

**БОРЬБА ЗА ПРАВО СВОБОДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ
(«ЧИСТОГО ПУТИ») В НОВГОРОДСКО-ГАНЗЕЙСКИХ
ОТНОШЕНИЯХ XII–XV ВВ.**

© 2011 А. Г. Рагунштейн

*канд. ист. наук,
зав. сектором фондов и музейной работы НИИ археологии юго-востока Руси,
e-mail: arseniyalfa@mail.ru*

Курский государственный университет

Одной из наиболее актуальных проблем русско-немецкой торговли XII–XV вв. являлось соблюдение права свободного передвижения русских и немецких купцов. Торговые договоры Новгорода и Ганзейского союза городов гарантировали равные права купцам. Однако русские купцы не могли на практике реализовать своё право из-за развития морского пиратства в Балтийском море.

Ключевые слова: Новгород, Ганзейский союз, «чистый путь», купцы, пираты.

Одной из наиболее актуальных проблем русско-немецких отношений в период Средневековья являлось право свободного и беспрепятственного передвижения («чистого пути»), не раз упоминаемое в международных соглашениях XII–XV вв. Как немецкие, так и русские купцы этого времени проявляли большой интерес в определении правил торговые перевозок. Обе стороны были крайне заинтересованы в расширении торговли и увеличении прибыли за счёт расширения товарооборота. В связи с этим предоставление безопасных торговых путей было главным насущным требованием и ганзейских и новгородских гостей.

Проблема развития русско-немецких торгово-транспортных коммуникаций не раз поднималась различными исследователями. Первые работы по данной проблеме были созданы дореволюционными исследователями. Наиболее интересными в этом отношении являются труды И. Е. Андреевского¹, М. Н. Бережкова², А. И. Никитского³. Однако эти авторы затрагивали лишь отдельные аспекты данной проблемы, что не позволяло составить общую картину проблем передвижения русских и немецких купцов.

В XX веке, после длительного периода застоя вызванного революциями и войнами, снова появляется интерес к данной проблематике. Уже в 50–80 гг. появляется целый ряд исследований на эту тему. К сожалению, в работах Н. А. Казаковой⁴, М. П. Лесникова⁵, А. Л. Хорошкевича⁶, И. П. Шаскольского⁷, Е. А. Рыбиной⁸ довольно поверхностно рассматривается право свободы проезда и торговли в международных отношениях. Их основное внимание обращено прежде всего на экономическую и политическую составляющую этих межгосударственных взаимоотношений. Таким образом, целостного анализа реализации права «чистого пути» в новгородско-ганзейских отношениях до последнего времени не проводилось.

Первый известный договор между Новгородом и Готским берегом был заключён приблизительно в 1189–1199 гг. Он гарантировал сторонам право беспрепятственной торговли – «ходити новгородцю послу и всякому новгородцю в мир в Немечскую землю и на Готский берег; также ходити немьчьмь и гтяном в Новгород без пакости, не обидим никымже»⁹. Данное правило позволяло на законных основаниях немецким купцам посещать новгородские земли, а новгородским – Готланд и немецкие города.

Кроме того, обе стороны имели право требовать защиты от посягательств на свою собственность.

По мнению А. И. Никитского, для организации безопасной транспортировки товаров немецкие купцы использовали систему караванов, которая позволяла обезопасить себя от нападения морских разбойников. По той же причине объединялись и немецкие купцы, использовавшие сухопутные маршруты движения¹⁰. Караванная торговля позволяла немцам не только обезопасить себя на пути в русские земли, но и обеспечить коллективную защиту интересов перед должностными лицами и лоцманами.

После образования Ганзейского союза был заключен новый договор 1262–1263 гг.¹¹, который в общих чертах повторял основные положения договора 1189–1199 гг. В то же время для эффективности торговых операций требовались значительно более широкие привилегии, что и привело к требованию немецкой стороны пересмотреть ранее заключённые соглашения.

В 1269 г. началось обсуждение нового договора Новгорода с Любеком и Готским берегом. Он закреплял ответственность новгородских властей за любые происшествия, происходившие на участке маршрута от острова Котлин и далее вглубь русских земель. Однако в случае отказа от услуг новгородского посла (проводника) безопасность немцам не гарантировалась¹².

