

Мариенбургская дорога как пример переформатирования ганзейских коммуникаций

М. Б. Бессуднова

Для цитирования: Бессуднова М. Б. Мариенбургская дорога как пример переформатирования ганзейских коммуникаций // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2024. Т. 69. Вып. 2. С. 412–430. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2024.211>

История Мариенбургской дороги, соединявшей Мариенбург и Псков, позволяет обратиться к проблеме переформатирования русско-ганзейского и русско-ливонского торгового сообщения в начале Нового времени. Ливонские города Ганзы стремились сохранить традиционные потоки трафика и блокировать несанкционированные («необычные») маршруты, тогда как ливонские государи старались превратить транзитную торговлю в объект собственной власти и расширить свои торговые прерогативы путем включения «дел купцов» в сферу, входивших в компетенцию государей-ландсгерров. Благодаря русско-ливонским соглашениям конца XV в. Мариенбургская дорога начала терять свой «необычный» характер, одновременно меняя ганзейскую логистику на юго-востоке Ливонии, поскольку направляла псковские товаропотоки не на «стапель» (место санкционированного товарообмена) в Дерпте, а вглубь орденских владений и в Ригу. Первая стадия изменения ганзейской трассы, инициированная орденом, диктовалась намерением оптимизировать соляную торговлю ордена и, возможно, активизировать экспорт псковских льна и пеньки. После неудачных попыток перенести из Новгорода в Нарву ганзейскую контору магистр Вольтер фон Плеттенберг в 1522 г. открыл Мариенбургскую дорогу для русской торговли в обход Дерпта и Ревеля, что позволило улучшить сообщение владений ордена с Псковом и Ригой и существенно повысить их экспортные возможности. Дерпт и Ревель пытались заставить магистра закрыть новую дорогу, но потерпели фиаско ввиду отстраненности «заморской» Ганзы, штрекбрехерства Риги, расширившей свой хинтерланд, и обретения Плеттенбергом в 1530 г. статуса имперского князя, что позволило ему объявить дороги Ливонии священными, имперскими и свободными и заявить об исключительности своих прав на них. В результате в 1532–1533 гг. он окончательно легализовал Мариенбургскую дорогу, открыл Баускбургскую дорогу в Литву, определил условия пользования дорогами орденского подчинения и запретил стихийно возникавшие «необычные» дороги.

Марина Борисовна Бессуднова — д-р ист. наук, проф., Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого, Российская Федерация, 173003, Великий Новгород, ул. Большая Санкт-Петербургская, 41; marina.bessudnova@novsu.ru

Marina B. Bessudnova — Dr. Sci (History), Professor, Yaroslav-the-Wise Novgorod State University, 41, Bolshaya Sankt-Peterburgskaya ul., Veliky Novgorod, 173003, Russian Federation; marina.bessudnova@novsu.ru

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (РНФ) № 23-18-00166 «Русско-ганзейская “необычная торговля” в условиях балтийских конфликтов конца XV–XVI века».

The study was supported by the Russian Science Foundation grant no. 23-18-00166 “Russian-Hanseatic ‘unusual trade’ in the conditions of Baltic conflicts at the end of the 15th — 16th century”.

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2024

Ключевые слова: Мариенбургская дорога, Ганза, Ливония, Ливонский орден, Псков, Дерпт, Рига, ганзейские коммуникации, «необычные» дороги.

The Marienburg Route as an Example of Reformatting Hanseatic Communications

M. B. Bessudnova

For citation: Bessudnova M. B. The Marienburg Route as an Example of Reformatting Hanseatic Communications. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2024, vol. 69, issue 2, pp. 412–430. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2024.211> (In Russian)

The example of the Marienburg route between Marienburg castle and Pskov enables to consider the process of reformatting the system of Hanseatic-Russian and Livonian-Russian trade communication lines in the early modern period, initiated by the leadership of the Teutonic Order in Livonia. The Livonian cities were motivated to preserve traditional traffic relations and to block unauthorized (“unusual”) routes, while the Livonian territorial lords, led by grandmaster Wolter von Plettenberg, attempted to expand their authority by including the “merchant affairs” into “land affairs”. Thanks to the Livonian-Russian agreements of the late 15th century, the Marienburg route lost its “unusual” nature and to some extent changed the Hanseatic logistics in the southeast of Livonia directing the trade not towards Dorpat but deep into the Order’s possessions and Riga. After unsuccessful attempts to move the Hanseatic office from Novgorod to Narva, Plettenberg opened the Marienburg route for Russian trade in early 1522, which bypassed the “staples” of Dorpat and Reval. The route connected the possessions of the Order with Pskov and Riga, and significantly increased its export opportunities. Dorpat and Revel tried to force the grandmaster to close the new route but failed due to the disengagement of the “foreign” Hansa, to Riga’s strikebreaking and to a new status of Plettenberg. He became Prince of the Holy Roman Empire in 1530, which allowed him to declare the roads of Livonia imperial and to claim his texceptional rights to them. This resulted in the final legalization of the Marienburg route.

Keywords: Marienburg route, Hanseatic League, Livonia, Pskov, Livonian Order, Dorpat, Riga, Hanseatic communication lines, “unusual” roads.

При всей прозаичности понятия «дорога» оно обозначает сложный для однозначной интерпретации объект. Дороги как средства сообщения образуют костяк коммуникативных систем международного, регионального или локального уровня, создающих условия для обмена товарами, профессиональным опытом, производственными технологиями, людскими и материальными ресурсами, информацией и идеями. Дорожная сеть не только обслуживает потребности экономики, территориально-административного управления и военной практики, но и содействует оформлению геосоциальных пространств различного масштаба и профиля. Пример тому представляет ганзейское экономическое пространство, которое охватывало значительную часть Европы, включая Северную Германию, Прибалтику, Северо-Западную Русь, английские земли, норвежский Берген, Исландию.

Сеть торговых коммуникаций, подобно капиллярным сосудам, пронизывала все ганзейское пространство и обеспечивала его жизнеспособность, постоянно расширяясь и видоизменяясь. Дорожная сеть Ганзы в период между 1350 и 1650 гг. подробнейшим образом представлена в широко известном исследовании Ф. Брун-

са и Г. Вечерки¹, которое и сейчас считается единственным комплексным трудом по истории сухопутных транспортных коридоров Ганзейского региона². На его основе в 2019–2020 гг. специалисты из Гёттингенского университета разработали цифровую версию атласа ганзейских торговых путей *Viabundus*³, который повышает результативность исследования ганзейских коммуникативных и транспортных потоков, что помогает развивать ряд приоритетных направлений современного ганзеведения, касающихся внутриганзейских сетевых связей (*Netzwerk*), транзакционных издержек и природы прибылей ганзейских купцов, рыночной интергации и обрастания крупных ганзейских центров хинтерландами (экономически подконтрольными территориями), взаимосвязей ганзейского транзита с региональными рынками, дорожной инфраструктуры и др.⁴

Наиболее полная и комплексная реконструкция ганзейских трафиков между тем создана в отношении Западной и Центральной Европы, тогда как восточная часть ганзейского коммуникативного пространства, в частности его ливонско-русский сегмент, хоть и не обойден вниманием историков⁵, но исследован не так подробно, как западноевропейский. Многие связанные с ним проблемы, выходящие за рамки представлений о местоположении торговых центров и маршрутов, все еще нуждаются в изучении. К ним, полагаю, надо отнести вопрос о системной перестройке ганзейской дорожной сферы в условиях распространения на рубеже XV и XVI вв. русско-ганзейской «необычной торговли» (*ungewonliche copenshop, ungewonliche cope*)⁶. Говоря о дорожной сети, соединявшей ганзейские города Ливонии с северо-западными русскими землями, нельзя оставить без внимания участие в ее преобразовании ливонских государей (ландсгерров), которое осуществлялось в рамках огосударствления международной торговли, одного из важнейших факторов развития поздней Ганзы⁷. Предметом изучения может стать и влияние дорожных сетей на расширение экспортных возможностей ганзейских городов Ливонии, что немало зависело от их торгового «подбрюшья», или хинтерланда.

Традиционная («обычная») ганзейская торговля второй половины XIV–XV в. базировалась на двух принципах — привилегиях и неизменности сформировав-

¹ Bruns F., Weczerka H. Hansische Handelsstraßen: in 3 Bdn. Bd. 2. Köln, 1967. S. 116.

² Petersen N. Raum und Zeit im Landverkehr um 1500. Die Viabundus-Karte des vormodernen Verkehrs in Norddeutschland // Märkte, Messen und Waren im hansischen Handel. Wismar, 2021. S. 233.

³ Viabundus. URL: <http://www.viabundus.eu> (дата обращения: 12.10.2023). См. также: Petersen N. Raum und Zeit im Landverkehr um 1500. S. 229–252; Petersen N., Holterman B., Huang A. Digitale Werkzeuge zur Analyse von Straßen und Wasserwegen als Rückgrat eines vormodernen Märktenetzwerks in Zentral- und Ostmitteleuropa // Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung. 2021. Bd. 70. S. 347–350.

⁴ Petersen N. Raum und Zeit im Landverkehr um 1500. S. 229–252.

