С. П. КАРПОВ

ПУТЯМИ СРЕДНЕВЕКОВЫХ МОРЕХОДОВ

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. М.В.ЛОМОНОСОВА

Исторический факультет

Лаборатория истории Византии и Причерноморья

"НАУКА"

S.P.KARPOV

LA NAVIGAZIONE DI LINEA
DELLA REPUBBLICA DI VENEZIA
NEL MAR NERO
(SECC.XIII-XV)

THE BLACK SEA NAVIGATION
OF THE VENETIAN REPUBLIC
IN THE XIIIth - XVth CENTURIES

С. П. КАРПОВ

ПУТЯМИ СРЕДНЕВЕКОВЫХ МОРЕХОДОВ

ЧЕРНОМОРСКАЯ НАВИГАЦИЯ ВЕНЕЦИАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В XIII–XV ВВ..

М.: Тихонов В.А., 19.04.99.

Москва
Издательская фирма "Восточная литература"
1994

ББК 63.3(0)
К26

Карпов С.П.
К26 Путями средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской Республики в XIII—XV вв. — М.: Наука. Издательская фирма "Восточная литература", 1994. — 158 с.
ISBN 5-02-017836-5

В XIII-XV вв. Черноморье стало важнейшим перекрестком экономических и политических связей между Западом и Востоком. Автор монографии ставит задачу исследовать мореплавание того времени: типы кораблей и условия навигации, черноморское пиратство и корсарство, маршруты навигации, состав экипажей. Венецианская Республика создала наиболее совершенную систему снаряжения караванов судов, плававших в далекие моря. О том, как эта система действовала в Черном море, говорит эта книга.

Монография снабжена таблицами и графиками со всеми основными параметрами навигации, являвшейся точным барометром состояния торговых связей в регионе.

К $\frac{0503010000(4309000000)-020}{013(02)-94}$ Без объявления

ББК 63.3(0)

ISBN 5-02-017836-5

© С.П.Карпов, 1994

Дорогой маме
с благодарностью посвящаю

ВВЕДЕНИЕ

В истории человечества были такие периоды,когда мореплавание играло особую, подчас определяющую, роль в развитии общества. Трудно представить себе Древнюю Грецию без кораблей, бороздивших просторы Средиземноморья и перевозивших не только товары, но и большие массы людей, устраивавших колонии и поселения на далеких окраинах античной цивилизации. История финикийцев, викингов, средневековых ганзейских городов, итальянских республик - Амальфи, Венеции, Генуи, Пизы, справедливо именуемых морскими республиками, в немалой степени есть история их флота.

Классическое средневековье отнюдь не было эпохой самодовлеющей натуральной экономики. Именно в этот период, особенно в XII-XV вв., товарно-денежные связи, межрегиональная и внутрирегиональная торговля достигли высокой степени развития. Были сделаны решительные шаги по пути создания средиземноморского рынка - от Италии и Каталонии до Египта, берегов Босфора, Крыма и Кавказа, основанного на разделении труда между отдельными экономико-географическими зонами, с общими механизмами регулирования цен, развитой коммерческой техникой, высоким уровнем инвестиций. Этот рынок, в свою очередь, был тесно связан с другими - центральноевропейским и северным, между которыми осуществлялся интенсивный обмен товарами, производственными технологиями, опытом ведения дел, информацией экономического и политического содержания[1]. Главными транспортными средствами, обеспечивавшими функционирование средиземноморского рынка и в немалой степени влиявшими на скорость обращения капитала, были морские суда. В свою очередь, сама навигация становилась формой торгово - предпринимательской деятельности, приносила значительные доходы судовладельцам. Кроме того, по меткому замечанию У.Туччи, навигация была одним из главных барометров экономической жизни Венеции[2] (и, добавим, всех других морских республик). А для городов Южного Черноморья, снабжавшихся зерном преимущественно по морю

и морем вывозивших свою продукцию, навигация имела жизненно важное значение.