Произвольное отклонение от предоставленных торговых путей и проникновение в карельские земли также снимали с русской стороны какую-либо ответственность за последующие происшествия¹³. Можно предположить, что это было своеобразным средством давления на немецкое купечество. Проникновение в Карелию для установления торговых контактов было, в условиях противостояния между новгородцами и шведами, сопряжено с множеством проблем. Неустойчивость пограничной линии, споры о принадлежности той или иной территории – всё это неизбежно приводило к конфликтам, ответственность за которые новгородская сторона старалась с себя снять.

В 1301 г. Новгород заключил с Любеком, Готландом и Ригой договор о предоставлении немецким купцам трёх сухопутных и водного пути и обеспечении их безопасности. В случае если путь по реке был несвободен, новгородцы обязались предоставить для гостей проводника¹⁴. Таким образом, Новгород расширил возможности для торговли, предоставив дополнительный сухопутный маршрут. В предоставлении трёх сухопутных и всего лишь одного водного пути М. Н. Бережков видел предпочтение немцами сухопутных перевозок¹⁵. Данное положение, без сомнения, является преувеличением, поскольку водные коммуникации новгородских земель просто не позволяли предоставить немцами какие-либо иные транспортные магистрали.

В 1323 г. Новгород после очередной войны со Швецией заключил с ней Ореховецкий мир. Поскольку в период конфликта немцы терпели многочисленные неудобства в торговле, договор содержал положение о свободе передвижений по невскому пути для всех купцов¹⁶. Впоследствии право на свободу передвижения купцов неоднократно продлевалось, в частности в договоре 1371 г., который подтвердил право «чистого пути» по новгородским землям «и горой и водой». Любые преступления, совершённые на торговых путях, должны были разрешаться в Новгороде по старым грамотам и крестному целованию. Отдельно оговаривалось положение, согласно которому немецкие купцы не должны были задерживаться в период войны Новгорода со Швецией, Юрьевом, Ливонским орденом, Рижским епископством или другими государствами¹⁷.

Аналогичная норма содержалась и в новгородско-ганзейском договоре 1392 г., в так называемом «Нибуровом мире», где вновь оговаривалась неприкосновенность купцов и право свободного прохода через новгородские земли. «А сё орудье завяжется в обиде промежи Великого Новагорода с свейскимъ королем, или с велневицами, или с пискупомъ рискъмъ, или с пискупомъ юрьевским, или с пискупом островским, или с ругодивци, или разбойники на море, а то купцам не надобе»¹⁸. Существенным успехом новгородской дипломатии стало то, что немецкая сторона также предоставляла русским купцам «чистый путь» на Готланд и в Ливонию¹⁹.

Право чистого пути впоследствии будет постоянно подтверждаться новгородско-немецкими договорами 1409, 1410–1411, 1421, 1436, 1448, 1474 гг.²⁰ Данные правила действовали вплоть до закрытия Немецкого двора в Новгороде в 1494 г. и временного прекращения новгородско-ганзейской торговли.

Особо следует отметить новшество, введенное новгородско-ганзейским договором 1448 г. Помимо права «чистого пути», устанавливались особые правила проезда через русскую и немецкую территорию. Так, если к князю-магистру направлялся русский посол, то он должен был взять проводника от немецких властей до того, как достигал Нарвы. Если же немецкий посол отправлялся в Новгород, то должен был взять проводника у Нарвского фогта до приезда в Нишлот²¹. Это позволяло гарантировать безопасность официальных лиц, но лишь на суше, и не распространялось на водные пути.

Для русских купцов получение безопасных транспортных коммуникаций было особенно актуально, поскольку после перерыва в морских перевозках в XIII в., вызванного враждебными действиями немецких, шведских и датских крестоносцев, в XIV в. новгородские купцы вновь начинают предпринимать собственные поездки в немецкие земли. Например, в 1367 г., несмотря на псковско-ливонский пограничный конфликт, «беше гость новгородский приимале в Юрьеве и по иным городом немецкым, а в Новегороде приимале гость немецкый»²².