⁵ Bruns F., Weczerka H. Hansische Handelsstraßen. Bd. 2. S. 750–756, 758–760, 769–792; Šaskol'skij I. P. Hauptrichtungen und -wege in den Handelsbeziehungen Russlands mit Wesreuropa im 16. und 17. Jahrhundert // Bürgertum, Handelskapital, Städtebünde. Weimar, 1975. S. 46–57; Селин А. А. Ивангородская дорога: западный участок // Крепость Ивангород. Новые открытия. СПб., 1997. С. 215–223; Põrimäe H. Dorpats/Tartus Handelsstraßen (bis zum Nordischen Krieg) // 6. Forum Balticum «Europa als Brücke — Europäische Wege zwischen Tartu/Dorpat and Pskow/Pleskau». Tartu, 1998. S. 84–107; Weczerka H. Hansische Handelswege in den nordwestrussischen Raum // Nowgorod — Markt und Kontor der Hanse. Köln, 2002. S. 15–24.

⁶ Бессуднова М. Б. «Необычная торговля» как фактор видоизменения русско-ганзейских отношений в XV — начале XVI века // Ученые записки Новгородского государственного университета. 2019. № 5 (23). С. 1–7.

⁷ Dollinger Ph. Die Hanse. Stuttgart, 2012. S. 152.

шихся на их основе обычаев. Русско-нижненемецкая, а с середины XIV в. русско-ганзейская торговля предполагала использование купцами определенных маршрутов, где действовал оговоренный в торговых соглашениях принцип свободного, или «чистого», пути⁸. Географическая привязка транзита из городов «заморской» Ганзы через Ливонию в сторону Северо-Западной Руси предопределялась посреднической ролью трех главных ливонских торговых центров — Риги, Ревеля (ныне Таллина) и Дерпта (ныне Тарту) как санкционированных площадок, или стапелей, русско-ганзейского товарообмена. Их граждане, главным образом ревельцы и дерптцы, занимали ключевые позиции в новгородской конторе Ганзы (Немецком подворье), а с середины XV в. представляли Ганзейский союз в его дипломатическом общении с Россией⁹. «Обычное», соответствующее русско-ганзейским правовым нормам, торговое сообщение Великого Новгорода как центра присутствия Ганзы в русских землях с ганзейскими городами Ливонии и Германии осуществлялось по воде и по суше («водой и горой»). Центральная транспортная ось пролегла по Волхову, Ладоге и Неве и дополнялась дорогами, которые шли от Новгорода к неганзейской Нарве, долго считавшейся ревельским пригородом, а оттуда в двух направлениях: сухопутным путем на Псков, Дерпт, Ригу и водным по р. Нарове и Финскому заливу в Ревель, куда можно было добраться и посуху¹⁰. Действовавшее тут положение о «чистом пути» было гарантировано субъектами русско-ганзейских соглашений — Великим Новгородом и Псковом, с одной стороны, и ландсгеррами Ливонии вкуче с представлявшими Ганзу ливонскими городами — с другой. Купцам же при наличии договоренностей не следовало искать «необычных» (несанкционированных) путей.

Трещины в этой конструкции отчетливо обозначились к концу Средневековья в связи с распространением в русско-ганзейском торговом партнерстве неформальной, «необычной» торговли¹¹. Среди многосоставного набора ее атрибутов первые позиции занимали часто упоминавшиеся в ганзейской документации новые торговые локусы (*ungewonlicke orte, unwontlike steden*) и «необычные» дороги (*ungewonlicke wege, ungewonlicke straten, wunderlike wege*), типичные как для Новгородской и Псковской земель, так и для Ливонии. Расцвет «необычной» торговли положительно сказался, в частности, на торговых контактах Нарвы¹² и расположенного близ русско-ливонской границы Пскова¹³.

⁸ Положение о «чистом пути» упомянуто в русско-ганзейских и русско-ливонских договорах 1189, 1259, 1338, 1371, 1372, 1392, 1405, 1409, 1411, 1420, 1421, 1423, 1434, 1436, 1448, 1450, 1466, 1474, 1481, 1487, 1493 гг. Пути следования немецких купцов на Русь по суше и воде оговорены в договорах 1300, 1323, 1474, 1481, 1493 гг.; в договоре 1269 г. отмечается, что они должны были проезжать туда и обратно одной дорогой. См.: *Goetz L. K. Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters. Hamburg, 1916. S. 9–10, 138–139, 168–170.*

⁹ *Angermann N. Die Bedeutung Livlands für die Hanse // Die Hanse und der deutsche Osten. Lüneburg, 1990. S. 97–115.*

¹⁰ *Weczerka H. Hansische Handelswege... S. 15–24.*

¹¹ *Бессуднова М. Б. Специфика и динамика развития русско-ливонских противоречий в последней трети XV века. Воронеж, 2016. С. 121–140, 222–244.*

¹² *Kivimäe J. Medieval Narva: Featuring a small town between East and West // Narva und die Ostseeregion. Narva, 2004. S. 23–25.*

¹³ *Angermann N. Deutsche Kaufleute im mittelalterlichen Novgorod und Pleskau // Deutsche im Nordosten Europas. Köln, 1991. S. 80–83.*

Псков являлся не только перевалочным пунктом для товаров русского экспорта, но и активным участником ганзейской торговли, прежде всего с Дерптом, откуда псковские товары поступали в портовые города Ливонии¹⁴. При отсутствии в Пскове ганзейской конторы надежное сообщение с этим ливонским городом являлось главным условием реализации псковской продукции на ганзейском рынке. В тексте русско-ливонского договора 1234 г. упоминается Русская дорога (*via Ruthenorum*)¹⁵, которая, предположительно, вела от границ Псковской земли с областью Саккала на юге Эстонии к р. Малый Эмбах (*Väike Emajõgi*) в землях Дерптской епархии, что косвенно подтверждают находки вдоль этой линии археологических артефактов псковского происхождения¹⁶. Топоним «Русская дорога» (*Russchen wege, Russchen wech*) встречается также в ливонской ленной грамоте 1528 г. в описании границ поместья близ приграничной крепости Мариенбург (Алуксне; рус. Алыст)¹⁷. По мнению К. фон Ширрена, это был наиболее удобный путь из владений ливонского подразделения Немецкого (Тевтонского) ордена на Псков, которым купцы активно пользовались уже с XIV в. к великому неудовольствию Дерпта¹⁸. Полной уверенности в идентичности топонимов «русская дорога» XIII и XVI вв. у нас нет, однако можно предположить, что это был один из «необычных» путей, использование которых в торговле с русскими ганзейскими городами осуждали¹⁹.

В конце XV в. прямая дорога между орденским Мариенбургом и Псковом была утверждена международным договором. По окончании Русско-ливонской войны 1480–1481 гг. среди условий мирного договора ливонского магистра Берндта фон дем Борха и архиепископа Рижского Стефана Грубе с Псковом вслед за пунктом о «чистом пути» на «обычных» дорогах утверждалось право псковских купцов продавать свои товары в Мариенбурге и прочих городах, принадлежавших ордену и архиепископу, где отныне псковичи получали свободный проезд, освобождались от пошлины за ночное время (*tol der nachte*) и «посулов» должностным лицам, которые согласно крестоцелованию (торговому договору) взимались с участников

¹⁴ Бессуднова М. Б. К вопросу о торговле Пскова с Дерптом в 90-х гг. XV в. (по ливонским источникам) // Археология и история Пскова и Псковской земли: материалы научного семинара. Вып. 55. Псков, 2010. С. 70–78.

¹⁵ Liv-, est- und kurländisches Urkundenbuch nebst Regesten / hg. v. F. G. v. Bunge (далее — LE-KUB). Abt. 1. Bd. 1. Reval, 1853. Nr. 140. S. 180.

¹⁶ Selart A., Tvauri A., Läänelaid A. Die Burg Warbeck (Kastre) // Baltic Journal of Art History. 2017. Vol. 13. S. 39–74. <https://doi.org/10.12697/BJAH.2017.13.03>

¹⁷ «проходит на Русской дороге около кладбища Рамцен <...> болото Штрумпен <...> сенокос Мацекен <...> через Русскую дорогу <...> следовать по пути <...> в Писене болото <...> возле кладбища Рамцен, где проходит граница, на Русской дороге» (*anzugehen up deme Russchen wege bie Ramptzen szemate <...> gebrockte Strumpen <...> hoyschlag Matzekken <...> over den Russchen wech <...> deme pade to volgende <...> in Pissen sin gebrockte <...> bie Ramptzen szemate, dar de scheidungge angeit, up dem Russchen wege*) (Livländische Güterurkunden. Bd. 2, Nr. 477 / hg. v. H. v. Bruiningk. Riga, 1923. S. 280–281).

¹⁸ Stern C. V. Livlands Ostgrenze im Mittelalter vom Peipus bis zur Düna // Mitteilungen aus der baltischen Geschichte. 1924–1926. Bd. 23. S. 222.

¹⁹ Упоминание об этом в ливонских документах 1520–1540-х гг. см.: Akten und Rezesse der livländischen Ständetage (далее — AR) / hg. v. L. Arbusow. Abt. 3. Riga, 1910. Nr. 166, § 6; Nr. 291, § 5; Nr. 298, § 5; Nr. 302, § 12. Копии писем Альбрехта Бранденбургского к магистру и ордену в Ливонии см.: Riksarkivet, Stockholm. Livonica I. Vol. 39, fol. 37 a–b. Инструкцию магистра Ревеля делегатам ландтага 1543 г. и инструкцию Нового Пярну делегатам 1546 г. см.: Tallinna Linnaarhiiv (далее — TLA). 230. 1. Br. 14.