Успехи международной коммерции были в немалой степени связаны с крупными изменениями в мореплавании во второй половине XIII - начале XIV в., именуемыми иногда даже "латинской торговой (морской) революцией"[3]. В практике навигации стали широко использоваться буссоль и астролябия, усовершенствованные морские карты - портуланы, составлялись тригонометрические таблицы для более точного прокладывания курса. Улучшилась конструкция кораблей, их парусное оснащение, возрос тоннаж. В строительстве галей произошел переход от бирем(где на одной банке размещалось по 2 гребца) к триремам (по 3 гребца на банке), что значительно увеличило скорость и позволяло брать больше грузов. В Средиземноморье появились крупные парусные суда-кокки. Расширились сезонные границы навигации; она охватывала не только весенне-осенний период, как ранее, но и зимние месяцы. Более интенсивным стал ритм перевозок[4]. Дальнейшие усовершенствования были сделаны в конце XIV в. Они позволили существенно увеличить водоизмещение парусных судов[5]. Большие работы по расширению старого арсенала (arsena vetus), где строили и ремонтировали суда, и по по строительству новых портов и арсеналов, произведенные в Венеции на рубеже XIII и XIV вв., позволили Республике св.Марка создать мощную инфраструктуру дальней морской торговли[6]. Именно с этого времени и начинается история плавания караванов венецианских галей на Восток и Запад.

Эта книга посвящена, однако, рассмотрению не более изученной технической, а преимущественно экономической стороны венецианского мореплавания от берегов Италии до далеких факторий Понта, Пафлагонии, а также Таны (Азова) в устье Дона. Именно городам этой зоны в XIII-XV вв. суждено было стать главнейшими терминалами караванных дорог с Востока на Запад и важнейшими морскими воротами Западной Европы на Восток.

Изменения направлений магистральных путей международной торговли, обеспечившие Трапезунду, Тане, а также Каффе (Феодосии) роль главных центров международной посредническо-ской торговли, связаны с крутыми переменами всей политико-экономической ситуации в Восточном Средиземноморье и в прилегающих к нему областях, произошедшими в XIII столетии.

В 1204 г. участники Четвертого крестового похода овладели Константинополем. Начавшийся задолго до этого процесс утраты византийской столицей роли главного торгово-распре-

делительного центра на Леванте завершился; рухнула и византийская торговая монополия на Черном море,обеспечивавшаяся контролем над проливами[7]. И хотя Константинополь после восстановления империи в 1261 г. оставался еще большим городом, он уже не был сам по себе притягательным местом для крупной международной коммерции. Возрождавшиеся провинциальные города, некоторые из которых, как Трапезунд или Фессалоники поднялись до роли столиц небольших государств, освободившись от стеснительного контроля столичной администрации и фиска, быстро развивались, укрепляя свое торгово-экономическое значение[8] . Конечно, они не могли стать тем, чем столетиями был Константинополь, но они оттянули на себя определенную часть товаров и средств, ранее оседавших и перераспределявшихся на Босфоре. Конкуренцию им составляли генуэзские и венецианские торговые фактории в Средиземном, Черном и Азовском морях.

Особая роль на Леванте в XIII-XV вв. принадлежала Венеции. Именно она, гордая Республика св. Марка, в наибольшей степени воспользовалась плодами Четвертого крестового похода для организации мощного колониального домена на Востоке. Именно Венеция вместе с Генуей стали восточными воротами Европы, крупнейшими посредниками в торговле Запада с Левантом[9]. Наконец, именно Венеция создала своеобразную и образцовую для своего времени систему навигации. В течение всего изучаемого периода Венеция вела жестокую борьбу с Генуей за сферы влияния, за торговую монополию в Средиземноморье. Генуя была ненавидимой соперницей, но и неминуемой партнершей. Генуэзский образец отталкивал и притягивал одновременно. Враждуя, республики перенимали друг у друга многие формы предпринимательской деятельности, создавали близкие нормы и принципы регламентации судоходства. Поэтому, изучая венецианский образец, мы, с одной стороны, будем постоянно обращаться к аналогичному генуэзскому материалу, с другой - рассматривать его в контексте навигационной практики той эпохи.

Владея частью Константинополя в 1204-1261 гг., Венеция тем не менее не сразу приступила к основанию поселений в бассейне Черного моря хотя подчас, венецианские корабли с товарами и посещали его порты[10]. До середины XIII в. Республика св.Марка была занята освоением обширного колониального домена в Восточном Средиземноморье[11]. Хотя по соглашению с Венецией в 1218 г. и по договору с нею же в 1238 г. Генуя обрела возможность направлять суда в Черное море, где уже имела некоторые экономические интересы[12], начало