В XV в. посещение новгородскими купцами ливонских земель становится нормой вещей. Так, в 1421 г. власти Новгородской республики подали жалобу Юрьеву, что русские гости поехали в Колывань, но по пути они были схвачены и вместе с товарами увезены в немецкие земли. Кроме того, новгородцы задерживались в Любеке, в Висмаре и в других местах²³. В ходе другого конфликта, в 1439 г., новгородское вече запретило немцам отбыть из города с товарами, пока не будут отпущены новгородцы, захваченные в Колывани и Юрьеве²⁴. Более того, договор Новгорода и Пскова с Дерптом 1474 г. говорит о том, что в Юрьеве имелась не только русская церковь, но и Русский конец, то есть район, населенный русскими²⁵.

В условиях постоянного расширения русского присутствия в немецких землях новгородским купцам потребовалось, как минимум, соблюдение немцами права «чистого пути» в ливонских землях.

Длительные требования новгородцев были удовлетворены перемирной грамотой с дерптским епископом 1474 г. В частности, она гарантировала, что новгородскому гостю «по Юрьевской земле путь чист на Юрьев, со всяким товаром, водою и горою, и на Ригу и к Колывани и на Ругодив»²⁶. Немецкая сторона обязалась, в случае если купец свернёт с предоставленного пути, не подвергать его за это преследованию и не конфисковать его товар. После выяснения обстоятельств купцу следовало указать правильное направление дороги до границы государства²⁷.

Схожие положения содержались и в договоре Новгорода с Ливонией 1481 г. Помимо предоставления «чистого пути», немцы согласились на беспошлинную перегрузку русских товаров с ладей на возы на территории Ругодива (Нарвы) для дальнейшей транспортировки товаров сухопутным путём в Ригу, Колывань или Юрьев.

Новгородцы могли спокойно нанимать проводников для путешествий по ливонским землям, а если купец сбивался с пути, ему следовало указать дорогу без каких либо санкций. Но, в свою очередь, и новгородцы обязались не взимать пошлин за разгрузку немецких товаров в Новгороде²⁸.

Однако на морских коммуникациях свобода передвижения русских гостей не была вполне осуществима. Одним из самых существенных факторов, препятствовавших этому, являлись разбойные нападения на торговые корабли, участвовавшие в XII–XV вв.

Наиболее ранние летописные сведения о подобных случаях относятся к 1134 г., когда новгородские купцы были убиты в Дании²⁹. О причинах убийства летописи не сообщают, однако, учитывая мирный характер отношений между Новгородом и Данией в этот период, можно считать этот факт проявлением разбоя.

В 1142 г. шведский князь с епископом на 60 шнеках приходили в устье Невы «на гость, иже изаморья шли в 3 лодьях». В результате последовавшего сражения все три новгородских судна были захвачены и разграблены³⁰.

В 1157 г. датский король Свейн IV захватил под Шлезвигом большое количество русских купеческих кораблей, а товары раздал войску.

Сложные отношения русских земель со скандинавскими и немецкими крестоносцами в XII–XIII вв. привели к свёртыванию русской морской торговли. Однако её бурный рост с XIV в. вновь привлёк внимание балтийских пиратов, которые снова начали грабежи русских и ганзейских судов.

Около 1300 г. новгородский архиепископ в своей грамоте просил у рижан помощи в расследовании дела о нападении на новгородскую торговую лодью, которая была захвачена немцами и разграблена. Владыка требовал возврата товара по «крестному целованию», то есть на основе имевшихся ранее соглашений Новгорода с немецкими городами³¹.

В летописях под 1317 г. зафиксированы сведения о проникновении немцев в Ладожское озеро, где они «побиша много обонижьских купецъ»³². Нападение на купцов в центре новгородских владений свидетельствовало о слабой защите торговых коммуникаций от нападений разбойников.

В 1338 г. пираты напали на новгородское судно купца Волоса и его товарищей и разграбили его, убив двух членов экипажа. Для урегулирования конфликта в Новгород прибыли послы из Любека, которые договорились о том, что, если обвиняемый в грабеже Гинзе Фельтберге прибудет в какой-либо из городов Ганзейского союза, он будет задержан и предан суду «по крестному целованию»³³.

