

М. Ю. Колпаков

ВИДЫ СУХОПУТНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА УЧАСТНИКОВ «НЕОБЫЧНОЙ ТОРГОВЛИ» В ЗОНЕ РУССКО-ЛИВОНСКОГО ПОГРАНИЧЬЯ XV–XVI ВЕКОВ

В конце XV–XVI вв. участники русско-ганзейской торговли активно использовали традиционные и новые, «необычные», сухопутные дороги и водные маршруты.

Новгород и Псков с Ригой связывали Турайдская, старая Мариенбургская, «необычная» Мариенбургская, Изборская зимняя дороги. Из Дерпта в Псков по суше купцы приезжали по Турайдской (через Нейгаузен и Печоры) и «необычной» Дерптской (через Ряпин и Выбовск) дорогам. В Нарву от Великого Новгорода через Тёсово, Онстопель и Ям приводила Ивангородская дорога. Деловые поездки между Псковом и Нарвой проходили по Гдовской дороге (через Мыслогостицы, Рудницу, Гостицы и Низы). Ревель с Западным Причудьем соединяли старая Нарвская дорога (через Колк, Толсбург и Тойлу) и традиционный Дерптский тракт (через Соодлу, Ярва-Яани, Пийбе и Акси).

Еще более разветвленной была сеть водных маршрутов: путь от Пскова по реке Великой, Псковско-Чудскому озеру и реке Эмайыги в Дерпт; путь от Пскова по реке Великой, Псковско-Чудскому озеру и реке Нарове в Нарву и Ивангород; морской каботажный путь от Нарвы и Ивангорода в Ревель; морской (частично каботажный) путь из Ревеля в Выборг; морской каботажный путь из устья реки Невы в Выборг; морской каботажный путь из устья реки Невы в Нарву; путь от Великого Новгорода по рекам Оредеж, Луга, Россонь, Нарова в Нарву; путь от Великого Новгорода по Волхову, Ладожскому озеру и Неве в Балтийское море (Финский залив).

Передвижение товаров и людей по дорожной сети и водным путям пограничья предполагало использование разнообразного колесного, скользящего и водного транспорта. В XV столетии в русских и ливонских городах сформировались особые корпорации — «лодочники», «лодейщики», «возчики/фурманы», «подводчики» и др. Обычно купцы арендовали у этих людей транспортные средства и пользовались их профессиональными услугами перевозчиков, проводников, грузчиков. Известны случаи, когда торговцы не фрахтовали, а покупали необходимый им для поездки транспорт. Например, англичане Томас Соутэм и Джон Спарк в 1566 г. по Ладожскому озеру и Волхову добирались с товарами до Великого Новгорода на купленной «лодке» [Рубинштейн (ред.), 1936, с. 85]. (Рис. 1, 2).

В использованных источниках содержатся отрывочные сведения о колесном грузовом транспорте.

В немецко-русский словарь-разговорник, переписанный купцом Тонни Фенне в Пскове в 1607 г., включено слово «телего/telego» («wahge») [Hendriks, Schaeken (ed.), 2008, p. 78]. На перевозку товаров с использованием телег прямо указывает донесение

купцов Немецкого подворья в Новгороде 24 апреля 1406 г. магистрату Ревеля: «Наилюбезнейшие друзья, да будет вам известно, что мы совсем уж были готовы отправиться на Неву и дальше в Нарву, поскольку опасались псковичей, которые задержали наши товары на трех телегах» [Бессуднова (сост.), 2019, с. 44]. В Послании властей Ревеля властям Дерпта от 2 июля 1409 г. сообщается о перевозке в Новгород сукна колесным транспортом: «Далее, любезные господа, примите к сведению, что здесь находится некий человек с деньгами прусского шеффера, и он договаривался с молодыми людьми из Любека и утверждает, что хотел получить у них сукно, за которое он собирается поставить им пушнину, и они уже якобы наняли телеги, чтобы везти сукно в Нарву, но мы это отменили и запретили возить отсюда сукно в Нарву» [Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 206].

В письме фогта Нарвы к его служащему Хеннеке Мунте прямо указывается на использование телег для перевозки снопов льна. «Любезный друг, мы просим Вас купить нам $\frac{1}{2}$ шиффунта¹ снопов льна. Это было бы хорошо, так как мы в настоящее время очень нуждаемся в нем для нашей обувной мастерской и не можем иметь для того совсем никакого льна, который для того необходим. И пошлите нам с тем нашу телегу, если эта телега туда [в Ревель] по нашим делам прибыла; если же она не прибыла, то мы особо пошлем туда одну телегу, которая у меня есть» [Якунина (сост.), 2022, с. 13]. И хотя данное свидетельство относится к 1380 г., можно предположить, что практика перевозки снопов льна на повозках сохранялась и в XV–XVI вв.

Скорость передвижения груженого товарами колесного транспорта была невысока, и некоторые торговцы предпочитали, проследив за погрузкой, путешествовать верхом.

«Нарва Ревелю: сообщают, что русские отделяются от своего сопровождения, о чем нам рассказали некоторые вассалы (gudemanne), чтобы по Ревельской дороге кратчайшим путем доехать от Ревеля до Нарвы без сопровождения, которое они оставляют при своих товарах, и скачут вперед. Они подвергаются большому риску потерять жизнь и товары, из-за чего может возникнуть много неприятностей. Если их товары погружены на телеги, они берут в охранники возчиков, и когда они выступают из города, русские скачут вперед, а возчики не могут с ними ничего поделать. Просьба не выпускать русских из города без конного сопровождения, а тому приказать постоянно оставаться при русских. 1515, июня 22»² [Schäfer (bearb.), 1899, № 606, s. 566].

По изобразительным источникам (миниатюры Лицевого летописного свода Ивана Грозного и жития Сергия Радонежского) и археологическому материалу [Арциховский, 1944, с. 92–94; Арциховский (ред.), 1977, с. 290–291; Дубровин, 2000, с. 146–147; Колединский, 1988, с. 122–123; Колчин, 1968, с. 51] можно предположить, что в России XVI в. четырехколесные двусосные телеги встречались чаще двухколесных одноосных. Колеса (сплошные или со спицами и ступицей) изготавливали из дуба, и они были одинаковыми по диаметру. Диаметр колес мог достигать 90 см. На миниатюрах телеги изображены с дощатыми бортами. Уверено о размерах повозок можно судить по находке тележной решетки в Витебске (ее длина 214 см) и

¹ Примерно 133,5 кг.

² Перевод М. Б. Бессудновой.

сохранившимся в Новгороде, Витебске и Берестье тележным осям (их размеры колеблются от 140 до 170 см).

Интересное дополнение к сведениям об устройстве и размерах телег содержится в посольском отчете Томаса Шrove от 24 июля 1497 г. В Нарве Шrove подготовил не только лошадей, но и тележные колеса к дальней поездке: «Кузнецу за повозку и оковку колес, и прочую работу по железу — 9 марок» [Ушаков (сост.), 2022, с. 77]. Можно предположить, что оковка ободов деревянных колес грузовых телег была обычной практикой. На повозках активно перевозили грузы в благоприятный климатический период — с апреля/мая по октябрь/ноябрь.

С ноября по февраль на территории русско-ливонского пограничья устанавливался стабильный ледовый покров и начинался период зимних санных перевозок [Ангерманн, 2020, с. 17; Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 70]. Случались, конечно, и климатические экстремумы. Например, в октябре 1601 г. внезапно встал лед на Псковско-Чудском озере и реке Эмайыги. Русские суда не смогли пробиться в Дерпт, и купцам пришлось везти товары на санях [Angermann, 2004, s. 178, 184]. Зимой торговцы передвигались по накатанным маршрутам — санным путям (sledewege) [Бессуднова (сост.), 2019, с. 23; Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 93], участки которых проходили и по льдам замерзших рек и озер.

Свидетельства источников о перевозке товаров на санях немногочисленны.

В седьмой редакции Новгородской скры 1603 г. сани упоминаются в разделе III.32 «О лодьях и санях, что с поклажей прибывают»: «Как только кто с лодьями или санями приедет, надлежит тому сперва свои товары нагружать и сгружать, и так всегда, когда оные прибывают. А кто противное учинит, того старосте наказать следует» [Сквайрс, Мальков (сост.), 2020, с. 193]. Купцы Немецкого подворья в донесении от 21 декабря 1403 г. ревельскому магистрату о своем задержании в Новгороде записали: «И потому здесь нет ни единого возчика, который сдал бы нам в наем сани или лошадь, чтобы вывезти нас и наши товары, и мы не знаем, как долго они нас так намерены продержат» [Бессуднова (сост.), 2019, с. 39]. В послании властей Ревеля властям Дерпта (конец февраля 1406 г.) о приезде в Новгород послов из Пскова сообщалось: «Тогда многие немцы погрузили остаток своего товара на сани, приготовились [и] хотели уехать. Тогда они [новгородцы — сост.] постановили на вече запретить им [немцам — сост.] вывоз любого немецкого товара и скинули товар с саней» [Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 92].