освоения ею "Великого моря" (Mare Maius, Mar Maggiore),как называли итальянцы древний Понт Эвксинский, было положено Никейским договором 1261 г. с никейским, затем византийским, императором Михаилом VIII Палеологом и последующими соглашениями с Византией[13]. С 60=х годов XIII в. начинается интенсивный процесс генуэзской, а с начала XIV столетия - и венецианской колонизации Причерноморья. Эта колонизация получила мощный импульс после "открытия" проливов (то есть свободного прохода итальянских судов в закрытое для них ранее Византией Черное море), разрушения татаро-монголами старых торговых центров Ближнего Востока, прежде всего - Багдада (1258г.), гибели последних владений крестоносцев в Сирии и Палестине (1291 г.) и папских запретов на торговлю с мамлюкским Египтом, что в совокупности вызвало упадок западноевропейской торговли с Восточным Средиземноморьем. Образование державы ильханов со столицей в Тавризе (Тебризе), и Золотой Орды, поддерживавших, по крайней мере в конце XIII - первой половине XIV в., функционирование трансазиатских торговых путей от берегов Черного моря до Каспия, Ирана, Средней Азии, Индии и Китая, способствовало усилению значения азово- черноморских портов как главных центров международной транзитной торговли Западной Европы с Востоком, Русью, Закавказьем[14].

Экономический кризис, наступивший в середине XIV в.[15], вызвав ослабление транзитной торговли, тем не менее привел к усилению внутричерноморской торговли, в которой активно участвовали итальянские и местные купцы и предприниматели. С конца XIV в. к экономическим добавился и политический фактор: черноморский регион стал форпостом борьбы западноевропейских государств и Византии с османской экспансией. Именно поэтому в XIII-XV вв. навигация в Черном море играла особую роль как для западноевропейских государств, так и для стран, расположенных на его берегах или прилегавших к ним, в первую очередь Византии, Трапезундской империи (1204-1461), эмирата Джандаров в Пафлагонии, Грузии, Болгарии, Золотой Орды, для итальянских факторий, а в XV в. и для Руси, Польши, Литвы, Придунайских княжеств - Молдавии и Валахии, Крымского ханства.

В этой книге рассматриваются два основных направления венецианской навигации, имевших большое значение для всей системы международных экономических связей региона, - южно- черноморское, сконцентрированное главным образом вокруг крупного города-эмпория, столицы империи Великих Комнинов Трапезунда, а также Синопа и Самсуна

(Симиссо)[16],и азовское, к Тане, венецианской и генуэзской фактории в устье Дона, рядом с золотоордынским городом Азаком[17]. Именно к Тане и Трапезунду посылались конвои венецианских торговых галей. Эти центры играли большую роль и во всем внутрирегиональном товарообмене. Интенсивная навигация в Северном Причерноморье, основной базой которой была Каффа, осуществлялась в основном не венецианцами, а генуэзцами. Венецианцы предпочитали без острой необходимости не посещать фактории и торговые станции соперников.

Средневековому мореплаванию[18] и, в частности, разным аспектам истории флота и навигации Византии[19], Грузии[20], древней Руси[21], итальянских морских республик[22]: Венеции[23], Генуи[24], других средиземноморских городов и государств[25] посвящена большая научная и научно-популярная литература. Давно и основательно изучаются конструкция средневековых кораблей[26], пиратство и корсарство[27], морское право[28], состав экипажей, жизнь, болезни и лечение, рацион питания на борту[29], дисциплина матросов и проявления их недовольства своим положением, мятежи и дезертирство с судов[30], многие другие технические и экономические вопросы, относящиеся к мореплаванию. Однако пока еще нет обобщающего труда по истории венецианской навигации в Черном море в период наивысшего расцвета могущества этой морской республики, хотя отдельные стороны мореплавания в Черном море изучались отечественными и зарубежными исследователями[31]. В этой книге делается попытка восполнить эту лакуну и представить на основе архивных материалов, опубликованных источников на многих языках, а также новейшей отечественной и зарубежной историографии, основные линии развития венецианского мореплавания в Черном море в XIII-XV столетиях.

Источниковой основой работы являются документы Венецианского Государственного Архива. Фонды высших правительственных ассамблей Венецианской Республики - Большого Совета[32], Коллегии[33] и особенно Сената - представляют наибольшую ценность для исследования навигации государственных галей "линии". Сенат принимал ежегодные постановления относительно предстоящего плавания галей, норм погрузки, маршрутов и т.д. Он же занимался политическим и военным обеспечением всей сложной системы венецианского мореплавания. Записи этих постановлений начиная с 1332 г.[34](титулов глав - с 1293 г) сохранились в книгах серий Senato. Misti; Senato.Mar; Senato, Secreta[35]. Относящиеся к мореплаванию и морской торговле дипломатические и иные

документы содержатся в собраниях договоров Венецианской республики[36].