Как правило, в подобных случаях новгородцы старались решить дело полюбовно и после возврата товара конфликт впредь не вспоминать. Гибель людей во время нападений на новгородские лодии фиксируется при этом в целом ряде случаев. Немецкие купцы долгое время не приезжали торговать в Новгород из-за того, что в 1372 году «новгородского гостя убили на море и взяли товар у новгородцев...»³⁴. В следующем году новгородцы заявили властям Любека, что «...братья нашей побито на море 12 человека в единой лодьи, и тыи товаръ розбоиники привезли к вамъ в Любокъ»³⁵. Таким образом, новгородцы обвинили немецкие власти в покупке товаров полученных в результате грабежа, что являлось прямым нарушением новгородско-ганзейских соглашений.

Схожая ситуация наблюдалась и на псковско-ливонском приграничье. В 1403 г. ливонские немцы убили девять псковских гостей на озере (вероятно, Псковском или Чудском) и захватили их товар³⁶. Несмотря на то что этот регион традиционно являлся местом открытых столкновений в связи с неразрешённостью пограничного размежевания, нападения на купцов здесь были чрезвычайными событиями.

В 1441 г. новгородец Пётр жаловался ливонским властям, что у него «взялъ лодью на морѣ с товаромъ и головы посекли... И мы посылали своихъ, и наши наѣхали туго лодью в томъ мѣстѣ, гдѣ розбили лодью, пустой, а люди побиты и на берегу похоронены»³⁷. После проведения новгородцами расследования выяснилось, что награбленный товар находится на ливонской территории в Полной реке, а разбойники пойманы. В связи с этим новгородские власти просили рассудить дело по справедливости³⁸.

Не редкими были случаи, когда купцы задерживались грабителями в качестве заложников. В 1421 г. новгородцы предъявили претензии Юрьеву, что «...наша братья поехала в Колывань, и ваша братья, немцы, захватили наших на Неве и увезли их за море с их товаром, и наша братья задерживается вами в ваших городах, в Любеке, в Висмаре и в других местах»³⁹.

Гибель купцов и незаконное задержание их немецкими разбойниками приводили к ответным действиям со стороны Новгорода. Не имея военного флота и возможности осуществлять карательные операции против пиратов, новгородцы прибегали к так называемому «рубезу» – задержанию немецких купцов до выяснения всех обстоятельств дела и наказания виновных. Зачастую «рубез» применялся к целым группам гостей. Так, новгородско-ганзейский договор 1423 г. предваряется сведениями о том, что у Новгорода с немецкими городами была «нелюбовь» из-за того, что «11 немецких детей были посажены в железо, и русский разбойник был повешен на немецких воротах...»⁴⁰. Это произошло, несмотря на то, что ещё в 1338 г. в договоре с Любеком, Готским берегом и заморским купечеством о спорных делах было постановлено: если «... учинилось зло на Неве или в Стокгольме новгородскому гостю, на земле или на воде, где ни учинилось, немецкому купцу дела до того нет, где бы ни было. А учинилось какое зло немецкому гостю, где бы ни было, новгородскому гостю дела до того нет»⁴¹. Все спорные дела должны были решаться только на двусторонней основе между истцом и ответчиком.

В таких случаях судебные иски о возмещении вреда могли продолжаться годами, ставя под вопрос возможность безопасных торговых отношений. Так, дело о нападении около 1403 г. на лодию купца Ивана Кочерина было разрешено только в 1411 г. с привлечением высших должностных лиц Новгорода и Юрьева – послов Великого Новгорода Василия Игнатьевича и Андрея Ивановича, немецкого посадника Иогана Эппеншеде, юрьевских ратманов Иогана Гультшеде и Тидемана Фоса⁴². Суть дела состояла в нападении в устье Невы судна Ганса Вреде на новгородскую лодию Ивана Кочерина. Причины захвата русского судна нам неизвестны. Однако можно предположить, исходя из условий примирительной грамоты, что имел место самовольный захват чужого товара в качестве акции «рубеза». При посредничестве высокопоставленных дипломатов после удовлетворения сторон конфликта было решено «этого дела никогда не вспоминать, без всякой хитрости. И Гансу Вреде безопасный путь в Новгород приезжать и уезжать, без всякой хитрости; и Ивану Кочерину безопасный путь в немецкие города приезжать и уезжать, без всякой хитрости»⁴³.

