангельськ, матеріали якого можуть в подальшому бути використані для вивчення історії торговельно-економічного розвитку усього Московського царства. В перспективі виступає також залучення даного матеріалу у вивченні міжнародних відносин, зокрема у встановленні двосторонніх зв'язків між Москвою та Лондоном. Незважаючи на це, дана праця є лише невеликим внеском в дослідження регіоналістики Північного краю Росії.

Формулювання цілей статті. Метою даної статті є висвітлення особливостей становлення та розвитку Архангельська як головного торговельного та промислового центру Московського царства. Для її досягнення автором було використано загальнонаукові методи аналізу, синтезу, індукції, систематизації та класифікації досліджуваного матеріалу. Окрім цього, були застосовані спеціальні історичні методи (ретроспективний, проблемно-хронологічний) та міждисциплінарні підходи (географічний, економічний, статистичний та регіональний).

Виклад основного матеріалу дослідження. Перші достовірні відомості про північний край європейської частини Росії сягають IX ст., тобто часів утворення Київської Русі. У X–XI ст. сюди починають проникати племена східних слов'ян, зокрема ладозьких та ільмено-новгородських словен, котрі спочатку оселяються в басейні річки Сухони, а з XII століття проникають в райони Подвіння та Біломор'я [8, с. 27]. Вже на початку XII ст. новгородці досягли Білого та Баренцевого морів на півночі та Уральських гір на сході. Усій цій території до річки Ваги (притоки Північної Двіни) вони дали назву «Заволоччя», тобто земля, що лежить за річковими та озерними волоками. Слідом за тим, і фіноугорське корінне населення цього краю отримало свою слов'янську назву – «чудь заволочька». В XIII ст. географічні відомості про північний-схід Русі починають розширюватися і власне термін Заволоччя закріплюється за територіями в межах річки Онеги та Північної Двіни [12].

Освоєння північного краю новгородцями було більшою мірою актом підприємливості. Підбурені прибутковими морськими промислами та достатком хуторного краю, імениті новгородські посадники і бояри, набравши ватаги низової гололи, силою займали зручні для себе землі, будували села і міста. Найбільшими землевласниками тогочасного Заволоччя були заможні

новгородські родини Своеземцевих та Борецьких. Так новгородський землевласник Василь Своеземцев ще в XIV ст. заклав основи мирної промислової колонізації Заволоччя. Що стосується родини Борецьких, то найбільш відомою її представницею була Марфа Посадниця, котрій належало у Заволоччі до 22 поселень на р. Сума, частина Кемської волості (Східна Карелія) та одна дідизна на Терському березі. Борецькі також мали власні колонії на р. Вага та володіли численними сіножатами, ловами та промислами у гирлі Північної Двіни [14].

Саме тут, в долинах північних річок новгородське населення раніше інших місць щільно осіло та асимілювало корінну чудь. Ця скупченість, на думку С. Огороднікова, і зумовила зведення поблизу гирла Північної Двіни, на місці чудського урочища Пур-Наволот Михайло-Архангельського монастиря – першої на Заволоччі християнської «обителі» [15, с. 9]. Вперше документально монастир згадується в 1419 р. в грамоті новгородського архієпископа Іоанна, однак дата його заснування достовірно не відома. Російській історик В. Крестинін слідом за М. Карамзіним відносить час його зведення до XII ст. [6, с. 35]. Однак відомий дослідник двінських грамот О. Шахматов, як і більша частина сучасних істориків, вважає, що монастир був споруджений лише наприкінці XIV ст. [22].

Головним промислом на Заволоччі у часи новгородського панування було звіроловство. Окрім білячих, кунячих та соболевих хутр до Новгорода постачалися також моржевий тран (жир), риба та діготь [5]. Не менш важливим промислом північного краю в той час було солярство. Так вже у XII ст. у своїй статутній грамоті новгородський князь Святослав Ольгович встановлює фіксований податок із соляних варниць Заволоччя [18]. Іншим свідченням раннього виварювання солі в цьому краї є купчий лист ігумена Василя про купівлю ним за волоком землі з водами та «соляними місцями» [1, т. 1, с. 32]. Що стосується морських промислів, то найбільш поширеним серед них було полювання на морського звіра (моржів) в Білому морі, котре серед новгородців називалося «здобутками-веснувальниками» (традиційно моржевим промислом займалися навесні) [15, с. 14].