Свидетельство о перевозке на санях бобровых и лисьих шкур сохранилось в рассказе о криминальном происшествии 1409 г.: «Этой зимой в четверг перед Сретением, когда старостами были Херман Лихте и Херман Вестфельт, тогда в Новгород прибыли купцы Херман Бутеншоне, Хинрик Плегер, Геферт Годеке и Ханс Хольтхузен, тогда Херман Бутеншоне был побит русскими с Людогощей улицы, они взяли у него коня и сани, и повезли его в поле как бы для убийства, и раздели его догола, и Херман жаловался, что они отняли у него 70 гривен полновесного серебра, 5 ноблей и 150 гельдернских гульденов, а также бобровые и лисьи шкуры, — то, что у него с собой было» [Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 92]. В «Извлечении из ганзейского рецесса 1540 года» сообщается о транспортировке с помощью саней партии воска из Ревеля в Ригу: «Затем однажды в Ревель прибыли кремеры [hockers] и купили у русских

сколько-то воску, который забрали с собой. Совет не желал им разрешать этот воск продавать или вывозить на кораблях, но они должны были с ним удалиться из города, а чтобы им из-за большого запрета не было убытку, они могли продать сколько-то, чтобы добраться до Риги и это увезти с собой» [Бессуднова, 2021, с. 372].

В словаре-разговорнике Тонни Фенне упоминаются не только «зани/sany» («slede»), но и определяется отдельный вид скользящего транспорта — «дровни/droffni» («holdttslede») [Hendriks, Schaeken (ed.), 2008, p. 79]. По данным «Псковского областного словаря с историческими данными» дровнями называли большие сани без кузова для перевозки грузов [Глускина, Тарасова (ред.), 1994, с. 212]. Этот самый распространенный тип грузовых саней подробно изучен по археологическим материалам Великого Новгорода и русским письменным источникам [Васильев, 2007, с. 80–84, 159–163; Дубровин, 2000, с. 123; Колчин, 1968, с. 52–54]. В Пскове в 2010 г. были найдены сани, «сохранившие “в сборке” большую часть деталей» [Салмина, Салмин, 2011, с. 17]. (Рис. 4, 5). Авторы раскопа атрибутировали находку как грузовые универсальные сани по классификации Б. А. Колчина и датировали ее XVII в. Подобные объемные сани могли использоваться для перевозки вязанок льняных стеблей и сена [Салмина, Салмин, 2011, с. 24]. Длина русских грузовых саней варьировалась от 250 до 340 см, в ширину сани не превышали 80 см, а высота борта кузова обычно составляла 25 см.

Сообщения о видах водного транспорта, использовавшегося участниками русско-ганзейской торговли, более информативные.

Для хождения в открытом море между Ревелем и Любеком ганзейцы предпочитали использовать хольки: «если случится непогода, ... то любой может вести свои товары на тех кораблях, которые зафрахтованы купцами в Ревеле, а именно, на добрых холках или лучших судах, которые они только смогут иметь» [Ушаков, 2022, с. 60]. При наличии других кораблей на хольках считали необходимым перевозить дорогостоящие товары. (Рис. 6). Хольк (Holk, Hulk) — трехмачтовый парусник с грузоподъемностью до 160 ластов или 187 тонн (ласт в исследуемый период составлял 72 пуда или 1170 кг).

Донесение магистрата Ревеля совету Любека от 24 января 1502 г. о споре торгового приказчика Шумахера со шкипером фон Экеном позволяет предположить, что на хольках могли совершать и плавания в Выборг. «Имеем по-дружески сообщить вашему почтенству, что на заседание совета явились смиренный Иоахим Шумахер, торговый приказчик Немецкой Ганзы, истец, с одной стороны, и мудрые мужи Герман Хаген, Хайсе Паттинер, Бернд Бунге и Генрих Винекенс, фрахтовщики, отправленные от имени всех купцов новгородских гостей, пребывающих у нас в городе, уполномоченные по поводу и от имени всех купцов, и в особенности потому что они имели товары на корабле Ганса фон Экена, прошлой осенью ходившего под парусом к берегу финскому побережью, с другой стороны. Затем названный Клаус Шумахер изложил жалобу, в соответствии с которой, когда этот самый шкипер Ганс фон Экен стал у берега на холке, он [Шумахер] имел приказ доставить ему и его друзьям некоторое количество серебра, чтобы этот самый шкипер взял его и для блага, пользы и выгоды всех купцов обратил в деньги, чтобы на них можно было арендовать корабль и товары» [Ушаков (сост.), 2022, с. 95].

Вдоль береговой линии между Ревелем и Нарвой, Нарвой и устьем Невы, устьем Невы и Выборгом, по рекам и озерам ходили небольшие и средние парусные и парусно-гребные суда, которые в источниках часто просто обозначаются как «корабли», «кораблики», «лодки». Перейдем к анализу упоминаний конкретных типов этих судов.

Для «необычных плаваний» (*unwontliken segelatie*) из Ревеля в Выборг купцы и контрабандисты предпочитали использовать небольшие плоскодонные парусные «кораблики» (*schepcken*) — шуты/шкuty (*schute*) [Бессуднова, 2023, с. 114–115]. (Рис. 7). Подобные путешествия были относительно безопасными, поскольку плавание было каботажным на участке от Ревеля до Нарвской бухты, затем вдоль Кургальского рифа к острову Сескар и только потом происходил далекий переход к Березовым островам. Комплекс документов по судебной тяжбе любекского купца Германа Зикмана против бюргера Нарвы Тённиса Пеперзака прямо указывает на то, что шуты/шкuty [Бессуднова, 2021, с. 405] использовались не только для каботажных плаваний, но и для передвижения по рекам.

Пеперзак 2 августа 1545 г. «поставил на якорь судно в устье Наровы между двумя берегами, которое было по воле Божьей из-за погоды и ветра отнесено к русской стороне... Также туда прибыли служители воеводы Ивангорода, князя Давыда Палецкого, и один из них нарочный по имени Иван, которые все вместе заявили, что судно стоит на якоре в чрезвычайно ненадежном положении. И вышеназванный служитель воеводы заверил и обещал господину Тённису с проявлением невыразимой дружбы, что для того, чтобы судну не был причинен урон, ему следует плыть в город и что ему нужно в Ивангород, поскольку господин Тённис должен здесь, в Нарве, запросить мнение старшин, равно и то, что ему [служителю воеводы] хотелось бы его [Тённиса] освободить от десятины великого князя после уведомления старшин в Нарве и Ивангороде в соответствии с крестоцелованием. Тённис поверил служащему воеводы и согласился, и отправился со всеми своими сотоварищами в Нарву, но они не проделали еще и половины пути к городу, как служащие воеводы со множеством народа насильно заняли судно против Бога, чести и права» [Бессуднова, 2021, с. 416–417].

В донесении немецких купцов властям Ревеля о запрете в Новгороде вывозить и их товар от 24 апреля 1406 г. упомянуты «юмы» (*jumen*): «Соблаговолите узнать, что мы были полностью готовы уехать Невой, а дальше — в Нарву, так как мы опасались псковичей, и погрузили наш товар на три юмы» [Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 140]. Авторы публикации документа полагают, что юма — это «небольшой корабль, лодка», использовавшийся для транспортировки грузов по новгородской территории [Лукин, Полехов, Сквайрс (сост.), 2023, с. 140–141]. По мнению А. В. Арциховского, «юмой» называли какую-то разновидность русских морских судов, поскольку архиепископ Василий в послании о реальности рая указал: «А то место святого рая находил Моислав Новгородец и сын его Яков, и всех было их три юмы, и одна от них погибла много блудив, а две их потом долга носило море ветром, и принесло их к высоким горам» [Арциховский (ред.), 1969, с. 313].

Для перевозки грузов активно использовали «лодьи» (*Loddigen, Lodÿe*). По сведениям составителей «Псковского областного словаря с историческими

данными», лодья — судно идентичное лодке, но отличающееся большими размерами [Лутовинова, Тарасова (ред.), 2005, с. 144–146]. П. Е. Сорокин предположил, что до XV в. этот термин использовался как общеродовой (для именованя русских морских, речных и озерных судов) и для обозначения судовых типов с общими конструктивными особенностями (морская лодья, речная лодья) [Сорокин, 1997, с. 48–51]. Источники XVI – начала XVII в. прямо указывают на передвижение этих транспортных средств по рекам Волхов, Нева, Великая, Эмайыги, Нарова и Ладожскому, Ильменскому и Псковско-Чудскому озерам [Бессуднова (ред.), 2019, с. 124, 151; Глазов, 1911; Дубровин, 2008, с. 275; Мжельская, 2003, с. 156–159; Сквайрс, Мальков (сост.), 2020, с. 193; Рубинштейн (ред.), 1936, с. 81–85; Hendriks, Schaeken (ed.), 2008, p. 106]. (Рис. 8, 9).