Любек как центр Ганзейского союза и верховный арбитр в торговых спорах являлся главным местом подачи жалоб на действия пиратов. Именно в Любеке новгородские купцы подавали иски о возмещении ущерба и возврате награбленного товара.

В случае подтверждения незаконного происхождения товара, согласно практике того времени, он подлежал конфискации и возвращению владельцу⁴⁴. При этом ганзейским городам предписывалось «товар... разыскивать, по крестному целованию, без всякой хитрости»⁴⁵.

Сложности, возникавшие в связи с нападениями морских разбойников как на немецкие, так и на русские суда, не могли не сказаться на желании немецких властей уничтожить пиратов.

Ещё в 1259 г. Любек, Росток и Висмар заключили соглашение, в соответствии которым, всякий грабитель, нападающий на купцов на воде или на суше, объявлялся вне закона. Заподозренный в продаже награбленного товара должен был быть задержан в любом из этих городов и подвергнут суду⁴⁶.

Аналогичные положения было выдвинуты в 1264 г. декретом Ганзейского союза, в соответствии с которым каждый из ганзейских городов был обязан по мере возможности бороться с пиратством, а лица, заподозренные в нём, должны были быть изгнаны за городскую черту⁴⁷.

Ещё более определённым было постановление ганзейского съезда 1265 г., установившего, что, «... если на морях соберутся пираты, все города должны сообразно раскладке производить затраты на их уничтожение»⁴⁸. Однако, поскольку пираты часто использовались самими ганзейскими купцами как союзники в борьбе с феодалами, решительных действий по наведению порядка на торговых коммуникациях долгое время не предпринималось.

Для обеспечения безопасности торговых путей и противодействия нападений на ганзейские суда союз ввёл фунтовую пошлину, благодаря которой удалось создать крупный флот выполнявший и коммерческие и военные функции. Так, в XV в. Ганза имела 800–1000 судов общей грузоподъёмностью 30–40 тыс. ласт (1 ласт был равен 2 тоннам)⁴⁹.

Во второй половине XIV – начале XV в. нападения участились настолько, что их стало невозможно игнорировать. Ганзейско-новгородские договоры о спорных делах фиксируют пиратские нападения в 1371, 1373, 1396, 1403, 1421, 1423, 1441 гг.⁵⁰

Активность нападений была во многом связана с появлением в Балтийском море во второй половине XIV в. витальеров. Этот пиратский союз долгое время занимался грабежами на торговых путях. Возможно, именно они организовал набег на русские поселения на Неве в 1392 году. Согласно летописи, пришедшие «из-за моря» разбойники «взяша села по обе стороны реке, за 5 верст до городка до Орешка». Князь Семеон с горожанами отбили их нападение частично уничтожив их, а частично взяв в плен⁵¹.

Столкнувшись с проблемой пиратства на торгово-транспортных коммуникациях, власти прибрежных государств начали изыскивать возможности для бесперебойного функционирования торговли. Одной из них стала организация целенаправленных операций против витальеров. Во время одного из таких рейдов в 1396 г. Яков Абрамсон из Колывани захватил судно витальеров, на котором оказались недавно захваченные пиратами русские купцы с товарами. Разбойники были казнены, а товары и освобождённые купцы были доставлены в Ревель. После разбора дела лифляндский магистр и ревельский комтур с городским советом велели Якову Абрамсону отдать русским «две части их товара... а третьей частью удовлетворить своих помощников, которые ему помогли вернуть товар»⁵².

В 1398 г. Ганза организовала карательную экспедицию на главную базу витальеров на острове Готланд. Это вынудило их на некоторое время ослабить деятельность в Балтийском море и сосредоточить усилия на Северном море, перенеся базу на остров Гельгогланд. Но и здесь им был нанесён решающий удар. В 1401 г. после очередной карательной операции Штёртебеккер и его ближайшие помощники были публично обезглавлены на одной из площадей Гамбурга. Остальные были подвергнуты клеймению и отправлены на каторжные работы⁵³.