З падінням Новгородської республіки в 1478 р. та входженням північних земель до складу Московського князівства, окрім назви (топонім Заволоччя був витіснений московською назвою «Двінська земля») змінився й торговельний аспект краю. Тепер замість Новгорода двінська торгівля була спрямована на новий політичний центр – Москву. Колишніх посадників замінили земські соцькі [10]. Земля від приватних власників відтепер переходила до великого князя, тобто ставала державною, а усі її мешканці були обкладені посошним податком. Окрім цього запроваджувався також подвірний податок, що поширювався не тільки на чорносошних селян, а й на торгово-ремісничий стан. Так увесь тягар податку лягав на дрібних торговців, ремісників та загалом нижчі стани, що називалися «чорними» посадськими людьми на відміну від «біломісців» – гостей, купців гостинної та суконної сотень і духовенства [13, с. 8–9].

Особливе місце серед мешканців Двінської землі з приходом Москви почали займати пред-

ставники духовенства. Так внаслідок державного гальмування приватного землеволодіння та широкомасштабної церковної колонізації, православні монастирі на середину XVII ст. стають одними із найбільших землевласників північного краю. Головним засобом на покриття їхніх господарських видатків став прибуток з солярства. Щоб принаймні наближено оцінити масштаби соляної монополії, достатньо навести той факт, що один лише Соловецький монастир займався виварюванням соляної ропи по всій протяжності західного берега Онезької губи і аж до річки Кереті (понад 300 верств). Щорічно тут вироблялося до 130 тисяч пудів солі, які безмитно постачалися Північною Двіною в Устюг та Вологду [4, с. 137].

Визначальним для усієї історії північного краю стало «повторне», за визначенням О. Куратова [8, с. 35], відкриття англійцями морського шляху з Європи в Московію. 24 серпня 1553 р. англійський корабель «Едвард Бонавентура» на чолі з капітаном Р. Ченслером увійшов до гирла Північної Двіни. Шукаючи північний шлях до Індії та Китаю, англійська експедиція і не сподівалася вступити в контакт з місцевим торговим людом та зав'язати відносини з московським царем, в результаті чого невдовзі був укладений перший «англо-московський торговельний договір» [20]. За його умовами, англійським неогіціантам дозволялося зупинятися в московських пристанях та торгувати повсюдно, без мита та утисків, маючи при цьому свої торгові доми та крамниці [19, с. 94]. У відповідь на надані царем торговельні пільги англійці також дозволили московським купцям проживати, безперешкодно торгувати та навіть мати свої торгові контори в англійських володіннях, не сплачуючи при цьому жодних податків (за відсутності у Москви власного торговельного флоту такі поступки мали виключно декларативний характер).

Англійці не забарилися і невдовзі в гирлі Північної Двіни (острів Ягра) з'явилися перші торгові пристані та склади. Іншим торговельним пунктом англійських купців стало місто Холмогори, де в 1557 р. ними була побудована перша кодільна виробня [15, с. 44]. Після другого прибуття Р. Ченслера в 1555 р. вже в якості представника т. зв. «Московської торговельної компанії» між країнами почалася безпосередня торгівля. Водночас слідом за англійськими, гирло Північної Двіни відвідали також голландські та брабантські кораблі [19, с. 17].

На думку С. Огороднікова, зважаючи саме на ці обставини, цар Іван IV вирішив звести в гирлі Північної Двіни нову, незалежну від англійської гавані торговельну пристань [15, с. 46]. За іншою думкою, зокрема історика В. Кіпріанова, причиною цього стала нещодавня втрата Москвою виходу до Балтійського моря в результаті Лівонської війни [3, с. 29]. Дискусії з приводу головної причини заснування міста тривають і досі.