торговой сделки. Перемещению псковских гостей и купцов ливонских ландсгерров нельзя было препятствовать ни на русской, ни на ливонской стороне, ввиду чего по обе стороны границы запрещалось устанавливать шлагбаумы²⁰. Воспроизведение норм передвижения на ганзейских «обычных» дорогах применительно к дороге «необычной» в данном случае было произведено и гарантировалось не городами, а ливонскими ландсгеррами на основании их сеньориальных прерогатив, или «дел земли», которые, согласно ливонской правовой традиции, отделялись от «дел купцов»²¹. В русско-ганзейском торговом мире 1487 г.²² по этой причине отсутствует упоминание дороги между Псковом и Мариенбургом, а значит, в ганзейской системе сообщения на тот момент она сохраняла свой «необычный» характер.

В 1493 г. вышеупомянутый «земский» договор Пскова пролонгировали и в новом соглашении в связи со свободой проезда псковичей города орденского подчинения подробно поименованы Рига, Феллин (Вильянди), Вольмар (Валмиера), Ревель, Венден (Цесис), Нарва, Мариенбург, где должностные лица ордена (гебитигеры) обеспечивали псковскому купечеству безопасность и правосудие²³, что опять подчеркивает сугубо сеньориальный, «земский» характер их прерогатив. Псковско-ливонские соглашения 1481 и 1493 гг. демонстрируют стремление ливонских ландсгерров поддерживать комфортный режим следования ливонских и псковских купцов на манер ганзейского «чистого пути», причем без сотрудничества с ганзейскими городами.

Магистры Немецкого ордена в Ливонии, отвечавшие за ее обороноспособность, должны были отслеживать передвижение иноземцев, выдавая им соответствующие разрешения²⁴. В ходе обсуждения условий русско-ливонского мирного договора 1509 г. дипломат Иоганн Хильдорп по поручению магистра Вольтера фон Плеттенберга (1494–1535), председательствовавший на совещании сословий, на вопрос о свободном проезде русских купцов в Ревель ответил, что им разрешается ездить по Ливонии, но только «по старине», без права продвигаться из Нарвы на Венден²⁵. В этом обозначена суть отношения руководства ордена к пребыванию русских в Ливонии. Проезд «по старине» означал проезд по «обычным» маршрутам без права появления в Вендене, «главной крепости» ордена (*hovetsloth*) и резиденции ливонских магистров, располагавшейся в центре Ливонии.

²⁰ Latvijas Valsts vēstures arhīvs. 673, fol. 4 (рус. пер.: Первая Ливонская война, 1480–1481 годы. Документы / пер., примеч, статьи М. Б. Бессудновой. СПб., 2019. № 82. С. 223, 229).

²¹ Бессуднова М. Б. Русско-ганзейские отношения первой половины XVI века. СПб., 2021. С. 7–9.

²² Hanserecesse (далее — HR). Die Recesse und andere Akten der Hansetage / hg. v. D. Schäfer. Abt. 3. Bd. 2. München, 1883. Nr. 136. S. 117–119.

²³ Из переписки магистрата Ревеля с Россией 1450–1558 гг.: «Князь магистр, его ландмаршал и все его господа [должностные лица] должны судить псковича, равно как своего немца, по своему обычаю согласно крестоцелованию без пристрастия» (*De forste meister unde syn lanthmarschalck undt alle syne heren sollen rechten enen Pleskower na erer wise recht, na der crucekussinge gelick eren Dutschen ane behendicheit* (TLA. 230. 1. ВН 1. Nr. 1604)).

²⁴ В рецессах (протоколах) ландтага 1513 г. упомянут литовец на службе Фуггеров (*Fucker*), который получил разрешение магистра отправиться из Риги в Нарву, но не в Россию (HR. Abt. 3. Bd. 6. Leipzig, 1899. Nr. 522, § 14. S. 483). В другом случае иноземным купцам позволялось следовать из Риги в Ревель, но опять же с позволения магистра (Ibid. Nr. 522, § 79. S. 485).

²⁵ «*Se solden dorch de lande trecken, nicht van der Narve strackes na Wenden, besunder na dem olden*» (HR. Abt. 3. Bd. 5. Leipzig, 1894. Nr. 466, § 36. S. 560).

В дополнение к основным маршрутам, открытым для русской торговли согласно договоренностям, в Ливонии существовали окольные дороги (*bywege, bystraithen*)²⁶ по примеру вышеупомянутой Русской дороги между Псковом и Мариенбургом. В Псков дорога вела также из Нейхаузена (Вастсейлина). Оба ответвления Псковского тракта, как его именует Г. Скутанс, соединялись на линии Адзель (Гауйиеня) — Венден, после чего трасса шла вдоль р. Гауя («Гауйский коридор») к Даугаве, а оттуда в Ригу²⁷. От приграничного Мариенбурга можно было легко попасть в города орденского подчинения Адзель, Вольмар, Зегевольд (Сигулду) и Венден, которые принадлежали к категории «малых городов» и являлись членами Ганзы с правом стапеля²⁸. Соединявшая их магистраль обслуживала в основном внутренний рынок Ливонии, включая орденское доменальное хозяйство. Земли ордена с их плодородными почвами, высокой плотностью населения и густой замковой застройкой представляли одну из наиболее экономически развитых ливонских территорий, связанную с производством сельскохозяйственной продукции²⁹. Гебитигеры ордена поставляли товарную продукцию не только в Ревель и Пернау (Пярну), но и в Ригу. Из орденских владений можно было попасть в Псков, но только в «необычном» режиме, то есть в обход стапеля в Дерпте. В начале октября 1520 г. ратманы этого города выражали обеспокоенность существованием окольных путей (*bystraithen*), которые «русские недавно отыскиали», и даже выражали готовность облегчить складирование товаров русских купцов, чтобы те «везли их в Дерпт, а не мимо»³⁰.

В 1512 и 1514 гг. ливонские земли вдоль псковской границы были распределены между орденом, Рижской и Дерптской епархиями, причем переправа через пограничную р. Вигулица возле одноименного поселения с дорогой на Псков досталась округу Мариенбурга³¹, после чего передвижение от Мариенбурга до Пскова с ливонской стороны оказалось под контролем ордена. В нормативном документе начала XVI в. сказано: «Ландгерр, наш господин магистр, должен иметь дороги под защитой здесь и во всех землях; случись что-либо на дороге в какой-то земле, ландгерр должен это рассудить, и никто иной»³². На этом основании магистр Вольтер фон Плеттенберг в начале 1520-х гг. открыл для торговли с русскими дорогу от Ма-

²⁶ Уже в рецессе ганзетара 1447 г. сказано о купцах, которые искали «окольные пути и запретные проезды» (*bywege unde vorbaden reyse*) подобно контрабандистам (*ranefarenn*) (AR. Abt. 3. Nr. 21, § 95. S. 80).

²⁷ Скутанс Г. Гауйский коридор: северо-восточное направление Рижских торговых связей в XII–XVI веках // Староладожский сборник. Вып. 4. СПб., 2001. С. 48–56.

²⁸ Selart A. Die kleinen Städte Livlands und ihre Rolle in der oder für die Hanse // «Hansisch» oder «nicht hansisch». Das Beispiel der kleinen Städte und Livlands in der Hanse. Wismar, 2019. S. 23–42.

²⁹ Niitemaa V. Die Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter. Helsinki, 1952. S. 141–144; Дорошенко В. В. Очерки аграрной истории Латвии в XVI веке. Рига, 1960. С. 40–53, 280–284; Ahvenaninen J. Der Getreidehandel Livlands im Mittelalter. Helsinki, 1963. S. 184–192; Kreem J. Stadt und Landesherr als Geschäftspartner: Die Handelsangelegenheiten in den Beziehungen zwischen dem Deutschen Orden und der Stadt Reval // Städtisches Leben im Baltikum zur Zeit der Hanse: Zwölf Beiträge zum 12. Baltischen Seminar. Lüneburg, 2003. S. 93–112.

³⁰ AR. Abt. 3. Nr. 102, § 5. S. 323.

³¹ Stern C. V. Livlands Ostgrenze im Mittelalter... S. 222.

³² Из рецесса переговоров магистра Плеттенберга с эстонским рыцарством и Ревелем 5 октября 1500 г.: «*de lanther, unse her de mester, hadde de stratten to vottedingende hir und in allen landen; wes op der stratten in allerhande lande geschege, dat hadde de landher tho richtende und nment anders*» (Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch. Abt. 2 / hg. v. L. Arbusow. Bd. 3. Riga, 1914. Nr. 915, § 3. S. 671).

риенбурга до Пскова³³, которая в ливонских источниках именуется Мариенбургской (*Marienburgische Strasse, Margenborgische strate*). Она дополнила трассу, которая вела от псковской границы к сердцу орденских владений, Вендену, куда доступ русских купцов обычно не приветствовался, и далее в Ригу. В целом она повторяла конфигурацию «обычной» ганзейской дороги, притом, однако, что псковский стапель оказывался не в Дерпте, а в Мариенбурге. Движения по Мариенбургской дороге более не требовало разрешения магистра — во всяком случае упоминаний о них в поздних ливонских источниках нет, хотя сама процедура сохранялась³⁴.

В связи с видоизменением торговых коммуникаций в русско-ливонской приграничной зоне начала 1520-х гг. уместно задаться вопросом о его причинах. Ю. Кивимяэ предполагает, что легализация Мариенбургской дороги стала следствием конкуренции ливонских торговых «коммун» и была совершена магистром в интересах Риги³⁵. Им также отмечена взаимосвязь открытия дороги с намерением Плеттенберга в 1515–1521 гг. перенести контору Ганзы из Новгорода в принадлежавшую ордену Нарву вопреки сопротивлению Ревеля и Дерпта³⁶. Окончательно этот проект был отвергнут городами на штедтетаге 1521 г., причем его участники отметили нежелание магистра разрешать свободный проезд русских по Ливонии³⁷, на что было сказано, что у него «есть власть запретить русским доступ в страну, но не в его власти запретить им торговать»³⁸. Представители Ревеля также просили ландсгерров препятствовать всяким чужакам (*frombde lude*) искать «необычные пути» (*wunderlike wege*), «из-за чего можно потерять торговлю»³⁹.