Оставшиеся витальеры разошлись по всей Германии, упорно преследуемые феодалами и городскими властями. Однако окончательно это братство перестало существовать лишь в 1432 г., когда эти разбойники были уничтожены Симоном Утрехтским⁵⁴. Тем не менее это не означало прекращение пиратских нападений, которые известны и после 1432 г.

Попытки новгородцев обеспечить безопасность морских коммуникаций за счёт немецкой стороны неоднократно предпринимались в течении XV столетия, о чём уже говорилось выше. Опираясь на ранее заключённые соглашения, новгородские купцы требовали исполнения немцами права «чистого пути», но реальных результатов в этом отношении достигнуто не было.

Лишь в 1452 г. новгородцы получили от лифляндских послов Гильбронда фон Мегена и Смединга согласие на защиту русских судов со стороны 73 ганзейских городов. Однако это решение не было одобрено самими городами, так как послы явно вышли за рамки предоставленных им полномочий и их решение противоречило интересам немецких купцов⁵⁵.

Поскольку документального оформления обещания не произошло, немецкие города не считали свои долгом защищать русские суда в нейтральных водах, что в течение очень длительного времени постоянно приводило к конфронтации между немецкими городами и русскими землями.

Таким образом, мы можем сделать вывод о том, в течении XII–XV вв. постоянно формировалась правовая база русско-ганзейской торговли, регулировавшая самые разнообразные аспекты транспортных перевозок.

На основе международных договоров обе стороны пользовались одинаковым правом «чистого пути», которое обещали поддерживать даже на период конфликта с третьей стороной. В то же время направление этих путей было строго регламентировано. Кроме того, Новгород взял на себя дополнительные обязательства по встрече и проводке немецких караванов по своей территории, разгрузке прибывавших товаров. Схожими правами, хотя и не в полном объёме, обладали и новгородцы. Реальное воплощение права свободного передвижения для русских купцов было затруднено в связи с агрессивными действиями немецких пиратов.

Принимая во внимание мнение ряда авторов о том, что Ганзейский союз блокировал развитие русской морской торговли, можно сделать вывод о том, что Ганза, не оказывая помощи новгородцам, стремилась скорее развить собственную торговлю, подавляя таким образом конкурентов. Вытеснение русских купцов с морских торговых путей на Балтике объясняется, на наш взгляд, в значительной степени тем, что новгородская сторона не могла обеспечить безопасность своих транспортных средств от нападения морских разбойников ввиду отсутствия военного флота.

¹ Андреевский И. Е. О договоре Новгорода с немецкими городами и Готландом, заключённом в 1270 г. СПб., 1855; Андреевский И. Е. О правах иностранцев до вступления Ивана III на престол Великого княжества Московского. СПб., 1854

² Бережков М. Н. О торговле Руси с Ганзой до конца XV века. СПб., 1879.

³ Никитский А. И. История экономического быта Великого Новгорода. М., 1893.

⁴ Казакова Н. А. Из истории сношений Новгорода с Ганзой в XV в. // Исторические записки. Вып. 28 / под ред. Б.Д. Грекова. М., 1949. С. 111–131; Казакова Н. А. Русско-ливонские и русско-ганзейские отношения. Конец XIV – начало XVI в. Л., 1975; Казакова Н. А. Русь и Ливония 60-х – начала 90-х гг. XV в. // Международные связи России до XVII в. / под ред. А. А. Зимина и В. Т. Пашуто. М., 1961. С. 306–338.

⁵ Лесников М. П. Торговые сношения Великого Новгорода с Тевтонским орденом в конце XIV – начале XV вв. // Исторические записки. Вып. 39 / под ред. Б. Д. Грекова. М., 1952. С. 259–278.

⁶ Хорошкевич А. Л. Из истории русско-немецких отношений XIII в. // Исторические записки. Вып. 78 / отв. ред. А. Л. Сидоров. М., 1965. С. 217–232; Хорошкевич А. Л. Торговля Великого Новгорода с Прибалтикой и Западной Европой в XIV–XV вв. М., 1963.