4 березня 1583 р. цар Іван IV підписує указ, за яким двінські воеводи мали у найкоротший термін побудувати місто на розі Пур-Наволоку силами місцевого «посошного люду» [1, т. 1, с. 180]. Про значення цього міста свідчить інший документ, за яким для його зведення мали відійти понад 33 десятини Михайло-Архангельського мо-

настиря, враховуючи землі під посади, гостинні (купецькі) двори та вигін [7, с. 157]. За свідченнями «Двінського літописця», місто було закладено в 1584 р. [20]. Однак Ю. Лукін спростовує дане твердження, зазначаючи, що зведення дерев'яної фортеці почалося ще навесні-влітку 1583 р., невдовзі після царської грамоти. Остаточно ж фортецю було добудовано лише в серпні 1584 р. Тоді ж на землях Архангельського монастиря з'явилася перша морська пристань та гостинні двори [11, с. 224, 229].

Поступово район північних торговельних операцій став звужуватися вбік новозбудованого Архангельська (або як його іменували до 1613 р. – «Нового Колмогорського города»), що став головним опорним пунктом московської морської торгівлі. Так окрім хлібу, що постачався течією Двіни від Вологди до Архангельська, основними московськими товарами, що збувалися іноземцям, в той час були віск, смола, олія, поташ, яловичий лій, карюк, юхта, конопельне та кукульне прядиво, льон, полотно, хутро тощо. Предметами ввозу з-за кордону ставали європейське сукно, мереживо, оксамит, папір, пряжене золото, коштовне каміння, перли, золоті та срібні монети, цукор, прянощі, цитрини та вино. Крім того, за умов безперервних воєн, які вела тоді Москва, не останню статтю імпорту в той час становили товари воєнного вжитку (гармати, рушниця, порох) [15, с. 80–82].

Товари як вивізні, так і привізні, сплавлялися течією Двіни на традиційних річкових суднах: дощаниках, насадах та поморських карбасах. За транспортування відповідного товару між Архангельськом та Вологдою суднові промисловці брали з купців по 2-3 алтини за пуд. Такий промисел спершу складав для двінян непоганий заробіток, однак невдовзі англійці завели на Двіні власні дощаники, загальна кількість яких в першій половині XVII ст. сягала вже близько 40 суден [1, т. 4, с. 17]. Загалом закордонна біломорська торгівля в той час спонукала до становлення в Архангельську таких важливих портів промислів як «вожевого» (лоцманського), фурманського, піднощицького, бондарського, чинбарського тощо [15, с. 84–85].

В міру того, як гавань наповнювалася іноземними торговельними суднами, до міста також почало їжджатися московське купецтво. Здебільшого воно зосереджувалося на ярмарках, період проведення яких не завжди був однаковим. Так до середини XVII ст. вони тривали лише протягом серпня, а з 1663 р. за супількою іноземців, котрі скаржилися на їхній пізній час, ярмарки почали проводитися з 1 червня і до Семенова дня (1 вересня) [1, т. 4, с. 190]. Однак такі зміни не пристали до душі місцевому купецтву. Скаржачись на постійні збитки та підступні дії іноземців, московське купецтво все ж таки домоглося від царя у 1679 р. узаконення архангельського ярмарку без чіткого визначеного часу його проведення [13, с. 145–146].

Що стосується митних зборів, то початково їхня кількість визначалася спеціальними статутними грамотами. Яскравим зразком подібних торгових актів може слугувати грамота за 1588 р., видана двінським митним цілувальником, в котрій зазначалося про стягнення відповідного мита з московського та іноземного ку-

пецтва (окрім англійців) [1, т. 1, с. 408]. Такий порядок продовжував існувати аж до 1649 р., коли було встановлене нове для всіх без виключення мито: 4% з вагового товару та по алтину з карбованця з невагового. Окрім того наказувалось також стягувати додаткове мито за лопманські, мостові, піднощицькі та амбарні збори [1, т. 3, с. 185]. Але й новий митний порядок здебільшого сприяв збагаченню іноземців на шкоду місцевому купецтву, тому в 1654 р. уряд видав нову статутну грамоту, за якою усі проїзні та інші дрібні збори були скасовані на користь єдиного 5% «карбованцевого» мита від продажу будь-якого товару [15, с. 101].