После 1521 г. магистр, ранее упорно стремившийся перенести ганзейскую контору в Нарву, к этому вопросу после не возвращался, зато открыл Мариенбургскую дорогу для русской торговли в нарушение своих же заявлений о нежелании допускать русских вглубь Ливонии. Эти акции магистра легко представить взаимосвязанными и рассматривать в контексте потребностей ордена усилить свое влияние на ганзейские структуры Ливонии и оптимизировать свое участие в транзитной торговле. Активность ордена в зерновом производстве подводит исследователей к мысли о связи Мариенбургской дороги с развитием производства зерна во вла-

³³ Указ Плеттенберга об открытии Мариенбургской дороги не сохранился, но по форме он, вероятно, совпал с его указом о дороге в Литву через крепость Бауске (Бауска) от 28 июня 1533 г. (AR. Abt. 3. Nr. 326. S. 843–844).

³⁴ В 1526 г. ратманы Ревеля жаловались на необходимость запрашивать разрешение орденских властей на передвижение между Ревелем и Нарвой (HR. Abt. 3. Bd. 9. München, 1913. Nr. 284, § 5. S. 418–419).

³⁵ Kivimäe J. Die Rolle von Dorpat (Tartu) im hansisch-russischen Handel im Mittelalter // Steinbrücke: Estische historische Zeitschrift. 1998. Nr. 1. S. 12.

³⁶ Ibid. См. также: *Rebas H. Die Axelsöhne (Tott) und der Narvahandel 1468–1478 // Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen. Lüneburg, 2001. S. 178–182; Kivimäe J. Zwischen Reval und Lübeck. Die Narva-Frage in der Handelspolitik der späten Hansezeit // «Hansisch» oder «nicht hansisch». Das Beispiel der kleinen Städte und Livlands in der Hanse. Wismar, 2019. S. 60–62.*

³⁷ «Его милость [магистр] <...> не хочет также терпеть поездки русских по стране и нести этот крест, способствуя войне, [поскольку] русские избивают крестьян и могут разведать дороги» (*syne gnade <...> wolde ock nicht lyden, de Russzen also dorch de lande reysenk scholden, edder wolde neyn crutze dragen, dan lever eyn veyde anheven; de Russzen slogen de buren, mosten sze to wege wyszen*) (HR. Abt. 3. Bd. 7. Nr. 413, § 240. S. 733).

³⁸ HR. Abt. 3. Bd. 7. Nr. 413, § 241. S. 733.

³⁹ Ibid. Nr. 413, § 288. S. 738.

дениях ордена⁴⁰, хотя Псков, русская цель мариенбургского транзита, никогда не числился среди крупных экспортеров ливонского зерна. На основании материалов «Инвентаря имуществ ливонских орденских конвентов 1451 г.»⁴¹ можно судить о системе распределения по орденским замкам продуктов питания, в частности зерна (ржи, ячменя, овса) и соли⁴². Из него следует, что главным зерновым «хабом» ордена в Ливонии являлся Венден (750 ластов⁴³). Крупные запасы зерна в 60 и 80 ластов находились в замках Ревеля и Риги, что совпадало с маршрутами ганзейских трафиков. В Мариенбурге же хранилось всего четыре ластва зерна, которые вряд ли предназначались для коммерческих сделок. В. В. Дорошенко, ссылаясь на поставки зерновых из орденских замков в Ригу в 1536 г., показал, что их запасы сохраняли примерно те же пропорции, что и в 1451 г.⁴⁴ Мы имеем свидетельство участия комтура Мариенбурга в закупке зерна в Ревеле в 1528 г. для нужд крепости⁴⁵, но оно касается частного случая, а не систематической торговли.

Комтуры Мариенбурга поддерживали с Псковом тесные связи, о чем свидетельствуют наличие у них там «добрых друзей» (*van Pleskow van guden frunden*)⁴⁶ и отправка туда порученцев⁴⁷. Был в штате Мариенбургской комтурии переводчик (*tolke van der Marienborch*), которого использовали для переговоров с Псковом⁴⁸. В замке Бауска на литовской границе местный фогт взимал с купцов «толмачеву деньгу» (*tolckgelde*)⁴⁹ за услуги орденского переводчика при совершении сделок. Не исключено, что служба толмача в Мариенбурге тоже включала такую обязанность.

В замках ордена хранились большие запасы соли⁵⁰. В Мариенбурге, судя по Инвентарю 1451 г., имелся самый большой ее запас — 6 ластов и 3 бочки или, по подсчетам Ф. Бенингхофена⁵¹, 99 бочек⁵². По 64 бочки числились в Риге и Вендене на линии грузопотоков, связанных с Мариенбургской дорогой. Соль была наиболее востребованным ганзейским товаром в Пскове⁵³, а потому не исключено, что она поставлялась туда не только из Нарвы⁵⁴, но и из мариенбургских хранилищ. В этом случае открытие прямой дороги из Мариенбурга на Псков в обход Дерпта и Нарвы

⁴⁰ *Niitemaa V.* Die Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte... S. 182–184.

⁴¹ LEKUB. Abt. 1. Bd. 11. Nr. 160. S. 124–132.

⁴² *Vogelsang R.* Salz und Korn. Zum Revaler Handel im 15. Jahrhundert // *Acta Baltica*. 1974. Bd. 14. S. 135–172.

⁴³ Ласт — мера веса, в XV–XVII вв. равнялся 72 пудам, или 1170 кг.

⁴⁴ *Дорошенко В. В.* Очерки аграрной истории Латвии... С. 42.

⁴⁵ Комтур Мариенбурга Венемар фон Фюрстенберг 17 апреля 1482 г. просил Ревель позволить его служителю Генриху фон Рору вывести из города 4–5 ластов ржи для снабжения крепости (Первая Ливонская война... № 93. С. 254–255).

⁴⁶ Там же. № 85. С. 235–236.

⁴⁷ Там же. № 86. С. 237–238.

⁴⁸ AR. Abt. 3. Nr. 231, § 68. S. 589.

⁴⁹ *Ibid.* Nr. 326. S. 843.

⁵⁰ *Niitemaa V.* Die Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte... S. 355; *Benninghoven F.* Die Burgen als Grundpfeilen... S. 589; *Vogelsang R.* Salz und Korn... S. 162.

⁵¹ *Benninghoven F.* Die Burgen als Grundpfeilen des spätmittelalterlichen Wehrwesens im preußisch-livländischen Deutschordensstaat // *Burgen im deutschen Sprachraum. Ihre rechts- und verfassungsgeschichtliche Bedeutung*. Sigmaringen, 1976. S. 585, 589.

⁵² Бочка — мера веса сыпучих товаров в Ганзейском регионе, равнявшаяся 1/16 ластва.

⁵³ *Angermann N.* Deutsche Kaufleute im mittelalterlichen Novgorod und Pleskau... S. 82.

⁵⁴ *Rebas H.* Die Axelsöhne (Tott) und der Narvahandel... S. 196; *Vogelsang R.* Salz und Korn... S. 161.

обеспечивало ордену оптимальные условия реализации этого весьма прибыльного товара⁵⁵ на псковском рынке.

Открытие Мариенбургской дороги, возможно, касалось повышения ганзейского спроса на лен и пеньку⁵⁶, которые в ряду русских экспортных товаров считались «новыми», поскольку их массовые поставки начались примерно с 1500 г.⁵⁷ Значительные объемы их экспорта шли на Запад из Пскова через Нарву и Ревель, однако постоянные трения Нарвы с Ивангородом по поводу их взвешивания и выбраковки создавали известные осложнения⁵⁸. В Мариенбург же псковские лен и пенька поступали упрощенным порядком, без предварительной проверки их чистоты, что раздражало крупные ганзейские города. В 1521 г. Ревель и Дерпт жаловались, что русские купцы в нарушение обычая доставляют в Мариенбург пеньку и лен неочищенными и догориться с ними об исправлении дела нет никакой возможности⁵⁹. В феврале 1529 г. они же писали о «беспорядках и убытках при закупках пеньки и льна у русских в Ливонии, что ведет к уничтожению немецких товаров и торговли, ибо они [лен и пенька] очень нечистые, спутанные и фальсифицированные». Требования покончить с беспорядком Ревель адресовал в Нарву, а Дерпт, что показательно, — в Псков⁶⁰. Об участии ордена в экспортных операциях со льном и пенькой косвенно свидетельствует их преобладание в экспорте Пернау⁶¹, который являлся гаванью ордена⁶², а позже Риги⁶³. Большой завоз в Ригу сырья стимулировал развитие городского производства, включая изготовление льняных тканей, которые продавались и в Пскове⁶⁴.