⁷ Шаскольский И. П. Древний Таллинн на путях между Западом и Востоком // Цивилизации Северной Европы. Средневековый город и культурное взаимодействие. М., 1992. С. 29–36; Шаскольский И. П. Борьба Руси за сохранение выхода к Балтийскому морю в XIV веке. Л., 1987; Шаскольский И. П. Маршрут торгового пути из Невы в Балтийское море в IX–XIII вв. // Географический сборник. Вып.3. М., 1954. С. 146–159.

⁸ Рыбина Е. А. Археологические очерки истории новгородской торговли X–XIV вв. М., 1978; Рыбина Е. А. Иноземные дворы в Новгороде XII–XV вв. М., 1986; Рыбина Е. А. Новгород и Ганза. М., 2009; Рыбина Е. А. Сведения о торговле в берестяных грамотах // История и культура древнерусского города. М., 1989. С. 74–81.

⁹ Памятники русского права / под ред. С. В. Юшкова. М., 1953. Вып. 2. Памятники права феодально-раздробленной Руси. XII–XV вв. С. 125.

¹⁰ Никитский А. И. Указ. соч. С. 108

¹¹ Грамоты Великого Новгорода и Пскова (далее: ГВНиП) / под ред. С.Н. Валка. М.-Л., 1949. №29.

¹² Там же. №31.

¹³ Там же. №31.

¹⁴ Там же. №34.

¹⁵ Бережков М. Н. Указ соч. С. 155.

¹⁶ ГВНиП. № 38.

¹⁷ Там же. № 42.

¹⁸ Там же. № 46.

¹⁹ Там же. № 46

²⁰ Там же. №№ 49, 50, 60, 67, 73, 78.

²¹ Там же. №72.

²² Новгородская первая летопись старшего и младшего изводов (далее: НПЛ) / отв. ред. М. Н. Тихомиров. М.-Л., 1950. С. 370.

²³ ГВНиП. № 61.

²⁴ Там же. № 68.

²⁵ Акты относящиеся к истории Западной России собранные и изданные археографической комиссией (далее: АЗР). Т. 1. 1340–1506. СПб.: Типография П Собственной Е.И.В. канцелярии, 1846. №69.

²⁶ Там же. № 69.

²⁷ Там же. № 69

²⁸ Там же. №75.

²⁹ НПЛ. С. 208.

³⁰ Там же. С. 26, 212.

³¹ Хрестоматия по русской истории для изучения древнерусской жизни, письменности и литературы / сост. Н. Я. Аристов. Варшава, 1870. № 249

³² НПЛ. С. 95.

³³ ГВНиП. №40.

³⁴ Там же. № 43.

³⁵ Там же. № 44.

³⁶ Псковские летописи. Вып. I. М.-Л., 1941. С. 27

³⁷ ГВНиП. №71.

³⁸ Русская историческая библиотека. Т. 15. Сборный. СПб., 1894. № 3.

³⁹ ГВНиП. № 61.

⁴⁰ Там же. № 62.

⁴¹ Там же. №42.

⁴² Янин В. Л. Новгородские акты XII–XV вв. М., 1991. С. 99.

⁴³ ГВНиП. № 51.

⁴⁴ Там же. №44, 45, 62.

⁴⁵ Там же. № 62.

⁴⁶ A Source Book for Medieval History / Ed. by Thatcher, Oliver & Edgar McNeal. New York–Chicago, 1905. P. 610–611

⁴⁷ Ibid. P. 611–612.

⁴⁸ Средневековье в его памятниках / под ред. Д. Н. Егорова М., 1913. № 93.

⁴⁹ Краузе Г. Военно-морское дало Ганзы // Цивилизации Северной Европы. Средневековый город и культурное взаимодействие. М., 1992. С. 109.

⁵⁰ ГВНиП. № 42, 43, 44, 45, 47, 51, 61, 62, 71.

⁵¹ НПЛ. С. 385.

⁵² ГВНиП. № 47.

⁵³ Маховский Я. История морского пиратства. Тула, 1993. С. 47–48.

⁵⁴ Там же. С. 48.

⁵⁵ Никитский А. И. История экономического быта Великого Новгорода // Чтения в императорском Обществе истории и древностей российских при Московском университете. 1895. № 2. С. 255.