Сохранилось несколько свидетельств и о перевозке товаров на лодьях по Балтике.

Летом 1412 г. Кузьма Маркин был внесен немецкими купцами «в черный список за небрежность на море, в результате чего ладья сели на мель. Когда они прибыли со своим товаром на Ижору (Enger), то захотели выгрузить товар из его ладьи, но он не пожелал его выгружать и потребовал сказать, почему они хотят выгружаться и что он такого сделал немецким купцам. Тогда немцы собрались и выгрузили товары сами, а он последовал за ними на лодке в Новгород и призвал их на суд тысяцкого» [Бессуднова (сост.), 2019, с. 95]. Одна из четырех ладей, шедших с грузом летом 1434 г. из Ревеля в Новгород, подверглась нападению пиратов близ мызы Колк (Колга) [Бессуднова (сост.), 2019, с. 130–132]. Петр Новоторжец в 1442 г. «жаловался, что у него забрали товары и четверых [его спутников] выбросили за борт, и говорит, что побывал в Ревеле у господина Гисена Рихарда и господина Альбрехта Румора и потребовал человека, который с ним поплыл бы до Белой Аа (Witten A), где находился на лодьях его товар и где русские были выброшены за борт, и посмотрел, как это все было» [Бессуднова (сост.), 2019, с. 170].

В своем словаре-разговорнике Фенне приводит названия «войдака/voidaka» (woÿdacke), а немецким аналогом термина «судно» выступает «kleinewoidake» [Hendriks, Schaeken (ed.), 2008, p. 106]. Возможно, речь идет о распространенных в Псковско-Чудском регионе и упомянутых в Новгородских таможенных книгах [Дубровин, 2008, с. 276] байдаках — беспалубных плоскодонных дощатых одномачтовых суднах. О байдаках (Peidacken) говорится и в седьмой редакции Новгородской скры: «III.33. Того ради надлежит старосте отменно смотреть, дабы купец добрые и пригодные лодьи или байдаки имел и оные слишком много не нагружал, и таким образом купец, сколь возможно, в убытке бы не остался» [Сквайрс, Мальков (сост.), 2020, с. 193]. По данным «Псковского областного словаря с историческими данными», байдак — это грузовое судно: «А во Пскове байдаки и лодьи большой посохои тянули под ливонские городы ... и, немного тянув, покинули по лъсомъ, и тут згнили, и людей погубили» [Лебедева, Мжельская (ред.), 1967, с. 93]. Вероятно, к подобным большим лодьям следует отнести плоскодонное судно типа барки, затонувшее в Чудском озере недалеко от истока реки Наровы [Глазов, 1911, с. 31]. (Рис. 10).

Упомянутый в Новгородских таможенных книгах насад — грузовое плоскодонное дошатое судно — известен и по псковским источникам [Дубровин, 2008, с. 274; Сорокин, 1997, с. 51–52]. Согласно «Псковскому областному словарю с историческими данными», насад — судно, изготовленное из цельного дерева с набитыми бортами из досок [Ивашко, Лутовинова, Тарасова (ред.), 2008, с. 248].

Сведения из словаря-разговорника Тонни Фенне дополняют наши знания об известных с эпохи Средневековья бусах и учанах. П. Е. Сорокин установил, что «на Руси термин буса впервые появляется в Псковских летописях под 1448 г., становясь, судя по всему, впоследствии, наряду с кораблем, общеродовым названием больших морских, в основном иностранных, судов» [Сорокин, 1997, с. 56]. Фенне в качестве прямого аналога «бусы» («busza») называет описанные выше «шуты» (schutte) [Hendriks, Schaeken (ed.), 2008, p. 106]. Лишь частично подтвержденной можно считать гипотезу о том, что «учан» — это крупное судно, которое могло использоваться и для грузовых перевозок [Сорокин, 1997, с. 54]. В разговорнике Фенне учан («учян/vtzæn») сравнивается с краером («kreÿer») — небольшим парусным плоскодонным судном, способным везти до 20 ластов груза [Hendriks, Schaeken (ed.), 2008, p. 106]. (Рис. 11).

Для перевозки грузов по относительно мелководной реке Нарове, имеющей пороги в районе деревни Омут (Отрадное) и близ Нарвы, активно использовали специальные плоскодонные одномачтовые суда-баржи. О строительстве такой баржи — прама — сообщает магистрат Нарвы в Ревель 17 июня 1475 г.: «Мы также распорядились построить новую баржу («gram»), которую следует обеспечить мачтой, она же вместе с принадлежностями стоит много денег, и поэтому мы долгое время не сможем выплачивать ренту в 12 марок» [Якунина (сост.), 2022, с. 136]. (Рис. 12).

Подробное описание путешествий в 1586 г. (из Дерпта в Псков и обратно, из Дерпта в Нарву) на еще одном типе местных судов оставил Самуэль Кихель. Он называет этот транспорт «баркой» («barca»), повествует о том, что это судно было оснащено парусом, но имелось и по паре весел на каждом из бортов [Kiechel, 1866, s. 113–123]. Наиболее ценными являются замечания путешественника о том, что осадка барки чуть более одного метра при грузе до 60 тонн [Kiechel, 1866, s. 121–122]. При изготовлении таких «барок» использовали минимальное количество гвоздей и скоб (обшивка крепилась к шпангоутам с помощью деревянных нагелей и луба).

Вполне вероятно, что это ранняя версия псковско-чудского типа судна, которое с XVIII в. известно под названиями «будар» («будара») [Плоткин, 1997, с. 153–154] и «Peipsilodi» («Чудская лодья»). (Рис. 13, 14, 15). Псковичи под «бударой» подразумевали деревянное грузовое судно с парусом [Лебедева, Мжельская (ред.), 1973, с. 195]. Чудские лодьи использовались для перевозки грузов по рекам Великая, Эмайыги, Нарова и Псковско-Чудскому озеру до середины XX столетия. (Рис. 16, 17).

Приложение



Рис. 1. Парусное судно в Ладожском озере. Фрагмент географической карты Ингрии, Эстляндии и Лифляндии. XVII в. Оригинал: Geografiskartaöver Ingermanland, Estland och Lifland. 1600-talets senarehälv. Riksarkivet. Lantmäteristyrelsen, Lantmäteristyrelsen sleverans 1850, SE/RA/420571/02/1/0303:00001 (1650–1699). [Электронный ресурс]. URL: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/R0003311_00001 (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).



Рис. 2. Парусное судно в Чудском озере. Фрагмент географической карты Ингрии, Эстляндии и Лифляндии. XVII в. Оригинал: Geografiskartaöver Ingermanland, Estland och Lifland. 1600-talets senarehälv. Riksarkivet. Lantmäteristyrelsen, Lantmäteristyrelsen sleverans 1850, SE/RA/420571/02/1/0303:00001 (1650–1699). [Электронный ресурс]. URL: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/R0003311_00001 (дата обращения: 22 ноября 2024 г.)



Рис. 3. Русский лагерь путешественников (1664 г.) из Атласа Блау-Ван дер Хема. Оригинал: Lager Russischer Reisender. Österreichische Nationalbibliothek. Atlas Blaeu-Van der Hem. Bd. 24:38. Fol. 74, (27). [Электронный ресурс]. URL: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?10B8A9F9> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).



Рис. 4. Грузовые сани XVII в. Вид с востока. Псков. Петровский XI раскоп.
Оригинал: [Салмина, Салмин, 2011, с. 19].



Рис. 5. Грузовые сани XVII в. Вид с юга. Псков. Петровский XI раскоп.
Оригинал: [Салмина, Салмин, 2011, с. 20].



Рис. 6. Хольк. Фрагмент карты 1602 г. Geographia XVII Inferioris Germaniae regionum tabula: de integro multis in locis emendata anno 1602. Leiden University Libraries. COLLBN 009-11-028/031 – sheet 4 [Электронный ресурс]. URL: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:291745> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).