Открытие Мариенбургской дороги в конце 1521 г. или в начале 1522 г. противоречило ганзейской традиции, что положило начало затяжным спорам ливонских городов с главой ордена, первая фаза которых пришлась на 1522 г. Уже в январе Дерпт сообщал Ревелю о своих хлопотах по закрытию дороги между Мариенбург-

⁵⁵ За XV в. стоимость соли в Ганзейском регионе выросла с 12 до 72 любекских марок за ласт. См.: *Henn V. Der hansische Handel mit Nahrungsmitteln // Nahrung und Tischkultur im Hanseraum. Münster, 1996. S. 28.*

⁵⁶ *Harder-Gersdorff E. Hansische Handelsgüter auf dem Großmarkt Novgorod... S. 140; Pöltsam-Jürjo I. Neu-Pernau und sein ländliches Hinterland am Anfang der Frühen Neuzeit // Das Leben auf dem Lande im Baltikum: elf Beiträge zum 18. Baltischen Seminar 2006. Lüneburg, 2012. S. 153–173.*

⁵⁷ *Angermann N. Zu den rechtlichen Grundlagen des Hansehandels in Pleskau // Recht und Alltag im Hanseraum. Gerhard Theuerkauf zum 60. Geburtstag. Lüneburg, 1993. S. 28.*

⁵⁸ *Бессуднова М. Б. Русско-ганзейские отношения первой половины XVI века... С. 120–151.*

⁵⁹ HR. Abt. 3. Bd. 8. Leipzig, 1910. Nr. 201, § 5. S. 228.

⁶⁰ *Ibid.* Bd. 9. Nr. 523, §§ 4, 17. S. 654, 655–656.

⁶¹ *Raba J. Der Außenhandel als Faktor der russischen Außenpolitik an der Schwelle der Neuzeit // Forschungen zur osteuropäischen Geschichte. 1980. Bd. 27. S. 112–113; Vogtherr H.-J. Livlandhandel und Livlandverkehr Lübecks am Ende des 15. Jahrhunderts // Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen. Lüneburg, 2001. S. 206; Pöltsam-Jürjo I. Neu-Pernau und sein ländliches Hinterland... S. 157–158.*

⁶² *Selart A. Die kleinen Städte Livlands... S. 33.*

⁶³ Объемы вывозимых из Риги льна и пеньки, а также семян обеих культур в XVI–XVIII вв. составляли от $\frac{2}{3}$ до $\frac{3}{4}$ всего рижского экспорта. См.: *Harder-Gersdorff E. Riga im Rahmen der Handelsmetropolen und Zahlungsströme des Ost-Westverkehrs am Ende des 18. Jahrhunderts // Zeitschrift für Ostforschung. 1995. Bd. 44. S. 523.*

⁶⁴ *Zeida A. Eine Veränderungen in der Organisation der handwerklichen Produktion in Riga unter dem Einflußdes Außenhandels im 16. Und 17. Jahrhundert // Gewerbliche Produktion und Land-Stadt-Beziehungen. Weimar, 1979. S. 82–90.*

гом и Ригой, особо опасную ввиду невыгодного для ливонской торговли дерптско-псковского перемирия⁶⁵. Ревельцы писали магистру, что новая дорога грозит Ревелю, Дерпту и Нарве серьезными убытками, а еще позволит великому князю Московскому нарушать крестоцелование и блокировать «обычные» дороги, поскольку у его подданных теперь есть возможность добираться до Риги в обход традиционных торговых центров⁶⁶. Накануне Вольмарского ландтага 1522 г. посланцы Дерпта и Ревеля при поддержке рыцарства из Северной Эстонии и Дерптской епархии на предварительном совещании решили добиваться на ландтаге закрытия Мариенбургской дороги⁶⁷, но, судя по содержанию рецесса⁶⁸, сделать этого не смогли. В качестве программы-минимум они ограничились рядом условий, как то: соблюдение купцами обычая нанимать возчиков из местных крестьян и платить пошлину с каждой груженной телеги (§ 4). Видимо, этот обычай, сопряженный с дополнительными расходами и порчей груза, при пересечении мариенбургской границы строго не соблюдался. Выплата же пошлины с телеги, а не с веса товара, позволяла купцам избегать взвешивания груза и экономить на выплате «весчего». Нет упоминаний о проверке товара на браковальне, которой, судя по подвозу в Мариенбург «нечистых» льна и пеньки, там не было.

Стараясь снизить интерес к Мариенбургской дороге, Ревель отметил, что она долгое время была перекрыта (намек на недавний отказ магистра пропускать русских купцов через владения ордена) и по этой причине дороги пребывают в неухоженном состоянии, придорожные корчмы лишены надзора, а в случае если русские все же продолжают посещать эту дорогу, они примут на себя большой риск (§ 6). Речь идет о порушенной дорожной инфраструктуре с придорожными корчмами, которые служили купцам местом отдыха и оказывали некоторые услуги (кузнечные и ремонтные работы, предоставление лодок и др.), а также на разбойные нападения, нередкие в Ливонии тех лет⁶⁹. Еще ревельцы писали, что содержание переправ (*vere*) и корчм (*kroge*), улучшение дорог (*wege*) и путей (*stege*) в соответствии со старинным порядком следует приветствовать, но только в том случае, если они обслуживают не русских купцов, а лишь нужды страны и не доставляют ей ущерба⁷⁰.

В письме к властям Любека, которые старались корректировать взаимоотношения ливонских городов⁷¹, ратманы Ревеля заявили, что «рижане издавна имеют обыкновение иметь дела с полочанами и смолянами, Вильно и Литвой, а граждане Дерпта, Нарвы и Ревеля со старины привыкли торговать с псковичами, новгородцами и землями великого князя Московского», из чего следует: «пусть русские купцы едут по Мариенбургской дороге и прибывают в Дерпт, а если не захотят продавать там свои товары, то могут с помощью возчиков этой страны вести свои

⁶⁵ *Hildebrandt H.* Bericht über die im Reval'schen Rathsarchiv für die russisch-livländischen Wechselbeziehungen im 15. und 16. Jahrhundert ausgeführten Untersuchungen // *Mélanges Russes tirés du Bulletin historique-philologique de l'Académie des sciences.* 1865. Bd. 4, Nr. 530. S. 778.

⁶⁶ Из письма магистрата Ревеля Плеттенбергу, 1 февраля 1522 г. См.: TLA. 230. 1. Missivenbuch Aa 14.

⁶⁷ Из письма магистрата Ревеля в Любек, 4 июня 1522 г. См.: HR. Abt. 3. Bd. 8. Nr. 203, § 3. S. 231–232.

⁶⁸ Из рецесса ландтага в Вольмаре, 12 (15) — 22 июня 1522 года. См.: Ibid. Nr. 201. S. 227–228.

⁶⁹ *Niitemaa V.* Die Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte... S. 181.

⁷⁰ HR 3. Bd. 8. Nr. 203.

⁷¹ *Graßmann A.* Lübeck und der deutsche Osten im Spätmittelalter // *Die Hanse und der deutsche Osten...* S. 36.

товары в Венден или Ригу соответственно крестоцелованию»⁷². Обязательность появления русских купцов, следовавших по Мариенбургской дороге, в Дерпте «соответственно крестоцелованию» с позволением проезда в Ригу возвращало их в режим передвижения по «обычному» ганзейскому маршруту Псков — Дерпт — Рига с Мариенбургским ответвлением (*byweg*) сугубо местного значения. Риге, не участвовавшей в диспуте, предлагалось торговать с городами Великого княжества Литовского, признав торговлю с Россией прерогативой Ревеля и Дерпта, что ломало схему торгового транзита по землям ордена и сокращало экспортные возможности Вендена как главного хранилища орденового зерна. Решением ландтага использование Мариенбургской дороги в русско-ливонской торговле прекращалось в случаях блокирования великим князем дороги между Новгородом и Нарвой или задержания немецких купцов на русской границе⁷³, что ослабляло благоприятный режим пересечения псковичами мариенбургской границы.

В 1520-х гг. атаки ливонских городов на Мариенбургскую дорогу продолжились. На штедтетаге в Ваве 1523 г. Ревель, Дерпт и Нарва согласились довериться в этом вопросе «господам страны», но осудили Бертольда Вармбеке и других дерптских гезеллен (приказчиков, младших партнеров) с Немецкого подворья в Новгороде, которые посоветовали («указали») русским купцам дорогу на Мариенбург⁷⁴. Епископ Дерптский Иоганн Бланкенфельд, как ландсгерр, поддержал своих подданных: 19 октября 1524 г. он объявил свободу торговли русских в своей епархии «по старине», с тем чтобы они не использовали «необычные» дороги и не вывозили запрещенные товары⁷⁵.

В отношении к Мариенбургской дороге у крупных городов Ливонии не было единства. На ландтагах в Руене и Ревеле 1526 г. делегаты Ревеля и Дерпта просили рижан ради общего блага и процветания всех ливонских городов, особенно Дерпта, отказаться от Мариенбургской дороги, в дальнейшем не препятствовать ее закрытию, а, наоборот, содействовать тому⁷⁶, но их воззвание не было услышано. На штедтетаге в Валке 1529 г. прения продолжились. Бургомистр Дерпта сообщил о сокращении доходов их города и настоятельно просил господ Риги оставить пути в Псков, а бургомистр Ревеля Вилем Титкенс настоятельно потребовал от рижан не допускать необычного (*ungewonlicken*) передвижения по Ливонии русских купцов, которые вопреки крестоцелованию используют «необычные» (*ungewonlicke*) дороги, хотя им следует держаться дорог «обычных»⁷⁷. Не получив содействия Риги, Ревель с Дерптом вновь искали понимания у магистра Плеттенберга⁷⁸, заодно пытаясь представить рижан нарушителями запретов на вывоз в Россию вооружений, из-за чего в Пскове обнаружено много упакованного в бочки свинца (*bilges*), ко-

⁷² «*de Rigisschen plegen na deme olden yn erer vorkeringe der Ploszkouwer, Smolenzker, der Wille und Littouwer lande tho gebruken. De van Darpthe, Narve und Revel syn na dem olden gewonlick, myt den Pleszkouwer, Nougarder und des grotforsten thor Moszkou landen to kopslagen*» (HR. Abt. 3. Bd. 8. Nr. 203, § 3 b, с. S. 232).