Уникальный источник - подробный текст поручения (commissio) капитану галей "линии", составленный от имени дожа Микеле Стено (1400-1413) на основании решения Сената от 13 июня 1412 г. - является по сути сборником инструкций по организации навигации за несколько десятилетий, с конца XIV в. Устаревшие и утратившие силу нормы помечены на полях словами non ponatur или corrigatur. Предписания, касающиеся одних и тех же сюжетов часто помещены в разных местах. Тем не менее, они охватывают почти все стороны организации мореплавания[37]. В капитуляриях Оффиции экстраординариев, осуществлявшей фискальный контроль над навигацией, содержатся не только предписания, которыми должна была руководствоваться в своей деятельности эта комиссия, но и постановления высших ассамблей Венеции, относящиеся к навигации. Древнейшие постановления Сената, например, в полном виде дошли до нас лишь в составе этих капитуляриев[38].

Отдельные сведения о навигации галей "линии" и о частной навигации содержатся в фонде Судей по петициям[39], в различных (как опубликованных, так и неизданных) нотариальных актах, торговых книгах, руководствах (практиках) по ведению торговли, описаниях путешествий и т.д.[40] Общие нормативы судоходства устанавливались морскими и общегосударственными статутами[41].

Помимо венецианских, нами привлекался большой круг генуэзских, византийских и иных источников. Наибольшее значение для темы имеют документы из Генуэзского государственного архива: счетные книги - массарии крупнейших генуэзских факторий в Причерноморье Каффы и Перы[42], материалы Секретного архива Генуэзской республики, нотариальные акты, документы Банка Сан Джорджо[43].

Представляя эту книгу читателю, автор считает своим приятным долгом выразить признательность за помощь, замечания и ценные консультации отечественным и зарубежным друзьям и коллегам: А.А.Сванидзе, М.Л.Абрамсон,Л.М.Брагиной, О.Р. Бородину, П.И. Жаворонкову, Г.Л.Курбатову,И.П.Медведеву, А.Л.Пономареву, А.Агосто, М.Балару, Э.Бассо, Дж.Ольджати, Дж. Пистарино, Ф.Росси, М.-Ф.Тьеполо, П.Шрайнеру,сотрудникам архивов и библиотек Москвы, Санкт-Петербурга, Венеции, Генуи, Рима, Кельна и Мюнхена.

С глубокой благодарностью автор вспоминает ушедших от нас З.В.Удальцову, Л.А.Котельникову, Е.Ч. Скржинскую.

[1] См.,напр.: *Сванидзе А.А.* Средневековый город и рынок в Швеции XIII - XV вв.М.,1980; *Карпов С.П.* Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII-XV вв.:проблемы торговли. М.,1990 (см.там же, С.34-46 и указания на литературу вопроса); *Melis F.* Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del medioevo // *idem.*I trasporti e le communicazioni nel medioevo. Firenze,1984,P.179-223.

[2] *Tucci U.* L'economia veneziana nel Quattrocento // Storia della civiltà veneziana. Firenze, 1979.T.2. P.164.

[3] *Lewis A.R.,Runyan T.J.* European naval and maritime history, 300-1500. Bloomington, 1985.P.72; *Borghesi V.* Il Mediterraneo tra due revoluzioni nautiche (secc. XIV-XVII). Firenze, 1976.

[4] См.: ibid.,P.74; *Lane F.* Venice and History. The collected papers. Baltimore,1966.P.189-192; *Surdich F.*Gli esploratori genovesi del periodo medeievale // Miscellanea di storia delle esplorazioni. Genova,1978. P.40.

[5] См.: *Melis F.* Il fattore economico nello sviluppo della navigazione alla fine del Trecento // Méditerranée et Océan Indien. Travaux du 6-ème Colloque Int. d'histoire maritime. Paris, 1970.P.100-101.

[6] *Concina E.* L'arsenale della Repubblica di Venezia. Milano, 1984. *Idem.* Mercanti in crisi e "honor civitatis": struttura e lingua tra l'"arsenatus communis" e il "chanal de San Marco". 1270-1370. // Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Genova, 1989. P.219-229; *Crouzet Pavan E.*-Le port de Venise aux XIVème et XV-ème siècles.// Ibid.P.231-239.