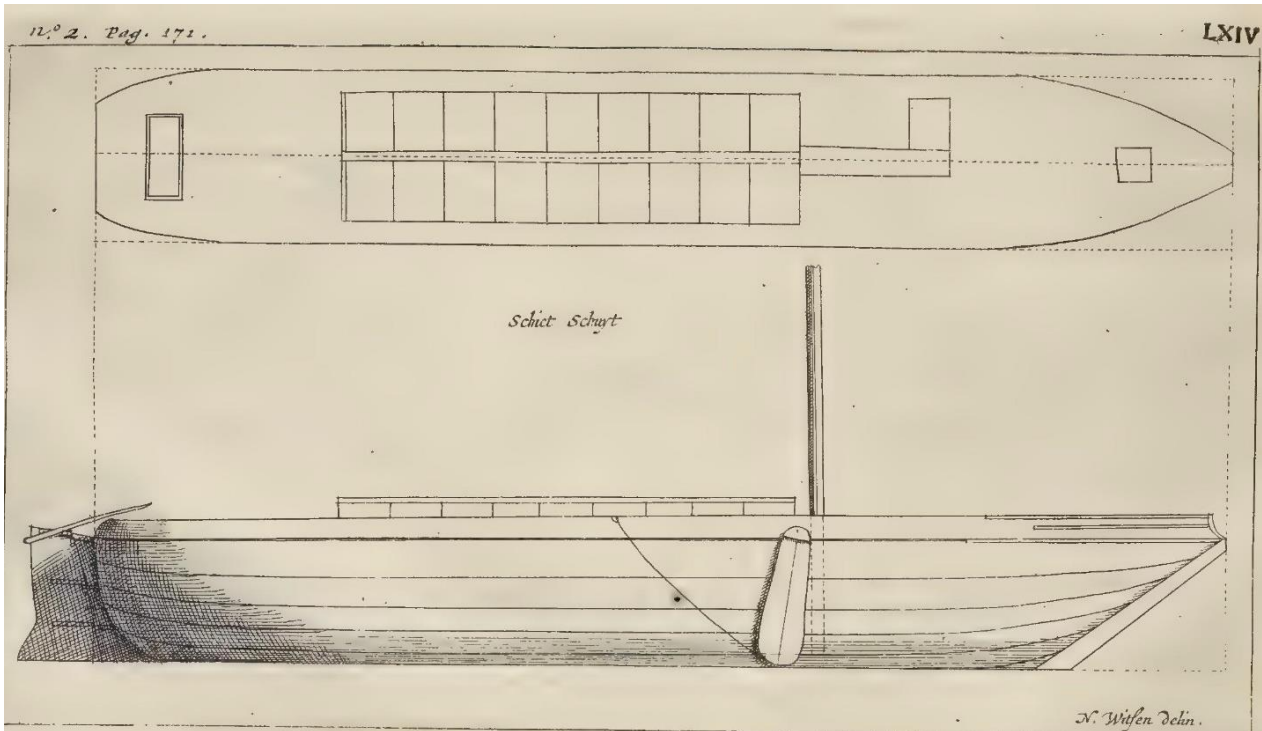


Рис. 7. Шут. 1671 г. Оригинал: [Witsen, 1671, s. 321].



Рис. 8. «Ладьи» у Ладоги. Иллюстрация из «Описания путешествия в Московию» Адама Олеария (по изданию 1656 г.). Оригинал: [Olearius, 1656, s. 33].



Рис. 9. «Ладьи» на речной стоянке. Из «Альбома» к путешествию Августина фон Мейерберга. Оригинал: [Аделунг (сост.), 1827, л. 16, рис. 1].

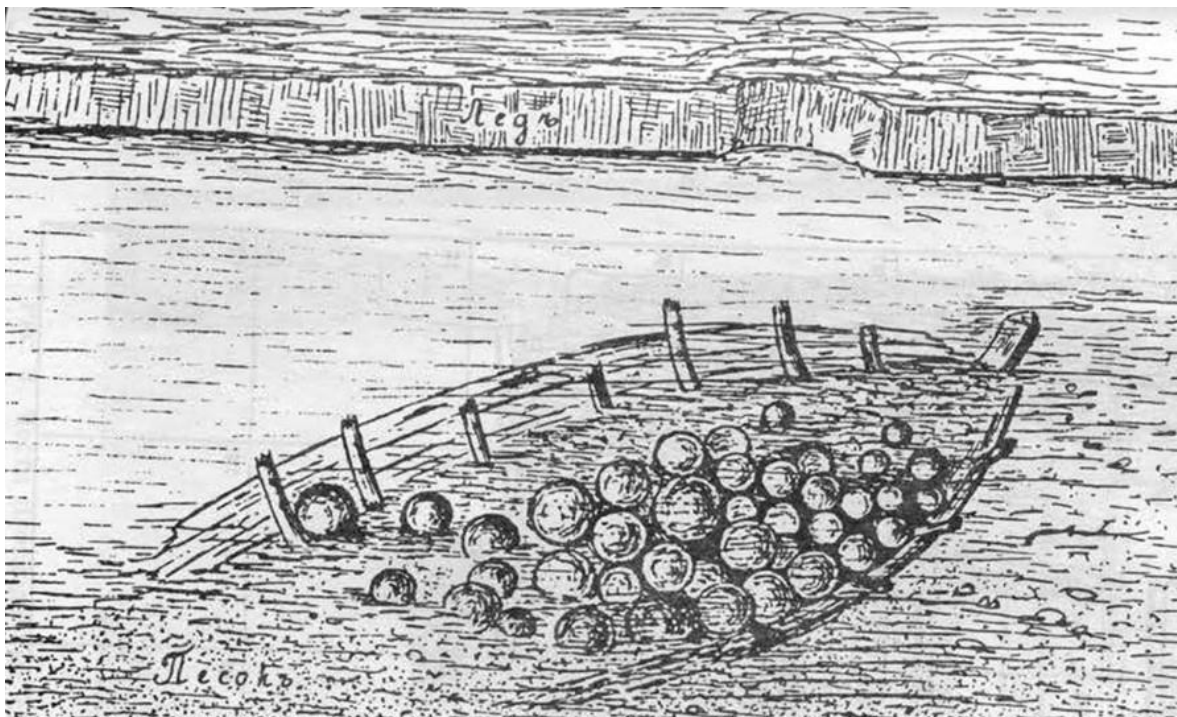


Рис. 10. Затонувшая большая лодья с грузом камней. Оригинал: [Глазов, 1911, с. 31].



Рис. 11. Краер. Фрагменткарты 1602 г. Оригинал: Geographia XVII Inferioris Germaniae regionum tabula: de integro multis in locis emendata anno 1602. Leiden University Libraries. COLLBN 009-11-028/031 – sheet 4 [Электронный ресурс]. URL: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:291745> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).

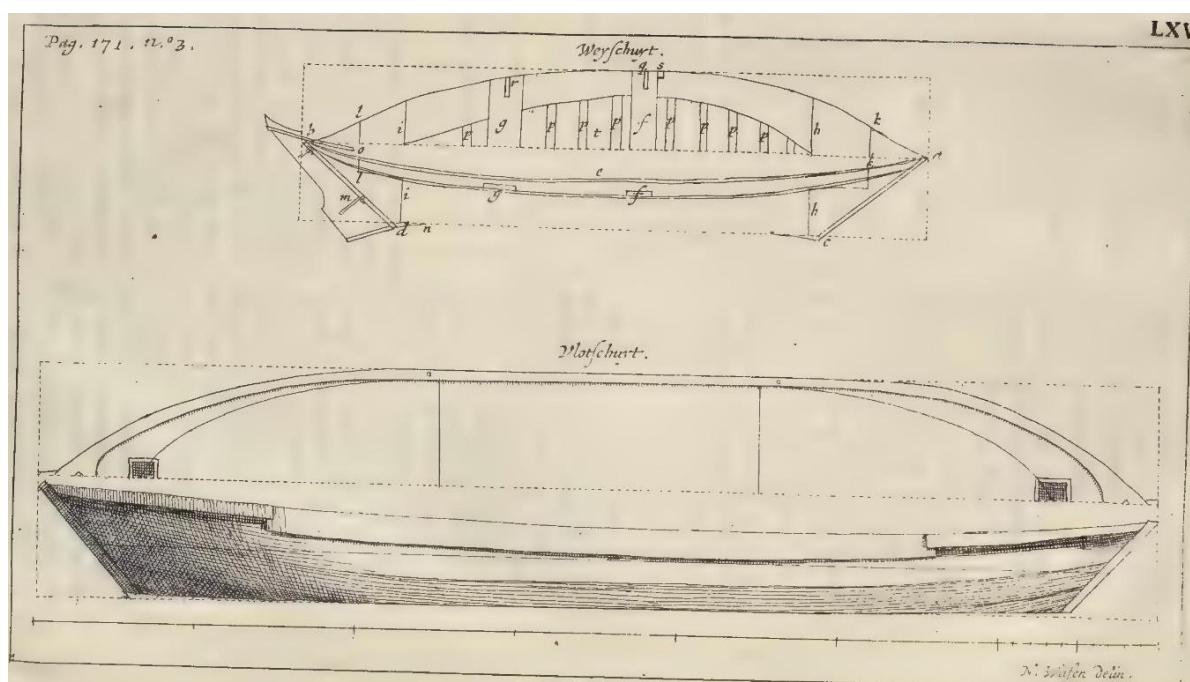


Рис. 12. Прам. 1671 г. Оригинал: [Witsen, 1671, s. 323].