⁷³ Ibid. Nr. 201, § 6. S. 228.

⁷⁴ Из речеца штедтетага в Ваве, 25 января 1523 г. См.: Ibid. Nr. 512, § 20. S. 446.

⁷⁵ «...*dat sse ungewonliche wege nicht tehen und vorbodene wahre nicht uthforen...*» (AR. Abt. 3. Nr. 166, § 6. S. 461).

⁷⁶ Из инструкции ратманам Ревеля на ландтаг в Руене и Ревеле, февраль 1526 г. См.: HR. Abt. 3. Bd. 9. Nr. 284, § 5a. S. 418.

⁷⁷ Ibid. Nr. 523, § 14. S. 655.

⁷⁸ Ibid. Nr. 575, § 2. S. 655–656.

торый, по слухам, поступил из Риги⁷⁹. На ландтаге 1530 г. ходатайство к магистру Ревеля, Дерпта и рыцарства о закрытии Мариенбургской дороги опять не было удовлетворено.

1532 год стал решающим в решении вопроса. В конце 1531 г. магистр Плеттенберг направил в Ревель свои предложения к повестке дня предстоящего ландтага. Он указал, что возобновление запрещенных дорог в нарушение обычая получило в Ливонии широкое распространение, способствуя действиям шпионов и причинению ей убытков в первую очередь по причине массового вывоза за ее пределы большого количества рабочего скота (лошадей, волов) и продовольствия, включая рыбу. Все это скрытно везут водными и сухопутными путями, из-за чего в ливонских землях наблюдается обеднение и невыносимая дороговизна⁸⁰. Ревельцы в ответ пожелали, чтобы «вредные и опасные» (*schedelicken und varlicken*) новые пути ввиду их необычного употребления были строго запрещены и полностью устранены⁸¹.

Из протокола Вольмарского ландтага 1532 г. видно, что на сей раз накал страстей был вызван решением магистра открыть еще одну запрещенную дорогу — от орденской крепости Бауска, или Баускбург, в Литву, из-за чего случай с Мариенбургской дорогой переставал казаться ситуативным и обрел признаки системности. К хору протестующих присоединилась Рига, опасавшаяся оттока товаров со своего рынка. Опять прозвучало требование закрыть Мариенбургскую дорогу со ссылкой на ее вред и указанием на то, что существование такого рода дорог не оговорено в крестоцеловании (торговом договоре)⁸². Плеттенберг, однако, и на этот раз смог склонить ландтаг на свою сторону и подтвердил свое решение по Мариенбургской дороге⁸³, а спустя год открыл и Баускбургскую дорогу⁸⁴.

Еще в рецессах ландтага 1526 г. ливонские дороги приравнены к имперским дорогам, «чтобы священные, императорские свободные дороги из страны [Ливонии] и внутри нее согласно порядкам империи для каждого, какого бы сословия он ни был, были свободными, открытыми без препятствий и обременений, точно так же как у других курфюрстов и князей на дорогах в Священной Римской империи»⁸⁵. Тут надо учесть, что в 1526 г. Вольтер фон Плеттенберг, самый влиятельный государь Ливонской конфедерации, получил от императора Карла V Габсбурга предложение принять княжеские регалии и стать имперским князем. Произошло же это

⁷⁹ HR. Abt. 3. Bd. 8. Nr. 523, § 15. S. 655.

⁸⁰ «*Szo denn die nyerunge vorbadener straten in dissen gemeinen landen tho Lifflande baven die olden herkumpst, gewonheit und bolevinge der lande int gemeine tho vorspeyen, nachdell und schaden vhasht gebruketh, die perde? Ossen, Provianden ock dath vischwerck bie mercklicken groten summen und antall szowll tho water alse tho lande hemelich durchgesteken und vorforeth, dadurch die lande itzundes und vornemlichst bie der gemeinen schamelen armoth gantz vorderfflich geschweckett, entbloteth und in schwarre duringe, jamer, schaden und undergank geforeth*» (AR. Abt. 3. Nr. 291, § 5. S. 742).

⁸¹ Из рецесса совещания ревельского магистрата, январь 1532 г. См.: AR. Abt. 3. Nr. 298, § 5. S. 753.

⁸² «*dewil im cruczebreve dersulvesten straten nene sunderlicke bonoming gescheen und de hern dusser lande vor ere straten jo so wol als de grotforste in Ruslant vor de synen to slutende rede*» (Ibid. Nr. 303, § 63).

⁸³ Из письма Дерпта к магистрату Ревеля, 27 января 1532 г. См.: TLA. 230. 1. BD 1. Teil V.

⁸⁴ AR. Abt. 3. Nr. 326. S. 843–844. См. также: *Niitemaa V. Die Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte...* S. 182–184.

⁸⁵ «*dat die heylen keyszerliche frye straten uth dem lande und int landt lude des rykes ordenung eynem idern, wes standes he sie, fry, ledich unde losz apensta unbehyndert unde umbeschedigt, gelick wu andern churfursten und fursten lande unde straten im hilligen Romischen ryke*» (AR. Abt. 3. Nr. 232, § 7. S. 599).

только в 1530 г., после чего отношение магистра к проблеме ливонских дорог обрело концептуально иное значение. Все они стали именоваться священными, имперскими, свободными дорогами, где действуют имперские порядки⁸⁶, утверждавшие неограниченность княжеской власти.

Открывая для торговли с Литвой Баусбургскую дорогу — «одну эту дорогу без известных окольных дорог» (*allene densulvigen wech ane erkene biewege*), магистр указал порядок следования по ней купцов: маршрут, ограничения в вывозе лошадей, пошлины, запретные товары, свободу переправы через пограничную речку Мису — «каждому согласно тому, что испокон было присуще ведению государевой власти» (*einm yedern nach dem vorigen, vorbehalten der herrschafft ere gerechticheit*)⁸⁷. В документе при наличии акцента на прерогативу государя отсутствует ссылка на крестоцелование, что соответствовало новой, имперской интерпретации дорог, в которой разделение «дел купцов» и «дел земли» было заменено принципом полновластия государя.

После легализации магистром Мариенбургской и Баусбургской дорог и их включения в систему внешних торговых коммуникаций Ливонии проблема «необычных» путей также оказалась переформатированной. На ландтаге 1533 г. в связи с этим было заявлено, что по императорским, свободным, «обычным», земским дорогам внутри Ливонии и при выезде за ее пределы разрешается свободно ездить «по старине» при условии запрета каких бы то ни было «необычных» дорог⁸⁸. Магистр Плеттенберг, в свою очередь, писал, что никто не смеет отклоняться от санкционированных дорог и использовать другие пути, а также вести торговлю в корчмах, по крестьянским хуторам (*gesinde*) или поселкам, скупать товары вдоль дороги у фогта и окрестных крестьян⁸⁹. В том же духе сделана запись в речессе Вольмарского ландтага 1537 г.: поскольку русские используют «необычные» дороги к ущербу для страны, надо строго соблюдать установленные договоренности, а потому, если кто-либо станет вести дела с русскими на «необычных» дорогах, то он поплатится жизнью и имуществом⁹⁰ (намек на разбой, нередкие на «необычных» дорогах, лишенных защиты ландсгерра). В рукописном фрагменте этого речесса из Шведского государственного архива добавлено, что ни немец, ни русский, ни литовец, никто другой не смеет ездить по необычным дорогам из страха, что весь груз у него отберут грабители. К этому добавлен запрет на содержание «не-

⁸⁶ Из письма Ревеля к североэстонскому рыцарству, начало лета 1533 г.: См.: Ibid. Nr. 325, § 4. S. 841.

⁸⁷ Из указа Плеттенберга от 28 июня 1533 г.: «*Idt sall nemande... utherhalven vorbenometer straten andere biewege soken ader gebrueicken, off in de kroge unde gesinde sine kopenschopp dar tho driven edder de buren tho verleggen, ock sust bie dem wege dem vagde und den landsaten dar umblanges wonende tho vorfang irkeine ware uptokopen*» (AR. Abt. 3. Nr. 326. S. 843).

⁸⁸ «*aver de key. frigen gewonlicken lantstraten yn und ut na dem olden to reisen frig togelaten und bowiliget, so nene ander nuge ungewonlicke nadeyliche lantstraten darmede ingetagen und gemenet werden*» (Ibid. Nr. 325, § 5. S. 842).

⁸⁹ Ibid. Nr. 326. S. 843.

⁹⁰ «*Diewiele die Ruße ungewonlieke straten, stege und wege gesucht und gebruecketh heft, wes hie darover ahn schaden geleden, muste hie der upgerichteden krutzkussinge nha liden und erdulden. Whor noch thokumpftich jemandes von den Ruschen koplueden dergestalth up ungewoenthligen wegen gefunden und beslagen, scholden sick geborliger strafte des lieves und gudes vormodende ßien*» (HR. Abt. 4. Bd. 2. Köln, 1970. Nr. 678, § 3. S. 557).

обычной» корчмы (*ungewonliche Kreuge*) и закупки у крестьян⁹¹, что свидетельствует о самочинном обустройстве новых «необычных» путей, стихийно возникавших в ливонском пограничье по мере расширения крестьянской торговли. Эти пути оставались непризнанными и городами, и ландсгеррами, продолжая функционировать в «необычном» режиме.