Впевнившись у доцільності проведення подальшої регламентації торговельного життя міста та держави в цілому, московський цар Олексій Михайлович укладає в 1667 р. Новоторговий Статут [17], більше половини статей в якому стосувалися безпосередньо торгівлі в Архангельську. Згідно з ними, збільшувалося проїзне мито на привізні товари, заборонялося ведення іноземцями роздрібною торгівлі, застерігалось підроблення та продаж ними неякісного товару. Окрім того, іноземним торговельним суднам, що ходили Білим морем, відтепер заборонялося зупинятися поблизу будь-якого московського поселення, окрім Коли та Архангельська. За іншими статтями статуту було ліквідовано Холмогорську митницю, а відання усіма митними справами відтепер переходило до гостей, які разом з кількома помічниками-цілувальниками мали керувати ними на час проведення ярмарку. Посилювався контроль за вивізним товаром, котрий мав проходити суворий огляд у Вологді та переганятися річковими суднами до Архангельська, де місцевими цілувальниками здійснювався повторний огляд. Вивантажений товар викладався в гостиних дворах, де зазвичай і відбувався торг під обов'язковим наглядом митного керівництва [15, с. 102–104].

Незважаючи на це, єдиним головним зиском для Москви в існуванні Архангельська на той час залишалося збагачення державної скарбниці за рахунок численних митних зборів. Далі цього уряд не йшов, не усвідомлюючи поки тієї сили, завдяки якій держава могла б захистити власні торговельні інтереси в регіоні. Мова йде передусім про створення власного флоту.

Однак не можна сказати, що московський уряд не здійснював такі спроби раніше. Так вже з XVII ст. московські мореплавці почали активно вивчати моря Льодовитого океану, а в 1648 р. поморські кочі сибірського козака С. Дежньова досягли Берингової протоки. Декількома роками раніше на Волзі на прохання гольштайнського герцога було збудовано перше в історії Росії іноземне військове вітрильне судно, що деякий час ходило Каспійським морем. Ще однією та більш амбітною спробою стало зведення в 1667 р. в Дединові фрегата «Орел», спаленого під час повстання С. Разіна поблизу Астрахані [21]. Незважаючи на це, створення військового флоту для Москви виглядало в ті роки ще доволі примарним проектом. Остаточо ж втілити у життя цю ідею вдалося лише за царювання Петра I.

Інтерес Петра I до єдиного на той час морського порту виник одночасно із задумом будівництва військового флоту. Вперше він прибув до Ар-

хангельська влітку 1693 р. Тоді молодому цареві місцеві майстри вирішили зробити дарунок – 12-гарматну яхту «Святий Петро», побудовану на Мосеевому острові. Понад два місяці цар провів в поморському місті, познайомився з корабельною справою та комерційними операціями торгових людей і віддав розпорядження про будівництво на острові Соломбала першої в царстві державної корабельні. 8 вересня 1693 р. Петро I власноручно заклав тут перший морський корабель, закінчити будівництво якого мав новий двінський воевода Ф. Апраксін. Згодом цар вирушив вгору течією Двіни до тартаків річки Вавчуги поблизу Холмогир, де в 1700 р. за сприянням сім'ї двінських торговців Баженинів була зведена перша в Росії купецька корабельня [15, с. 115–117].