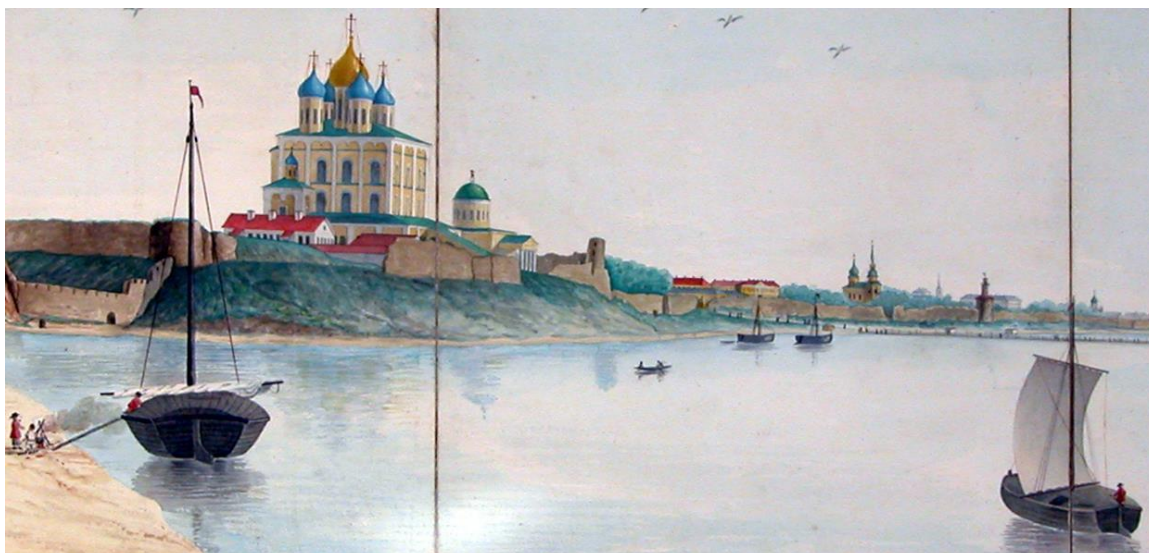


Рис. 13. Псковские будары. 1866 г. Фрагмент рисунка И. Ф. Годовикова. Оригинал: Годовиков И. Ф. Атлас рисунков древностей Пскова. Лист XIV. Вид Пскова с северной стороны. 1866 г. // Псковский государственный объединенный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник. ПМЗ-КП 28006/13.

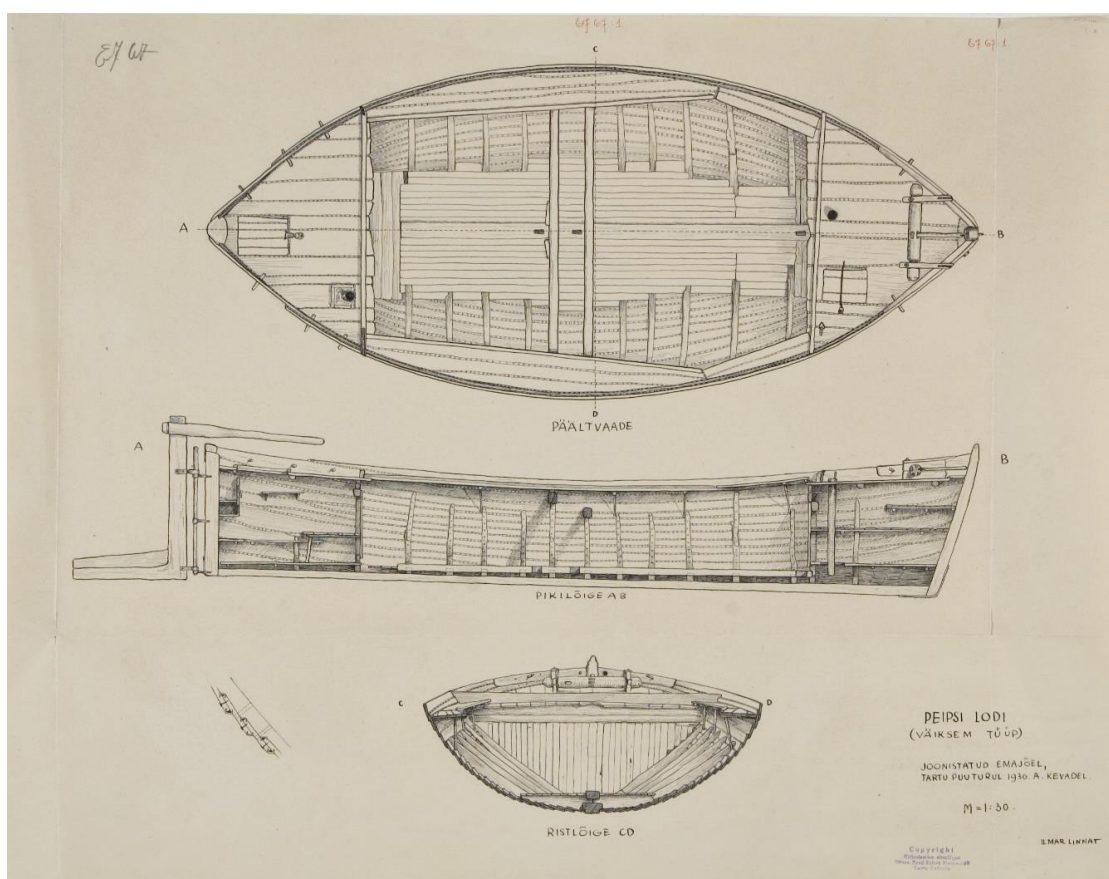


Рис. 14. Чудская ладья. Оригинал: Linnat I. Peipsilodi (väiksemtüüp). Eesti Rahva Muuseum. ERM EJ 67:1 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.muis.ee/et/museaalview/611310> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).