Открытие Мариенбургской дороги в 1522–1532 гг. выводит нас на широкий спектр преобразований русско-ганзейского товарообмена. Прежде всего, это касается учреждения в 1530 г. Немецкого подворья в Пскове⁹². На ландтаге 1532 г. ратманы Дерпта сетовали, что их сограждане наряду с купцами из Риги, Ревеля и Любека едут туда торговать, избегая поездок с товарами в Ливонию, что приводит к невосполнимым убыткам не только Дерпта, но и всего ее купечества⁹³. Псковское Немецкое подворье в отличие от одноименного двора в Новгороде не являлось ганзейской конторой. Ганза к его созданию отношения не имела и деятельность его обитателей не курировала. Отсюда происходит малый объем деловой документации, затрудняющий изучение начальной фазы его истории. Между тем появление Немецкого подворья в Пскове согласуется с алгоритмом открытия Мариенбургской дороги, которая также не была продуктом ганзейской торговой политики.

Еще одним элементом общей картины является появление в Вендене и Мариенбурге православных церквей, закрытых в 1540-х гг. в ходе Реформации⁹⁴. Существование средневековых православных храмов в Ревеле и Дерпте современная наука воспринимает как проявление купеческого прагматизма в условиях активности русской торговли в ливонских городах⁹⁵. Думается, что города, располагавшиеся на Мариенбургской трассе и на линии ее продолжения в землях ордена, не были исключением.

От перестройки русско-ганзейской дорожной системы в весьма выигрышном положении оказалась Рига. Со второй половины XIV в. она непрерывно расширяла свой экономический хинтерланд в Литве и России, но Любек с Ревелем не позволили ей утвердиться на новгородском Немецком подворье⁹⁶, а Дерпт — в псковской торговле⁹⁷. С XV в. Рига сосредоточилась на торговле с Великим княжеством Литовским, где конкурировала с прусскими городами во главе с Данцигом (Гданьском)⁹⁸. В первой половине XVI в. благодаря Мариенбургской дороге хинтерланд Риги значительно расширился за счет орденских земель, чей экономический потенциал

⁹¹ «*Numer soll sich understehen es sey deutsch, Reusch, Littowisch oder ander der ungewonliche straßen zureisen, bey vermeidung alles wol er bey sich fahret von ihm zunehmen und zuberabenn. Keine ungewonliche Kreuge zuhalten und anzurichten und kein vorkeufung solte den Baurenn gestattet werden*» (Riksarkivet, Stockholm. Livonica I. Bd. 39. Konvolut 114, fol. 66a).

⁹² Из жалоб Дерпта по поводу основания подворья в Пскове. См.: HR. Abt. 4. Bd. 1. Nr. 56, § 27. S. 32.

⁹³ Ibid. Bd. 2. Nr. 679, § 7. S. 558.

⁹⁴ Dunsdorf E., Spekke A. Latvijas vesture 1500–1600. Stockholm, 1964. S. 221.

⁹⁵ Selart A. Orthodox Churches in Medieval Livonia // The clash of cultures on the medieval Baltic frontier. Fahrnam, 2009. P. 273–290.

⁹⁶ Brück T. Riga in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts: Das Verhältnis der Stadt zum Orden, zum Erzbischof und zur Hanse // Städtisches Leben im Baltikum zur Zeit der Hanse: Zwölf Beiträge zum 12. Baltischen Seminar. Lüneburg, 2003. S. 43–92.

⁹⁷ Ensch G. Rivalry between Riga and Tartu for the trade with Pskov in the XVI and XVII Centuries // Baltic and Scandinavian Countries. 1938. Vol. 4, no. 2. P. 145–154.

⁹⁸ Brück T. Riga in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. S. 47.

в тот период заметно возрос, а также за счет малых городов Ливонии, в первую очередь Вендена как орденового зернового «хаба» и Мариенбурга, открывшего ее гражданам доступ к псковскому рынку. К хинтерланду Риги принадлежал и Вольмар, располагавшийся на внутреннем торговом переулочке ливонского орденового государства⁹⁹.

Х. Бёкер на примере Померании показала, что для поступательного экономического развития малых городов раннего Нового времени было необходимо сочетание удобного положения на путях международной торговли, возможности поставлять нужные ей товары и содействия ландсгерра¹⁰⁰. Эта схема сработала и в отношении малых городов центральной части Ливонии, благодаря мариенбургской дороге оказавшихся на линии взаимодействия Риги и Пскова. Когда в 1549 г. рижане отказались субсидировать восстановление ганзейской конторы в Новгороде, заявив, что «Рига больше связана с Псковом и Смоленском и молодые купцы у русских в Новгороде более ничему не могут научиться»¹⁰¹, они не грешили против истины. Активное использование Мариенбургской дороги начинает сворачиваться только в 1620-х гг. в связи с переходом Ливонии к Швеции, которая основную ставку в своей балтийской торговле делала на Ревель и Нарву¹⁰².

Подводя итог сказанному, отметим, что в начале Нового времени положение дел с торговым транзитом в ливонском анклавном ганзейском экономическом пространстве зависело не столько от ганзейских порядков, сколько от местных («земских») властных структур. На примере Мариенбургской дороги можно представить характер и алгоритм противостояния ганзейских городов Ливонии, таких как Дерпт и Ревель, и ливонских ландсгерров по поводу контроля над торговыми трассами, определявшими режим русско-ганзейской и русско-ливонской торговли. Вершиной устремления Ганзы было сохранение традиционных потоков трафика и товаров, соединявших ганзейские «стапеля» в единую сеть, что считалось одним из главных условий стабильности международного товарообмена. В Ливонии это проявилось в отстаивании «обычных» путей, упомянутых в русско-ганзейских торговых договорах и подпадавших под категорию «дела купцов». Приверженность обычаю в вопросе о торговых путях у ливонских ганзейцев проявлялась в использовании определения «необычные» в отношении новых торговых маршрутов, одним из которых изначально была Мариенбургская дорога. Действие же земского фактора в изменении традиционной дорожной системы определялось общей тенденцией расширения прерогатив ландсгерра в экономике путем включения «дел купцов» в «дела земли», что вело к огосударствлению международной торговли. Помощью тому служили сеньориальные полномочия ландсгерра, включая право контролировать внутренние дороги, правовой суверенитет, земельную собственность и домениальное производство, что создавало почву для превращения «дел купцов» в объект его собственной власти.

⁹⁹ *Misans I.* Wolmar. Eine hansische Kleinstadt im mittelalterlichen Livland // *Aus der Geschichte Alt-Livlands. Festschrift für Heinz von zur Mühlen zum 90. Geburtstag.* Münster, 2004. S. 39–54.

¹⁰⁰ *Böcker H.* Die kleine Hansestadt in ihren «europäischen Dimensionen» // *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte.* 1998. S. 240.

¹⁰¹ *Kölner Inventar (Inventare Hansischer Archive des sechzehnten Jahrhunderts):* In 3 Bdn. Bd. 1. Leipzig, 1896. S. 340.

¹⁰² *Mäesalu A.* Archäologische Erkenntnisse zum Handel in Tartu (Dorpat) vom 12. bis zum 17. Jahrhundert // *Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum.* Bd. 2. Lübeck, 1999. S. 428.

Начальная фаза «земского» освоения Мариенбургской дороги была связана с псковско-дерптскими договорами конца XV в., которые легализовали русскую торговлю на «необычной» дороге между Мариенбургом и Псковом, причем в оптимальном режиме. Тем самым ганзейская логистика на юго-востоке Ливонии начала претерпевать изменения, поскольку роль псковского «стапеля», традиционно принадлежавшая Дерпту, частично отошла к орденскому Мариенбургу, от которого дорога вела вглубь орденских владений и к Риге. Переформатирование ганзейской трассы руководством ордена в конце XV в. предопределялось не оптимизацией сбыта сельскохозяйственной продукции орденских поместий, а созданием благоприятных условий для орденской соляной торговли с Псковом и, возможно, для экспортирования оттуда через Пернау и Ригу льна и пеньки.

В поведении магистра Плеттенберга с его широкими политическими амбициями отчетливо проявлялось стремление курировать ганзейские институты в Ливонии, для чего им в 1515–1521 гг. были предприняты попытки переноса из Новгорода в орденскую Нарву ганзейской конторы. Провал этого проекта отчасти компенсировали открытие в начале 1522 г. Мариенбургской дороги и ее включение в систему русско-ганзейского торгового сообщения в обход «стапелей» Дерпта и Ревеля. Дорога, связавшая комплекс владений ордена в центре Ливонии с Псковом и Ригой, существенно повысила его экспортные возможности и, как следствие, стимулировала конкуренцию с ним ганзейских городов Ливонии на внешнем рынке. Дерпт и Ревель при поддержке неганзейской Нарвы использовали рычаги воздействия на магистра, которые предоставлял им ландтаг, но потерпели фиаско из-за отстраненности «заморской» Ганзы от разрешения проблемы Мариенбургской дороги, штрекбрехерства Риги, получившей от переформатирования ганзейской дорожной системы хорошие дивиденды в виде расширения своего хинтерланда и обретения Плеттенбергом в 1530 г. статуса имперского князя, что позволило ему заявить об исключительности своих прав на внутренние и внешние дороги Ливонии, демонстрацией чего стали окончательная легализация Мариенбургской дороги как транзитной торговой трассы в 1532 г. и открытие в 1533 г. Баускбургской дороги. Плеттенберг же определил условия пользования дорогами орденского подчинения и ввел запрет на стихийно возникавшие, неподконтрольные ландсгерру «необычные» дороги.