[7] См.подробнее: *Papacostea S.* La Mer Noire: du monopole byzantin à la domination des Latins aux Détroits // Revue Roumaine d'histoire. 1988. T.XXVII. N 1-2. P. 49-71. 8

[8] См: *Успенский Ф.И.* История Византийской империи. М.; Л., 1948. Т. 3. С. 658; *Удальцова З.В.* Проблемы типологии феодализма в Византии // Проблемы социально-экономических формаций. Историко-типологические исследования. М.,1975.С.146-147; *Maksimovic L.* Charakter der sozial-wirtschaftlichen Struktur der spätbyzantinischen Stadt (13.-15.Jh.) // JOB. 1981. Bd.31/1. S.149-188; *Laiou-Thomadakis A.* The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System; XIIIth-XVth Centuries //DOP. 1980-81. T.34-35.P.177-222; idem. Observations on the Results of the Fourth Crusade: Greeks and Latins in Port and Market // Medievalia et Humanistica, NS. 1984. N 12. P. 47-60 и др.

[9] *Соколов Н.П.* Образование Венецианской колониальной империи. Саратов, 1963; *Cessi R.* Le Colonie medioevali italiane in Oriente. T.1: La Conquista. Bologna, 1942; *idem.* Venezia nel Duecento: tra Oriente e Occidente. Venezia, 1985; *Nicol D.* Byzantium and Venice. Oxford,1989; *Thiriet F.* La Romanie Vénitienne au moyen âge. Paris,1975; *McNeill W.H.* Venice- the Hinge of Europe 1081- 1797. Chicago, 1974 (итальянский перевод: Venezia, il cardine d'Europa. Roma: Il Veltro Editrice, 1984); Venezia e il Levante fino al secolo XV. Firenze, 1973. Vol.1-2.

[10] *Morozzo Della Rocca R., Lombardo A.* Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII. Torino, 1940. T.2. P.478-479, 541, 662, 691; *Soranzo G.* Accenni a navigazione di Veneziani e Provenzali nel Mar Nero durante l'Impero Latino d'Oriente // AV. 1934. T.XV. P.305-311.

[11] См.: *Nicol D.* Byzantium and Venice... *Thiriet F.* La Romanie Vénitienne ... P.63-104; *Martin M.E.* The First Venetians in the Black Sea // АП.1979. Т.35.Р.111-122; *Карпов С.П.* Итальянские ... С.63-66; *Берадзе Т.Н.* Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии. Тбилиси, 1989. С.38-39.

[12] *Balard M.* La Romanie Génoise (XIIe-début du XVe siècle). Roma;Genova, 1978. T.1. P.40-45 etc.;*Pistarino G.* I Gin dell'Oltremare. Genova, 1988. P. 97-100; *Еманов А.Г.* К вопросу о ранней итальянской колонизации Крыма // Византия и ее провинции. АДСВ.[Вып.19]. 1982.С.63-65; *Strüssle P.M.* Der internazionale Schwarzmeerhandel und Konstantinopel 1261-1484 im Spiegel der sowjetischen Forschung. Bern; Frankfurt am Main; New York; Paris, 1990. S.14-15.

[13] См.: *Balard M.* La Romanie... T.1.P.17-55 etc.;*Pistarino G.* I Gin ...P. 87-102

[14] См.подробнее: *Berindei M.,Veinstein G.* La Tana-Azaq de la présence italienne à l'emprise ottomane (fin XIIIe- milieu XVIe siècle)// Turcica. 1976. T.8/2. P.110-201; *Berindei M., O'Riordan G.* Venise et la Horde d'Or, fin XIIIe-début XIVe siècle // CMRS, 1988. Vol.XXIX. N 2. P.243-256; *Strüssle P.M.* Der internationale Schwarzmeerhandel...; *Карпов С.П.* Итальянские... С.61-68 (в двух последних работах-указ.осн. литературы вопроса).

[15] См.о нем: *Kedar B.Z.* Merchants in crisis. Genoese and Venetian Men of Affairs and the XIVth-century Depression. New Haven-London,1976; *Tangheroni M., Di Nero L.* Commercio e Navigazione nel Mediterraneo medioevale. Roma, 1978.P.83-90; *Seibt F.* Zu einem neuen Begriff von der Krise des Spätmittelalters // Europa 1400. Die Krise des Spätmittelalters. Stuttgart, 1984. S.7-38; Müller A.V.,von. Zwischen "Krise" und Krisen: Italiens Gesellschaft um 1400 //Ibid. S.233-246; Zachariadou E. Trade and Crusade. Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydin (1300-1415). Venice, 1983. P.45-49; *Карпов С.П.* Итальянские...