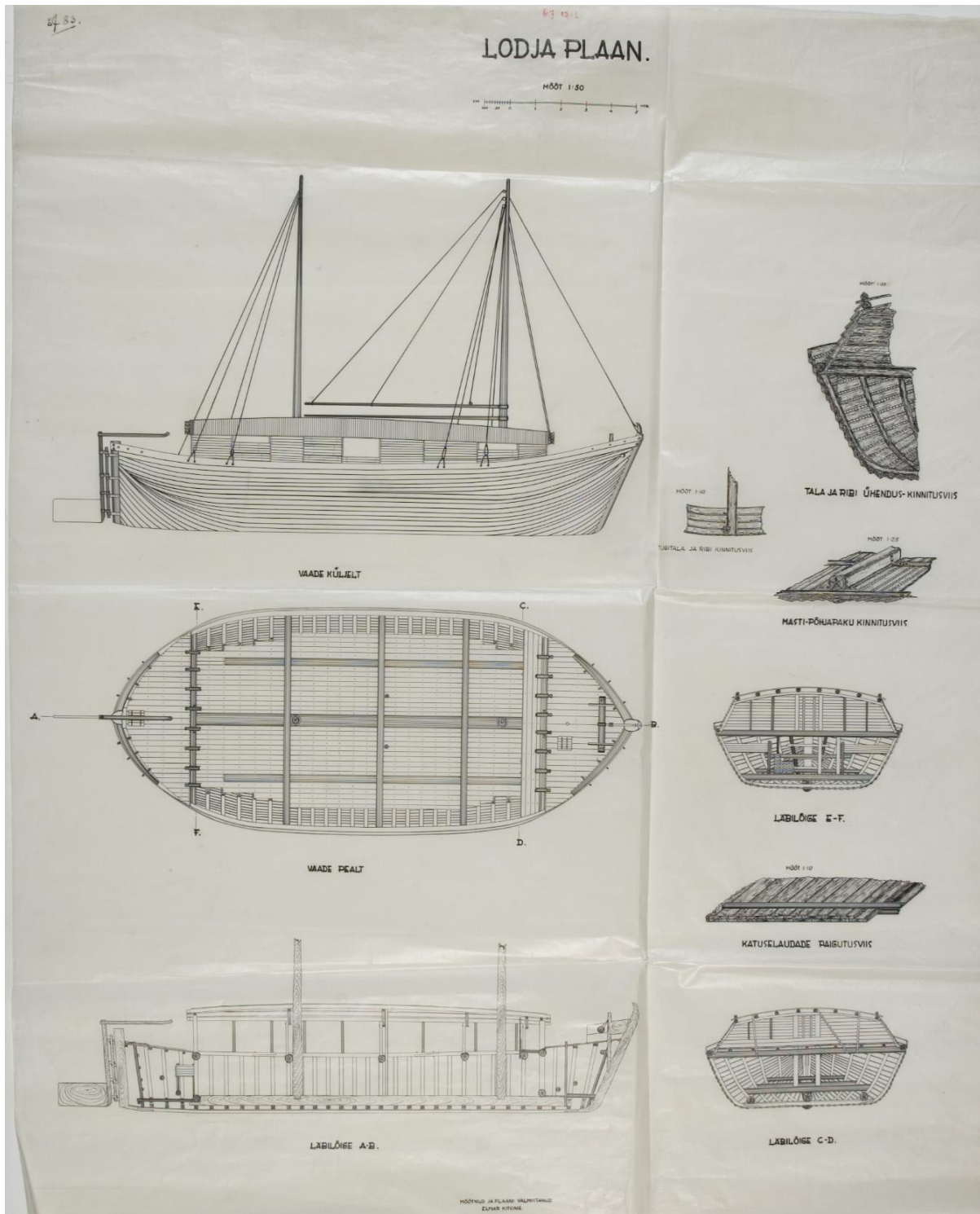


Рис. 15. Чудское озеро, ладья. Оригинал: Kitsing E. Peipsijärv, lodi. Eesti Rahva Muuseum. ERM EJ 83:1 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.muis.ee/et/museaalview/608887> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).



Рис. 16. Чудская ладья. 1915–1920 гг. Оригинал: Lodjad Peipsi järvel. 1915–1920. Eesti Meremuuseum. MMF 1656/13 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.muis.ee/et/museaalview/2789481> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).



Рис. 17. Чудская ладья, 1936 г. Оригинал: Hintzer K.-N. Lodi Emajõel 1936. Eesti Rahva Muuseum. ERM Fk 787:34 [Электронный ресурс]. URL: https://www.muis.ee/en_GB/museaalview/680389 (дата обращения: 22 ноября 2024 г.).

Информация о статье

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23–18–00166 «Русско-ганзейская «необычная торговля» в условиях балтийских конфликтов конца XV–XVI века», <https://rscf.ru/project/23-18-00166/>

Автор: Колпаков Максим Юрьевич – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник научно-исследовательского центра, Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого, Великий Новгород, Россия; ORCID 0000-0002-4646-0999; e-mail: kolpakov.m@gmail.com

Заголовок: Виды сухопутного и водного транспорта участников «необычной торговли» в зоне русско-ливонского пограничья XV–XVI веков

Аннотация: С конца XV в. в пределах русско-ганзейского торгового пространства часть деловых людей занималась предпринимательством с нарушением ганзейских обычаев. В статье проанализированы упоминания водных и сухопутных грузовых транспортных средств, содержащиеся в документах и материалах участников «необычной торговли» из фондов Таллинского городского архива; дневнике Самуэля Кихеля; отчете Томаса Соутэма и Джона Спарка; словаре-разговорнике Тонни Фенне. Полученные сведения соотнесены с археологическими и этнографическими свидетельствами, данными по материалам новгородских таможенных книг второй половины XVI – начала XVII в. Сделаны выводы об особенностях использования колесного, скользящего и водного транспорта.

Ключевые слова: Ливония, Русское государство, необычная торговля, транспорт, пути сообщения, пограничье

Библиографический список

- Аделунг Ф. (сост.). (1827). *Рисунки к путешествию по России римско-императорского посланника барона Мейерберга в 1661 и 1662 годах, представляющие виды, народные обычаи, одеяния, портреты и т. п.* Санкт-Петербург: Ф. Аделунг. 69 с.
- Ангерманн Н. (2020). Русские купцы в Ливонии в XVII веке. *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*. № 2. С. 3–23. DOI: 10.21638/spbu19.2020.201.
- Арциховский А. В. (1944). *Древнерусские миниатюры как исторический источник*. Москва: Издательство Московского государственного университета. 213 с.
- Арциховский А. В. (ред.). (1969). *Очерки русской культуры XIII–XV веков. Ч. 1. Материальная культура*. Москва: Издательство Московского государственного университета. 479 с.
- Арциховский А. В. (ред.). (1977). *Очерки русской культуры XVI века. Ч. 1. Материальная культура*. Москва: Издательство Московского государственного университета. 384 с.
- Бессуднова М. Б. (сост.). (2019). *Русская Ганза. Жизнь Немецкого подворья в Новгороде, 1346–1521 годы. Письма и материалы*. Санкт-Петербург: Евразия. 228 с.
- Бессуднова М. Б. (2021). *Русско-ганзейская торговля в первой половине XVI века*. Санкт-Петербург: Евразия. 228 с.
- Бессуднова М. Б. (2023). Выборг и Шведская Карелия в русско-ганзейской «необычной торговле» начала Нового времени. «Наследие Ореховецкого мира»: X межрегиональные Губернские чтения, 20–23 сентября 2023 г. Санкт-Петербург: Папирус. С. 112–118.
- Васильев М. И. (2007). *Русские сани: историко-этнографическое исследование*. Великий Новгород: Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого. 364 с.
- Глазов В. И. (1911). Ладья с каменными ядрами, затонувшая в Чудском озере. *Записки разряда военной археологии и археографии Императорского русского военно-исторического общества. Том 1*. Санкт-Петербург: Типография Главного Управления Уделов. С. 30–34.
- Глускина С. М., Тарасова М. А. (ред.). (1994). *Псковский областной словарь с историческими данными*. Вып. 9 (Дежа – Дровяшки). Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета. 216 с.
- Дубровин Г. Е. (2000). *Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода X–XV вв.* Москва: Старый сад. 445 с.
- Дубровин Г. Е. (2008). Новгородский водный транспорт второй половины XVI – начала XVII в. по данным таможенных документов. *Новгородский исторический сборник*. № 11 (21). Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин. С. 262–277.
- Ивашко Л. А., Лутовинова И. С., Тарасова М. А. (ред.). (2008). *Псковский областной словарь с историческими данными*. Вып. 20 (Наквата – Наюрить). Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета. 446 с.

- Колединский Л. В. (1988). Транспортные средства Витебска XII–XVII вв. *Древности Литвы и Белоруссии*. Вильнюс: Моклас. С. 119–124.
- Колчин Б. А. (1968). Новгородские древности. Деревянные изделия. *Свод археологических источников*. Вып. Е1-55. Москва: Наука. 184 с.
- Лебедева А. И., Мжельская О. С. (ред.). (1967). *Псковский областной словарь с историческими данными*. Вып. 1 (А – Бибишка). Ленинград: Издательство Ленинградского университета. 200 с.
- Лебедева А. И., Мжельская О. С. (ред.). (1973). *Псковский областной словарь с историческими данными*. Вып. 2 (Библиотека – Бяшутка). Ленинград: Издательство Ленинградского университета. 248 с.
- Лукин П. В., Полехов С. В., Сквайрс Е. Р. (сост.). (2023). *Ганзейские документы по истории Новгорода и Пскова. 1392–1409 гг.* Москва, Санкт-Петербург: Нестор-История. 264 с.
- Лутовинова И. С., Тарасова М. А. (ред.). (2005). *Псковский областной словарь с историческими данными*. Вып. 17 (Лес – Мамушкин). Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета. 397 с.
- Мжельская О. С. (2003). *Лексика обиходно-разговорного языка Московской Руси XVI–XVII вв.: По данным иностранных руководств для изучения русского языка*. Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета. 220 с.
- Плоткин К. М. (1997). Псковское судоходство и судостроение в XIX в. *Памятники старины. Концепции. Открытия. Версии: Памяти Василия Дмитриевича Белецкого (1919–1997)*. Том II. Санкт-Петербург, Псков: Невельская типография. С. 152–162.
- Рубинштейн Н. Л. (ред.). (1936). *Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке / пер. с англ. Ю. В. Готье*. Ленинград: Полиграфкнига. 306 с.
- Салмина Е. В., Салмин С. А. (2011). Сани XVII в. из Петровского XI раскопа (предварительная публикация). *Археология и история Пскова и Псковской земли*. № 27 (57). С. 17–24.
- Сквайрс Е. Р., Мальков А. В. (сост.). (2020). *Новгородская скра: издание, перевод, исследования*. Москва: Издательский Дом ЯСК. 216 с.
- Сорокин П. Е. (1997). *Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье*. Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета. 206 с.
- Ушаков А. В. (сост.). (2022). «Новгородские гости» Любека. *Письма и материалы. 1409–1560*. Великий Новгород: Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого. 188 с.
- Якунина В. А. (сост.). (2022). *Нарва XV века в документах и материалах*. Великий Новгород: Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого. 329 с.
- Angermann N. (2004). Zum Handel zwischen Dorpat/Tartu und Pleskau/Pskov im frühen 17. Jahrhundert. *Hansische Geschichtsblätter*. Bd. 122. S. 175–189.
- Hendriks P., Schaeken J. (ed.). (2008). *Tönnie's Fenne's Low German Manual of Spoken Russian, Pskov 1607: An electronic text edition*. URL: <http://www.schaeken.nl/lu/research/online/editions/fenne11.pdf> (accessed: 22 November 2024).
- Kiechel S. (1866). *Die Reisen des Samuel Kiechel: aus drei Handschriften*. Stuttgart: Literarischer Verein. 484 s.
- Olearius A. (1656). *Vermehrte Neue Beschreibung Der Muscovitischen und Persischen Reyse, So durch gelegenheit einer Holsteinischen Gesandschafft an den Russischen Zaar und König in Persien geschehen: Worinnen die gelegenheit derer Orte und Länder, durch welche die Reysegangen, als Liffland, Rußland, Tartarien, Meden und Persien, samptdero Einwohner Natur, Leben, Sitten, Hauß- Welt- vnd Geistlichen Stand mit fleißauffgezeichnet, und mit vielen meist nach dem Leben gestellten Figuren gezieret, zu befinden*. Schließwig: Holwein Publ. 778 s.
- Schäfer D. (bearb.). (1899). *Hanserecense. Die Recense und andere Akten der Hansetage*. Abt. 3. Bd. 6 [Hansetage 1510–1516]. Leipzig: Verlag von Duncker & Humblot. 863 s.
- Witsen N. (1671). *Aeloude en hedendaagse scheepsbouw en bestier: waerin wijteloope wordt verhandeld, de wijze van scheeps-timmeren, bij Grieken en Romeinen: scheeps-oeffeningen, strijden, tucht, straffen, wetten en gewoonten: benevens de evenmatige grootheden van schepen ons strijds, ontleed in alle haar delen: verschil van bouw tussen uitheemsen en onzen landaart: Indisch vaartuijg: galey-bouw: hedendaagse scheeps-plichten: verrijkt met een reeks verklaarde zee-mansspreekwoorden en benamingen: doorgaans versierd met vele koperen platen*. Amsterdam: Casparus Commelijm, Broer en Jan Appelaer Publ. 556 p.