Вдруге цар відвідав Архангельськ в травні 1694 р., спустивши на воду побудований на Соломбальській корабельні 24-гарматний фрегат «Святий апостол Павло». Двома місяцями пізніше до архангельського порту прибув придбаний ним раніше голландський фрегат «Святе Пророцтво», який Петро I разом з двома збудованими в Архангельську суднами наказав Ф. Апраксину спорядити за кордон «на торговий промисел». Таким чином, було покладено початок московської морської торгівлі. Неабияку роль в цьому процесі відіграв і сам воевода Апраксін, що зумів за рік впоратися з дорученим йому завданням. Взагалі за час свого короткого перебування на посаді двінського воеводи він здобув прихильності місцевих мешканців: неодноразово ладнав конфлікти між іноземними торговцями, рятував двінських селян від голоду в часи хлібного неврожаю, збудував новий воеводський дім, дерев'яний поміст, 6 комор для поташу та смольчуги [15, с. 123]. Однак вже наприкінці 1697 р. Апраксін був відкликаний царем до Воронежу для більш широкої кораблебудівної діяльності.

Ситуація змінилася з початком Північної війни. В умовах можливою агресії з боку Швеції за наказом царя навесні 1701 р. було розпочато будівництво поблизу Архангельська Новодвінської фортеці. Усіма грошовими витратами та збором робочої сили завідувала створена в той час в Архангельську «Семиградська ізба», названа так за кількістю двінських міст, що були залучені у будівництві фортеці [3, с. 138–140]. Змінилася і основні привізні товари, що постачалися в місто: сірка, мідь, дріт, папір, компаси, ліхтарі, цина, гармати, сургуч, штурманські скрині, цукор, а з 1699 р. – нікоціан (тютюн) [15, с. 142–143].

Проте вже невдовзі архангельська закордонна торгівля стала обмежуватися заборонними наказами, що стосувалися початково лише казенного краму. Так в жовтні 1713 р. цар заборонив «возити на торгівлю» до Архангельська та Вологди прядиво, юхту, кав'яр, карюк, смолу, щетину та ревінь, а замість цього наказав возити їх до Санкт-Петербурга. Винятком став лише хліб, завезення якого в Архангельськ не заборонялося [2]. Таким чином, поморське місто було змушене поступитися немалою часткою своїх товарів. Ситуація погіршилася в 1717 р., коли за новою царською постановою в столицю мало спрямовуватися 2/3 усіх казенних товарів. Для посилення петербурзької торгівлі московському купецтву з Двінської землі уряд дарував значні пільги, за

яких земське мито за перевезення товарів було зменшене з 5% до 3% [7, с. 215]. З 1721 р. в Архангельськ дозволялося ввозити лише таку кількість товарів, яка потрібна була виключно для потреб самих мешканців губернії. Внаслідок цього, зовнішня торгівля в місті скоротилася настільки швидко, що в останні роки життя Петра I в порту Архангельська налічувалося лише 19 кораблів, а внутрішні митні збори становили 14 тисяч карбованців. Жвава торговельна діяльність архангельської біржі тепер змінилась незвичною тишею. Припинилося й саме кораблебудування на Соломбалі. Тільки О. Баженін продовжував будувати на Вавчусі свої кораблі-гукори для подальших морських промислів на Груманті. Весь район торгових операцій Архангельська тепер

обмежувався лише дрібним постачанням в Норвегію хліба [15, с. 151–152].

Висновки. Таким чином, невеличке монастирське поселення у гирлі субарктичної річки, зведене в умовах постійних воєн та іноземного засилля, менш ніж за півтора століття трансформувалося у загальнодержавний центр торгівлі, єдино діючий морський порт та батьківщину російського кораблебудування. Незважаючи на численні труднощі, Архангельськ став торговельно-промисловим першопрохідцем Росії, який не тільки збагатив її скарбниці, а й на довгі роки вивів її з таласократичної ізоляції, «прорубав» для російського торгового люду вікно у Європу ще задовго до Петербурга та вивів московську державу на новий щабель міжнародних відносин.