[16] Характеристика региона содержится в работах: *Bryer A., Winfield D.* The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos. Washington,1985. T.1-2 ; *Карпов С.П.* Итальянские... С.47-108 (с указанием литературы и источников)

[17] См.: *Скржинская Е.Ч.* История Таны (XIV-XV вв.) // *Она же.* Барбаро и Контарини о России.Л.,1971. С.29-64; *Berindei M., Veinstein G.*La Tana...; *Карпов С.П.* Документы по истории венецианской фактории Тана во второй половине XIV в. //Причерноморье в средние века. М.,1991 (прим.4: указ.осн. трудов по истории Таны).

[18] *Шершов А.П.* История военного кораблестроения с древнейших времен до наших дней. М.-Л.,1940; *Нойкирхен Г.* Мореплавание вчера и сегодня. Л.,1977; Le Navire et l'Economie maritime au moyen âge au XVIII siècle, principalement en Méditerranée. Travaux du deuxième Coll. Int. d' Histoire Maritime. Paris, 1958 (см. также труды последующих коллоквиумов Межд. Ассоциации морской истории); *Mollat M.* Etudes d'histoire maritime (1938-1975). Torino, 1977; *Unger R.W.* The Ship in the Medieval Economy, 600-1600. London; Montreal,1980; Le Genti del Mare Mediterraneo / A cura di *R.Ragosta.* Napoli, 1981. T.1-2; *Masson Ph.* Histoire de la Marine. T.1: L'ère de la voile (XIII-XIX s.). Paris, 1981; *Tangheroni M., Di Nero L.* Commercio e navigazione...; L'Homme méditerranéen et la mer. Paris, 1985; *Lewis A.R. Runyan T J.* European...; Trasporti e sviluppo economico, secc. XIII- XVIII / A cura di *A.V.Marx.* Firenze, 1986 ; *Pryor J.H.* Geography, technology and war. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571. Cambridge, 1988.

[19] См.особо: *Ahrweiler H.* Byzance et la Mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe-XVe siècles. Paris,1966; *Makris G.*

Studien zur spätbyzantinischen Schiffahrt. Genova, 1988; Bryer A. Shipping in the Empire of Trebizond // The Marriner's Mirror. 1966. T.52, N 1.P.3-12.

[20] *Берадзе Т.Н.* Мореплавание...

[21] *Мавродин В.В.* Русское мореходство на южных морях (Черном, Азовском и Каспийском с древнейших времен до XVI в. включительно). Симферополь, 1955.

[22] Общая сводка: Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli stati italiani e la Repubblica di Ragusa (secc.XIV-XIX) / A cura di *A.Di Vittorio.* Napoli, 1986; См.особо: *Manfroni C.* Storia della marina italiana dal trattato di Ninfeo alla caduta di Costantinopoli. Livorno, 1902. Pte 1; *Melis F. I* Trasporti...

[23] *Sottas J.* Les Messageries maritimes de Venise aux XIVe et XVe siècles. Paris, 1938; *Scialoja A.* Galee grosse della repubblica veneta // *idem.* Saggi di storia del diritto marittimo. Roma, 1946. P.249-307; *Lane F.C.* Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance. Baltimore, 1934 (фр. перевод: Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance. Paris,1965); idem. Venice and History...(сб. статей о венец.навигации); *idem.* Le Navi di Venezia. Torino, 1983; *Sacerdoti A.* Note sulle galere da mercato veneziane nel secolo XV // Bolletino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano. 1962. T.4. P.80-105; *Thiriet F.* Etudes sur la Romanie gréco-vénitienne (Xe-XVe siècles). London,1977; *Tenenti A.,Vivanti C.* Le film d'un grand système de navigation des galères marchandes vénitiennes, XIVe-XVIe sècles //Annales ESC. 1961. T.16. N1. P.83-86, carte; *Tucci U.* Le Conseil de Douze sur les navires vénitiens // Le Navire... P.120-125; *idem.* La navigazione veneziana nel Duecento e nel primo Trecento e la sua evoluzione tecnica // Venezia e il Levante fino al secolo XV. Firenze, 1973. Vol.1, Parte 2. P. 821-841; *idem.* La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia // Tendenze...P.151-173; *Фионова Н.А.* Венецианское кораблестроение в XIII-XV вв. // УЗ Горьковского ГУ. 1970. Вып.109. С.28-44; *Hocquet J.-C.* Le sel et la fortune de Venise. T.2: Voiliers et commerce en Méditerranée, 1200- 1650. Lille,1982; *Doumerc B* .La crise structurelle de la marine vénitienne au XVe siècle: le problème des Mude// Annales ESC. 1985. An.40. N3. P.605-623; *idem.* Le rôle ambigu de la muda vénitienne: convoi marchand ou unité de combat? // 115e Congr.National des Sociétés savantes. Histoire maritime. Avignon, 1990. P.139-154;*idem.* Le galere da mercato // Storia di Venezia. T.XII: Il Mare. Roma, 1991. P. 357-395; *Карпов С.П.* Венецианский документ XV в. о торговой навигации в Восточном Средиземноморье // ВВ. 1991. Т.52.С.255-260.