Information about the article

The research is supported by the grant from the Russian Science Foundation No. 23–18–00166 “Russian-Hanseatic ‘unusual trade’ in the context of the Baltic conflicts of the late 15th–16th centuries”, <https://rscf.ru/project/23-18-00166/>

Author: Maxim Yu. Kolpakov – Candidate of History, leading researcher of the Research Center, Yaroslav-the-Wise Novgorod State University, Veliky Novgorod, Russia; ORCID 0000-0002-4646-0999; e-mail: kolpakov.m@gmail.com

Title: Types of Land and Water Transport of Unusual Trade Participants in Russian-Livonian borderland of 15th–16th Centuries

Abstract: From the end of the 15th century, within the Russian-Hanseatic trading space, some tradesmen conducted business in violation of Hanseatic customs. The article analyzes mentions of water and land transport means contained in documents and materials of participants in the “unusual trade” from the funds of the Tallinn City Archive; the diary of Samuel Kikhel; report by Thomas Southam and John Sparke; Tonny Fenne's conversational dictionary. The information obtained is correlated with archaeological and ethnographic evidence based on materials from Novgorod customs books of the second half of the 16th – early 17th centuries. Conclusions about the features of wheeled, sliding and water transport usage are made.

Keywords: Livonia, Russian state, unusual trade, transport, communication routes, borderland

References

- Adelung F. (comp.). (1827). *Risunki k puteshestviyu po Rossii rimsko-imperatorskogo poslannika barona Mejerberga v 1661 i 1662 godakh, predstavlyayushchie vidy, narodnye obychai, odevaniya, portretyi t. p.* [Drawings for the journey through Russia of the Roman Imperial envoy Baron Meyerberg in 1661 and 1662, representing views, folk customs, robes, portraits, and so on. Saint Petersburg: F. Adelung Publ. 69 p. (In Russian).
- Angermann N. (2004). Zum Handel zwischen Dorpat/Tartu und Pleskau/Pskov im frühen 17. Jahrhundert [On trade between Dorpat/Tartu and Pleskau/Pskov in the early 17th century]. *Hansische Geschichtsblätter [Hanseatic History Review]*. Vol. 122. Pp. 175–189. (In German).
- Angermann N. (2020). Russkie kuptsy v Livonii v XVII veke [Russian merchants in Livonia in the 17th century]. *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*. № 2. Pp. 3–23. DOI: 10.21638/spbu19.2020.201. (In Russian).
- Artsikhovskiy A. V. (1944). *Drevnerusskie miniatyury kak istoricheskij istochnik [Old Russian miniatures as a historical source]*. Moscow: Moscow State University Press Publ. 213 p. (In Russian).
- Artsikhovskiy A. V. (ed.) (1969). *Ocherki russkoj kultury XIII–XV vekov. Ch. 1. Materialnaya kultura [Sketches of Russian culture of the XIII–XV centuries. Pt. 1. Material culture]*. Moscow: Moscow State University Press Publ. 479 p. (In Russian).
- Artsikhovskiy A. V. (ed.) (1977). *Ocherki russkoj kultury XVI veka. Ch. 1. Materialnaya kultura [Sketches of Russian culture of the 16th century. Pt. 1. Material culture]*. Moscow: Moscow State University Press Publ. 384 p. (In Russian).
- Bessudnova M. B. (comp.). (2019). *Russkaya Ganza. Zhizn Nemetskogo podvorya v Novgorode, 1346–1521 gody. Pisma i materialy [Russian Hansa. The life of the German farmstead in Novgorod, 1346–1521. Letters and materials]*. Saint Petersburg: Eurasia Publ. 228 p. (In Russian).
- Bessudnova M. B. (2021). *Russko-ganzejskaya trgovlya v pervoj polovine XVI veka [Russian-Hanseatic trade in the first half of the 16th century]*. Saint Petersburg: Eurasia Publ. 228 p. (In Russian).
- Bessudnova M. B. (2023). Vyborg i Shvedskaya Kareliya v russko-ganzejskoj «neobychnoj trgovle» nachala Novogo vremeni [Vyborg and Swedish Karelia in the Russian-Hanseatic ‘unusual trade’ of the beginning of the New Time]. «Nasledie Orekhovetskogo mira»: X mezhhregionalnye Gubernskie chteniya, 20–23 sentyabrya 2023 g. [“The Heritage of the Orekhovetsky Mir”: X Interregional Guberniyе Readings, 20–23 September 2023]. Saint Petersburg: Papyrus Publ. Pp. 112–118. (In Russian).
- Dubrovina G. E. (2000). *Vodnyj i sukhoputnyj transport srednevekovogo Novgoroda X–XV vv. [Water and land transport of medieval Novgorod X–XV centuries]*. Moscow: Stariy Sad Publ. 445 p. (In Russian).
- Dubrovina G. E. (2008). Novgorodskij vodnyj transport vtoroi poloviny XVI – nachala XVII v. po dannym tamozhennykh dokumentov [Novgorod water transport of the second half of the XVI – beginning of the XVII century according to the data of customs documents]. *Novgorodskij istoricheskij sbornik [Novgorod Historical Collection]*. No. 11 (21). Saint Petersburg: Dmitry Bulanin Publ. Pp. 262–277. (In Russian).
- Glazov V. I. (1911). Ladya s kamennymi yadrami, zatonuvschaya v Chudskom ozere [Rook with stone kernels, sunken in Lake Peipsi]. *Zapiski razryada voennoi arheologii i arheografii Imperatorskogo russkogo voenno-istoricheskogo obshchestva [Notes of the category of military archeology and archeography of the Imperial Russian Military Historical Society]*. Vol. 1. Saint Petersburg: Tipografiya Glavnogo Upravleniya Udelov Publ. Pp. 30–34. (In Russian).
- Gluskina S. M., Tarasova M. A. (ed.). (1994). *Pskovskij oblastnoi slovar s istoricheskimi dannymi. Vyp. 9 (Dezha – Drovyashki) [Pskov regional dictionary with historical data. Vol. 9 (Dezha – Drovyashki)]*. Saint Petersburg: Saint Petersburg University Press Publ. 216 p. (In Russian).
- Hendriks P., Schaeken J. (ed.). (2008). *Tönne's Fenne's Low German Manual of Spoken Russian, Pskov 1607: An electronic text edition*. URL: <http://www.schaeken.nl/lu/research/online/editions/fenne11.pdf> (accessed: 22 November 2024).