Список літератури:

1. Акты, собранные в библиотеках и архивах Российской империи Археологической экспедицией АН. В 4-х томах. Санкт-Петербург, 1836. 548 с.
2. Доклады и приговоры, состоявшиеся в Правительствующем Сенате в царствование Петра Великого. В 4-х томах. Санкт-Петербург, 1888. Том III. Кн. I. С. 1005.
3. Киприянов В.И. История Беломорского Севера. Архангельск, 1995. 336 с.
4. Костомаров Н.И. Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях. Санкт-Петербург, 1862. 299 с.
5. Костомаров Н.И. Севернорусские народоправства во времена удельно-вечевого уклада. Санкт-Петербург, 1863. С. 219–221.
6. Крестинин В.В. Исторические начатки о двинском народе древних, средних, новых и новейших времен. Санкт-Петербург, 1784. 315 с.
7. Крестинин В.В. Краткая история о городе Архангельском. Санкт-Петербург, 1792. 264 с.
8. Куратов А.А. Археология и история Архангельского Севера: избранные статьи. Архангельск, 2006. 309 с.
9. Летописец Соловецкого монастыря. Москва, 1790. С. 11–12.
10. Летопись Двинская [сост. и авт. предисл. А.А. Титов]. Москва, 1889. Часть I. С. 123.
11. Лукин Ю.Ф. Новая Архангельская летопись. Архангельск, 2015. 327 с.
12. Макаров Н.А. Колонизация северных окраин Древней Руси в XI–XIII вв.: По материалам археол. памятников на волоках Белозерья и Поонежья. Москва, 1997. С. 45.
13. Овсянkin Е.И. Архангельск купеческий: монография. Архангельск, 2000. 525 с.
14. Огородников Е.К. Прибрежья Ледовитого и Белого морей с их притоками по Книге большого чертежа. Санкт-Петербург, 1875. С. 64.
15. Огородников С.Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. Санкт-Петербург, 1890. 333 с.
16. Полное собрание русских летописей. В 43-х томах. 1841–2004. Т. 33. Ленинград, 1977. С. 150.
17. Российское законодательство X–XX вв. В 9-и томах. Москва, 1984–1994. Т.4, 1986. С. 117–136.
18. Русские достопамятности, издаваемые обществом истории и древностей российских. В 2-х томах. Москва, 1815–1843. Том I, 1815. С. 34.
19. Сборник Императорского Русского Исторического Общества. В 148 томах. Санкт-Петербург, 1867–1916. Том 38, 1883. 493 с.
20. Толстой Ю. В. Первые сорок лет сношения России с Англией. 1553–1593. Санкт-Петербург, 1875. С. 500.
21. Чернышев А.А. Российский парусный флот. В 2-х томах. Москва, 1997. Т. 1. С. 204–205.
22. Шахматов А.А. Исследование о двинских грамотах XV века. В двух томах. Санкт-Петербург, 1903. Т. 2 С. 40.

References:

1. Akty, sobrannyye v bibliotekakh i arkhivakh Rossiyskoy imperii Arkheograficheskoy ekspeditsiyey AN [Acts collected in the libraries and archives of the Russian Empire by the Archaeographic Expedition of the Academy of Sciences]. In 4 volumes. Saint Petersburg, 1836. 548 p.
2. Doklady i prigovory, sostoyavshiesya v Pravitel'stvuyushchem Senate v tsarstvovanie Petra Velikogo [Reports and sentences that were occurred in the Governing Senate during the reign of Peter the Great]. In 4 volumes. Saint Petersburg, 1888. Vol. 3. B. 1. P. 1005.
3. Kipriyanov, V.I. (1995). Istoriya Belomorskogo Severa [History of the White Sea North]. Arkhangelsk, 336 p.
4. Kostomarov, N.I. (1862). Ocherk torgovli Moskovskogo gosudarstva v XVI i XVII stoletiyakh [Essay of the trade of the Moscow state in the 16th and 17th centuries]. Saint Petersburg, 299 p.
5. Kostomarov, N.I. (1863). Severnoruskie narodopravstva vo vremena udel'no-vechevogo uklada [North Russian Democracy during the time of the appanage and veche structure]. Saint Petersburg, pp. 219–221.
6. Krestinin, V.V. (1784). Istoricheskie nachatki o dvinskom narode drevnikh, srednikh, novykh i noveyshikh vremen [Historical beginnings of the Dvina people of ancient, middle and modern ages]. Saint Petersburg, 315 p.
7. Krestinin, V.V. (1792). Kratkaya istoriya o gorode Arkhangel'skom [A brief history of the city of Arkhangelsk]. Saint Petersburg, 264 p.
8. Kuratov, A.A. (2006). Arkheologiya i istoriya Arkhangel'skogo Severa: izbrannyye stat'i [Archeology and History of the Arkhangelsk North: Selected Articles]. Arkhangelsk, 309 p.
9. Letopisets Solovetskogo monastyrya [The chronicle of the Solovetsky Monastery]. Moscow, 1790. P. 11–12.
10. Letopis' Dvinskaya [Dvina Chronicle] [comp. and auth. of preface A.A. Titov]. Moscow, 1889. Part 1. P. 123.
11. Lukin, Yu.F. (2015). Novaya Arkhangel'skaya letopis' [New Arkhangelsk Chronicle]. Arkhangelsk, 327 p.

12. Makarov, N.A. Kolonizatsiya severnykh okrain Drevney Rusi v XI–XIII vv.: Po materialam arkheol. pamyatnikov na volokakh Belozher'ya i Poonezh'ya [Colonization of the northern outskirts of Kievan Rus' in the 11th–13th centuries: based on archaeological sites on the portages of Beloozerye and Poonezhye]. Moscow, 1997. P. 45.
13. Ovsyankin, E.I. (2000). Arkhangel'sk kupecheskiy: monografiya [Merchant Arkhangelsk: monograph]. Arkhangelsk, 525 p.
14. Ogorodnikov, E.K. (1875). Pribrezh'ya Ledovitogo i Belogo morey s ikh pritokami po Knige bol'shogo chertezha [The coasts of the Arctic and White seas with their tributaries according to the Book of a large drawing]. Saint Petersburg, p. 64.
15. Ogorodnikov, S.F. (1890). Ocherk istorii goroda Arkhangel'ska v trgovno-promyshlennom otnoshenii [Essay of the history of the city of Arkhangelsk in commercial and industrial aspects]. Saint Petersburg, 333 p.
16. Polnoe sobranie russkikh letopisey [Complete collection of Russian chronicles]. In 43 volumes. 1841–2004. Vol. 33. Leningrad, 1977. P. 150.
17. Rossiyskoe zakonodatel'stvo X–XX vv. V 9-i tomakh [Russian legislation of 10th–20th centuries]. Moscow, 1984–1994. Vol. 4, 1986. P. 117–136.
18. Russkie dostopamyatnosti, izdavaemye obshchestvom istorii i drevnostey rossiyskikh [Russian memorials published by the society of Russian history and antiquities]. In 2 volumes. Moscow, 1815–1843. Vol. 1, 1815. P. 34.
19. Sbornik Imperatorskogo Russkogo Istoricheskogo Obshchestva [Collection of the Imperial Russian Historical Society]. In 148 volumes. Saint Petersburg, 1867–1916. Vol. 38, 1883. 493 p.
20. Tolstoy, Yu.V. (1875). Pervye sorok let snosheniya Rossii s Angliyei. 1553–1593 [The first forty years of relations between Russia and England]. Saint Petersburg, p. 500.
21. Chernyshev, A.A. (1997). Rossiyskiy parusnyy flot [Russian sailing fleet]. V 2-kh tomakh. Moscow, Vol. 1. P. 204–205.
22. Shakhmatov, A.A. (1903). Issledovanie o dvinskikh gramotakh XV veka [Research on Dvina letters of the 15th century]. In 2 volumes. Saint Petersburg, vol. 2. P. 40.