[24] Осн.библиография: *Pistarino G.* La storiografia marittima su Genova medievale // Tendenze e orientamenti... P.3-28; *Balletto L.* Bilancio di trent'anni e prospettive della medievistica genovese. Genova, 1983. См. особо: *Byrne E.H.* Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries. Cambridge,Mass.,1930; *Lopez R.* Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante. Messina; Milano, 1933; *Musso G.G.* Armamento e Navigazione a Genova tra il Tre- e Quattrocento // Miscellanea storica Ligure. 1973. T.3. P. 5-77; *idem.* Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova (secc. XIV-XV). Roma,1975; *Forcheri G.* Norme per la navigazione genovese sulle rotte di Levante nei secoli XIV e XV // Quaderni dell'Associazione ligure di archeologia e storia navale. 1969. N 29. P.3-24; *idem.* Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il "Liber Gazarie". Genova, 1974; *Gatti L.* Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVI secolo // Studi di Storia navale. Firenze, 1975. P.25-72; *Balard M.* La Romanie... T.2.P.533-598; *idem.* La Mer Noire et la Romanie Génoise

(XIIIe-XVe siècles). London,1989; *idem.* Escales génoises sur les routes de l'Orient Méditerranéen au XIVe siècle // Les Grands Escales. Recueil de la Société Jean Bodin. 1974.T.32.P. 243-264; *idem.* Les équipages des flottes génoises au XIVe siècle // Le genti... T.1. P.511-534; *idem.* Le film des navigation orientales de Gênes aux XIIIe siècle // Horizons marins, itinéraires spirituels. Paris,1987. T.2.P.99-122;*idem.* Il sistema portuale genovese d'Oltremare (secc.XIII-XV) // Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Genova,1988. P.329-350; *idem.* Navigation génoise en Orient d'après les livres de bord du XIVe siècle // Acad. des Inscription et belles-lettres. Compte-rendus des séances de l'année 1988. Nov.-Dec. P.781-793; *Balbis G.* Aspetti della navigazione genovese nel Quattrocento // Saggi e documenti. Genova,1978. T.1. P.533-561; *Airaldi G.* Marinai, etnie e società nel Mediterraneo medievale. Il caso di Genova // Le genti...T.1. P.59-85; *Pistarino G.* Gente del Mare nel Commonwealth genovese // Le genti... T.1. P. 203-290; *idem.* Uomini, navi e fortune da oriente al Occidente nel Mediterraneo genovese del secolo XV // Studia Slavica-Byzantina et Medievalia Europensia. Sofia, 1988. Vol.1. P. 61-67; *Balletto L.* Genova Mediterraneo Mar Nero(secc. XIII-XV). Genova, 1976; *idem.* Genova nel Duecento: uomini nel porto e uomini sul mare. Genova, 1983; *idem.* Genova sul Mare // La Storia dei Genovesi. Genova, 1985. Vol.V. P. 345-375; *Bruzzone* G.I. I Savonesi nella spedizione militare in Oriente del 1351-52 // Saggi e documenti. Genova, 1983. T.III. P.153-230; *Campodonico* P. Marineria Genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia. Milano,1989; *Krueger H.C.* Navi e proprietà navale a Genova, seconda metà del sec. XII. Genova, 1985.

[25] См.,напр.:*Krekic B.* Dubrovnik (Raguse) et le Levant au moyen âge. Paris-La Haye,1961; *idem.* Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages. London, 1980; *Mallett M.E.* The Florentine Galleys in the XVth Century. Oxford,1967; *Ducellier A.* La façade maritime de l'Albanie au moyen âge. Durazzo et Valona du XIe au XVe siècles. Thessaloniki, 1981; *Leonhard J.-F.* Die Seestadt Ancona im Spätmittelalter: Politik und Handel. Tübingen, 1983; *Unali A.* Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo. Bologna, 1983; *Guiral- Hadziiossif J.* Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1526). Paris,1986; *Фрейденберг М.М.*, Дубровник и Османская империя. М.,1989