- Ivashko L. A., Lutovinova I. S., Tarasova M. A. (eds.). (2008). *Pskovskii oblastnoi slovar s istoricheskimi dannymi. Vyp. 20 (Nakvata – Nayurit) [Pskov regional dictionary with historical data. Vol. 20 (Nakvata – Nayurit)]*. Saint Petersburg: Saint Petersburg University Press Publ. 446 p. (In Russian).
- Kiechel S. (1866). *Die Reisen des Samuel Kiechel: aus drei Handschriften [The travels of Samuel Kiechel: from three manuscripts]*. Stuttgart: Literarischer Verein Publ. 484 p. (In German).
- Kolchin B. A. (1968). Novgorodskie drevnosti. Derevyannye izdeliya [Novgorod antiquities. Wooden products]. *Svod arkheologicheskikh istochnikov. Vyp. E1-55 [Vault of archaeological sources. Vol. E1-55]*. Moscow: Nauka Publ. 184 p. (In Russian).
- Koledinsky L. V. (1988). Transportnye sredstva Vitebska XII–XVII vv. [Vehicles of Vitebsk XII–XVII centuries]. *Drevnosti Litvy i Belorussii [Antiquities of Lithuania and Belorussia]*. Vilnius: Mokslas Publ. Pp. 119–124. (In Russian).
- Lebedeva A. I., Mzhelskaya O. S. (ed.). (1967). *Pskovskii oblastnoi slovar s istoricheskimi dannymi. Vyp. 1 (A – Bibishka) [Pskov regional dictionary with historical data. Vol. 1 (A – Bibishka)]*. Leningrad: Leningrad University Press Publ. 200 p. (In Russian).
- Lebedeva A. I., Mzhelskaya O. S. (ed.). (1973). *Pskovskii oblastnoi slovar s istoricheskimi dannymi. Vyp. 2 (Biblioteka – Byashutka) [Pskov regional dictionary with historical data. Vol. 2 (Biblioteka – Byashutka)]*. Leningrad: Leningrad University Press Publ. 248 p. (In Russian).
- Lukin P. V., Polekhov S. V., Squires E. R. (comp.). (2023). *Ganzejskie dokumenty po istorii Novgoroda i Pskova. 1392–1409 gg. [Hanseatic documents on the history of Novgorod and Pskov. 1392–1409 gg.]*. Moscow, Saint Petersburg: Nestor-Istoria Publ. 264 p. (In Russian).
- Lutovinova I. S., Tarasova, M. A. (ed.). (2005). *Pskovskii oblastnoi slovar s istoricheskimi dannymi. Vyp. 17 (Les – Mamushkin) [Pskov regional dictionary with historical data. Vol. 17 (Les – Mamushkin)]*. Saint Petersburg: Saint Petersburg University Press Publ. 397 p. (In Russian).
- Mzhelskaya O. S. (2003). *Leksika obikhodno-razgovornogo yazyka Moskovskoi Rusi XVI–XVII vv.: Po dannym inostrannykh rukovodstv dlya izucheniya russkogo yazyka [Vocabulary of everyday-spoken language of Muscovite Russia of the XVI-XVII: According to foreign guidelines for Russian language study]*. Saint Petersburg: Saint Petersburg University Press Publ. 220 p. (In Russian).
- Olearius A. (1656). *Vermehrte Neue Beschreibung Der Muscowitischen und Persischen Reyse, So durch gelegenheit einer Holsteinischen Gesandtschafft an den Russischen Zaar und König in Persien geschehen: Worinnen die gelegenheit derer Orte und Länder, durch welche die Reysegangen, als Liffland, Rußland, Tartarien, Meden und Persien, samptdero Einwohner Natur, Leben, Sitten, Hauß- Welt- vnd Geistlichen Stand mit fleißauffgezeichnet, und mit vielen meist nach dem Leben gestellten Figuren gezieret, zu befinden [Increased New Description of the Muscovite and Persian Journey, which took place on the occasion of a Holstein embassy to the Russian Tsar and King in Persia: In which the occasion of the places and countries through which the journey went, such as Liffey, Russia, Tartary, Medes and Persia, together with the nature, life, customs, domestic, secular and clerical status of their inhabitants are diligently recorded and decorated with many figures, mostly from life]*. Schließwig: Holwein Publ. 778 p. (In German).
- Plotkin K. M. (1997). Pskovskoe sudokhodstvo i sudostroenie v XIX v. [Pskov shipping and shipbuilding in the 19th century]. *Pamyatniki stariny. Konceptii. Otkrytiya. Versii: Pamyati Vasiliya Dmitrievicha Beletskogo (1919–1997) [Monuments of antiquity. Concepts. Discoveries. Versions: In Memory of Vasily Dmitrievich Beletsky (1919–1997)]*. Vol. II. Saint Petersburg, Pskov: Nevelsk Printing House Publ. Pp. 152–162. (In Russian).
- Rubinstein N. L. (ed.). (1936). *Anglijskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English travelers in the Moscow state in the 16th century]* / transl. from English by Y. V. Gautier. Leningrad: Poligrafkniga Publ. 306 p. (In Russian).
- Salmina E. V., Salmin S. A. (2011). Sani XVII v. iz Petrovskogo XI raskopa (predvaritel'naya publikaciya) [Sledge of the XVII century from the Petrovsky XI excavation (preliminary publication)]. *Arheologiya i istoriya Pskova i Pskovskoj zemli [Archaeology and History of Pskov and Pskov Land]*. № 27 (57). Pp. 17–24. (In Russian).
- Schäfer D. (ed.). (1899). *Hanserecesse. Die Recesses und andere Akten der Hansetage [Hanseatic Recessions. The Recession and other Acts of the Hanseatic Days]*. Dept. 3. Vol. 6 [Hansetage 1510–1516]. Leipzig: Duncker & Humblot Publ. 863 p. (In German).
- Sorokin P. E. (1997). *Vodnye puti i sudostroenie na Severo-Zapade Rusi v srednevekovie [Waterways and Shipbuilding in the North-West of Russia in the Middle Ages]*. Saint Petersburg: Saint Petersburg University Press Publ. 206 p. (In Russian).
- Squires E. R., Malkov A. V. (ed.). (2020). *Novgorodskaya skra: izdanie, perevod, issledovaniya [Novgorodskaya skra: edition, translation, research]*. Moscow: YASK Publishing House Publ. 216 p. (In Russian).
- Ushakov A. V. (comp.). (2022). *“Novgorodskie gosti” Lyubeka. Pis'ma i materialy. 1409–1560 [Lubeck's “Novgorod guests”. Letters and materials. 1409–1560]*. Veliky Novgorod: Yaroslav the Wise Novgorod State University Publ. 188 p. (In Russian).

- Vasiliev M. I. (2007). *Russkie sani: istoriko-ethnograficheskoe issledovanie [Russian sledges: historical and ethnographic study]*. Veliky Novgorod: Yaroslav the Wise Novgorod State University Publ. 364 p. (In Russian).
- Witsen N. (1671). *Aeloude en hedendaagse scheepsbouw en bestier: waerin wijteloope wordt verhandeld, de wijze van scheeps-timmeren, bij Grieken en Romeinen: scheeps-oeffeningen, strijden, tucht, straffen, wetten en gewoonten: benevens de evenmatige grootheden van schepen ons strijds, ontleed in alle haar delen: verschil van bouw tussen uitheemsen en onzen landaart: Indisch vaartuig: galey-bouw: hedendaagse scheeps-plichten: verrijkt met een reeks verklaarde zee-mansspreekwoorden en benamingen: doorgaans versierd met vele koperen platen [Ancient and modern shipbuilding and management: in which is discussed at length, the method of shipbuilding, by the Greeks and Romans: ship exercises, warfare, discipline, punishment, laws and customs: in addition to the proportional sizes of ships of our time, analyzed in all their parts: difference in construction between foreign and our country: Indian vessel: galley construction: modern ship duties: enriched with a well-explained list of sailor's proverbs and names: usually decorated with many copper plates]*. Amsterdam: Casparus Commelijn, Broer en Jan Appelaer Publ. 556 p. (In Dutch).
- Yakunina V. A. (comp). (2022). *Narva XV veka v dokumentakh i materialakh [Narva of the 15th century in documents and materials]*. Veliky Novgorod: Yaroslav the Wise Novgorod State University Publ. 329 p. (In Russian).

Для цитирования статьи:

Колпаков М. Ю. Виды сухопутного и водного транспорта участников «необычной торговли» в зоне русско-ливонского пограничья XV–XVI веков. *Caurus*. 2024. Т. 3. № 4. С. 42–64. DOI: 10.34680/Caurus-2024-3(4)-42-64

For citation:

Kolpakov M. Yu. Types of Land and Water Transport of Unusual Trade Participants in Russian-Livonian borderland of 15th-16th Centuries. *Caurus*. 2024. Vol. 3(4). P. 42–64. (in Russian) DOI: 10.34680/Caurus-2024-3(4)-42-64