References

- Ahvenaninen J. *Der Getreidehandel Livlands im Mittelalter*. Helsinki, Societas Scientiarum Fennica, 1963, 253 p.
- Angermann N. Deutsche Kaufleute im mittelalterlichen Novgorod und Pleskau. *Deutsche im Nordosten Europas*. Köln, Böhlhaus, 1991, pp. 59–86.
- Angermann N. Die Bedeutung Livlands für die Hanse. *Die Hanse und der deutsche Osten*. Lüneburg, Nordostdeutsches Kulturwerk, 1990, pp. 97–115.
- Angermann N. Zu den rechtlichen Grundlagen des Hansehandels in Pleskau. *Recht und Alltag im Hanseraum. Gerhard Theuerkauf zum 60. Geburtstag*. Lüneburg, Deutsches Salzmuseum, 1993, pp. 17–30.
- Benninghoven F. Die Burgen als Grundpfeilen des spätmittelalterlichen Wehrwesens im preußisch-livländischen Deutschordensstaat. *Burgen im deutschen Sprachraum. Ihre rechts- und verfassungsgeschichtliche Bedeutung*. Sigmaringen, Rheinland-Verlag, 1976, pp. 565–601.
- Bessudnova M. B. K voprosu o trgovle mezhdru Pskovom i Derptom v 90-e gg. XV v. (po livonskim istochnikam). *Arkheologia i istoriia Pskova i Pskovskoi zemli: materialy nauchnogo seminara*, issue 55. Pskov, [s. n.], 2010, pp. 70–78. (In Russian)

- Bessudnova M. B. *Rusko-ganseiskie otnosheniia pervoi poloviny XVI veka*. St. Petersburg, Evrasiia Publ., 2021, 480 p. (In Russian)
- Bessudnova M. B. *Spetsifika i dinamika razvitiia rusko-livonskih protivorechii v poslednei treti XV veka*. Voronezh, Nauchnaia kniga Publ., 2016, 464 p. (In Russian)
- Böcker H. Die kleine Hansestadt in ihren „europäischen Dimensionen“. *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte*. Weimar, Hermann Böhlau Nachfolger, 1998, pp. 239–252.
- Brück T. Riga in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts: Das Verhältnis der Stadt zum Orden, zum Erzbischof und zur Hanse. *Städtisches Leben im Baltikum zur Zeit der Hanse: Zwölf Beiträge zum 12. Baltischen Seminar*. Lüneburg, Carl-Schirren-Gesellschaft, 2003, S. 43–92.
- Bruns F., Weczerka H. *Hansische Handelsstraßen*, Bd. 2. Köln, Böhlau, 1967, 792 S.
- Dollinger Ph. *Die Hanse*. Stuttgart, Alfred Kröner, 2012, 655 S.
- Doroshenko V. V. *Ocherki agrarnoi istorii Latvii v XVI veke*. Riga, Izdatel'stvo AN Latviiskoi SSR Press, 1960, 322 p. (In Russian)
- Ensch G. Rivalry between Riga and Tartu for the trade with Pskov in the XVI and XVII Centuries. *Baltic and Scandinavian Countries*, 1938, vol. 4, no. 2, pp. 145–154.
- Goetz L. K. *Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters*. Hamburg, Biblio-Bazaar, 1916, 394 S.
- Graßmann A. Lübeck und der deutsche Osten im Spätmittelalter. *Die Hanse und der deutsche Osten*. Lübeck, Nordostdeutsches Kulturwerk, 1990, S. 97–115.
- Henn V. Der hansische Handel mit Nahrungsmitteln. *Nahrung und Tischkultur im Hanseraum*. Münster, Waxmann, 1996, S. 23–48.
- Kivimäe J. Die Rolle von Dorpat (Tartu) im hansisch-russischen Handel im Mittelalter. *Steinbrücke: Estische historische Zeitschrift*, 1998, Nr. 1, S. 9–17.
- Kivimäe J. Medieval Narva: Featuring a small town between East and West. *Narva und die Ostseeregion = Narva and the Baltic Sea Region: Beiträge der II. Internationalen Konferenz über die politischen und kulturellen Beziehungen zwischen Russland und der Ostseeregion, Narva, 1.-3. Mai 2003*. Narva, [s. n.], 2004, S. 17–27.
- Kivimäe J. Zwischen Reval und Lübeck. Die Narva-Frage in der Handelspolitik der späten Hansezeit. „Hansisch“ oder „nicht hansisch“. *Das Beispiel der kleinen Städte und Livlands in der Hanse*. Wismar, Callidus, 2019, S. 23–42.
- Kreem J. Stadt und Landesherr als Geschäftspartner: Die Handelsangelegenheiten in den Beziehungen zwischen dem Deutschen Orden und der Stadt Reval. *Städtisches Leben im Baltikum zur Zeit der Hanse: Zwölf Beiträge zum 12. Baltischen Seminar*. Lüneburg, Carl-Schirren-Gesellschaft, 2003, S. 93–112.
- Mäesalu A. Archäologische Erkenntnisse zum Handel in Tartu (Dorpat) vom 12. bis zum 17. Jahrhundert. *Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum*, Bd. 2. Lübeck, Schmidt-Römhild, 1999, S. 427–434.
- Misans I. Wolmar. Eine hansische Kleinstadt im mittelalterlichen Livland. *Aus der Geschichte Alt-Livlands. Festschrift für Heinz von zur Mühlen zum 90. Geburtstag*. Münster, LIT, 2004, S. 39–54.
- Niitemaa V. *Die Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter*. Helsinki, Suomalainen Tiedeakat, 1952, 379 S.
- Petersen N. Raum und Zeit im Landverkehr um 1500. Die Viabundus-Karte des vormodernen Verkehrs in Norddeutschland. *Märkte, Messen und Waren im hansischen Handel*. Wismar, Callidus, 2021, S. 325–356.
- Petersen N., Holterman B., Huang A. Digitale Werkzeuge zur Analyse von Straßen und Wasserwegen als Rückgrat eines vormodernen Märktenetzwerks in Zentral- und Ostmitteleuropa. *Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung*, 2021, Bd. 70, S. 347–350.
- Piirimäe H. Dorpats/Tartus Handelsstraßen (bis zum Nordischen Krieg). 6. *Forum Balticum „Europa als Brücke — Europäische Wege zwischen Tartu/Dorpat und Pskow/Pleskau“*. Tartu, Dorpat, 1998, pp. 5–107.
- Pölsam-Jürjo I. Neu-Pernau und sein ländliches Hinterland am Anfang der Frühen Neuzeit. *Das Leben auf dem Lande im Baltikum: elf Beiträge zum 18. Baltischen Seminar 2006*. Lüneburg, Carl-Schirren-Gesellschaft, 2012, S. 153–173.
- Raba J. Der Außenhandel als Faktor der russischen Außenpolitik an der Schwelle der Neuzeit. *Forschungen zur osteuropäischen Geschichte*, 1980, Bd. 27, S. 110–132.

- Rebas H. Die Axelsöhne (Tott) und der Narvahandel 1468–1478. *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen*. Lüneburg, Nordostdeutsches Kulturwerk, 2001, S. 178–182.
- Šaskoľskij I. P. Hauptrichtungen und -wege in den Handelsbeziehungen Russlands mit Wesreuropa im 16. und 17. Jahrhundert. *Bürgertum, Handelskapital, Städtebünde*. Weimar, Böhlau, 1975, S. 46–57.
- Selart A. Die kleinen Städte Livlands und ihre Rolle in der oder für die Hanse. „Hansisch“ oder „nicht hansisch“. *Das Beispiel der kleinen Städte und Livlands in der Hanse*. Wismar, Callidus, 2019, S. 23–42.
- Selart A. Orthodox Churches in Medieval Livonia. *The clash of cultures on the medieval Baltic frontier*. Farnham, Ashgate, 2009, S. 273–290.
- Selart A., Tvauri A., Läänelaid A. Die Burg Warbeck (Kastr). *Baltic Journal of Art History*, 2017, Bd. 13, S. 39–74.
- Selin A. A. Ivanogorodskaja doroga: zapadnyi uchastok. *Krepost' Ivangorod. Hovye otkrytiia*. St. Petersburg, Dmitrii Bulanin Publ., 1997, pp. 215–223. (In Russian)
- Skutans G. Gauiskii koridor: severo-vostochnoe napravlenie Rizhskikh torgovykh sviazei v XII–XVI vekakh. *Staroladozhskii sbornik*, issue 4. St. Petersburg, Staraja Ladoga Publ., 2001, pp. 48–56. (In Russian)
- Stern C. V. Livlands Ostgrenze im Mittelalter vom Peipus bis zur Düna. *Mitteilungen aus der baltischen Geschichte*, 1924–1926, Bd. 23, S. 195–240.
- Vogelsang R. Salz und Korn. Zum Revaler Handel im 15. Jahrhundert. *Acta Baltica*, 1974, Bd. 14, S. 135–172.
- Vogtherr H.-J. Livlandhandel und Livlandverkehr Lübecks am Ende des 15. Jahrhunderts. *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen*. Lüneburg, Nordostdeutsches Kulturwerk, 2001, S. 201–237.
- Weczerka H. Hansische Handelswege in den nordwestrussischen Raum. *Nowgorod — Markt und Kontor der Hanse*. Köln, [s. n.], 2002, S. 15–24.
- Zeida A. Eine Veränderungen in der Organisation der handwerklichen Produktion in Riga unter dem Einflußdes Außenhandels im 16. Und 17. Jahrhundert. *Gewerbliche Produktion und Land-Stadt-Beziehungen*. Weimar, Böhlau, 1979, S. 82–90.

Статья поступила в редакцию 30 июля 2023 г.

Рекомендована к печати 10 января 2024 г.

Received: July 30, 2023

Accepted: January 10, 2024