[26] См.особо,кроме цит.выше работ: *Jal A.* Archéologie navale. Paris, 1840. T.1-2; *idem.* Glossaire nautique. Torino, 1964. T.1-2; *Anderson R.S.* Italian naval Architecture about 1445 // The Mariner's Mirror. 1925. T.XI. N 2.P. 135-163; *Gille P.* Navires lourds et navires rapides avant et après les caravelles // Les aspects int. de la découverte Océanique au XVe et XVIes. Actes du Ve Coll. Int. d'histoire maritime. Paris, 1966. P.171-182; *Denoix L.* Caractéristiques des navires de l'époque des Grandes Découvertes // Les Aspects internationaux de la Découverte Océanique aux XVe et XVIe siècles. Paris,1966; *Pryor J.* Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean. London, 1987; *Paviot J.* Les navires du duc de Bourgogne Philippe le Bon (vers 1440- 1465) // Navi e Navigazione nei secoli XV e XVI. Atti del V Convegno int. di studi Colombiani. Genova, 1990. P.169-195.

[27] См., напр.,применительно к изучаемому региону: *Tenenti A.* Venezia e pirateria nel Levante: 1300-c.1460// Venezia e il Levante...T. I/2. P.705-771; *Lopez R.S.* Dieci documenti sulla guerra di corsa // *idem.* Su e giù per la storia di Genova. Genova, 1975. P.313-327; Mollat M. De la piraterie sauvage à la course réglamentée (XIVe-XVe siècle)// Mélanges de l'Ecole Française de Rome. Moyen âge-Temps modernes. 1975. T.87. N 1.P.7-25; *Paviot J.* La Piraterie bourguignonne en Mer Noire à la moitié du XVe siècle // Horizons marins...T.2. P.203-214; *Katele I.B.* Piracy and

the Venetian State: the Dilemma of Maritime Defense in the XIVth Century // Speculum. 1988. T.63. N 4. P.865-889; *Karpov S.* Trade and Crime in Venetian Crete (according to an Unknown Document of 1382) // *Η καθημερινή ζωή στό Βυζάντιο. Αθήνα*, 1989. S. 311-323; *Basso E.* Pirati e Pirateria a Genova nel Quattrocento // Storia dei Genovesi. T.11. Genova, 1991. P.327-351. На русском языке о средневековом пиратстве имеется популярная работа: *Снисаренко А.Б.* Рыцари удачи. Хроники европейских морей. СПб.,1991, но она, к сожалению, содержит много неточностей и упрощений в изложении исторических фактов.

[28] Напр.: *Bonolis G.* Il diritto marittimo medievale dell' Adriatico. Pisa,1921. *Vitale V.* Le fonti del diritto marittimo ligure. Genova, 1951; *Cassandro G.* La formazione del diritto marittimo veneziano// Venezia e il Levante...Vol.I/2. P.185-218; *Zepos P.J.* Les Règlements juridiques sur le navire en droit byzantin // La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo. Spoleto,1978. T.2. P.741-756; *Zeno R.* Storia del diritto marittimo italiano nel medio evo. Milano, 1946. *Lattes A.* Il Diritto marittimo privato nelle carte liguri del secolo XII e XIII. Roma, 1939.P.28-29; *Lane F.* Venetian maritime Law and Administration (1250-1350) // Studi in onore di A. Fanfani. Milano, 1962. T.3. P.30.

[29] *Alberini R.* L'alimentazione degli equipaggi nelle antiche marine italiane// Rivista marittima. 1931. Anno 64.N 7-8. P.71-85; *Stefanutti U.* Mari, navi e medicina nella storia veneziana ed europea // Ateneo Veneto. 1965. Anno 3. N 1-2. P.99-108; *Lane F.* Diet and Wages of Seamen in the early XIVth Century// *idem.* Venice and History...P.263-268; *Merrien L.* La Vie quotidienne des marins au moyen âge. Des Vikings aux galères. Paris, 1969; *Cardini F.* I costi della Crociata. L' aspetto economico del progetto di Marin Sanudo il Vecchio (1312-1321) // Studi in memoria di F.Melis. Napoli,1978. T.2. P. 179-210; *Scarlata M.* L'approvvigionamento alimentare di una nave negli scali mediterranei del XIV secolo// Archeologia Medievale. 1981. T.8. P.305-310; *Mollat* M. (ed.) La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IXe-XVIe siècles. Paris, 1983; *Balletto L.* Medici e farmaci, scongiuri ed incantesimi, dieta e gastronomia nel medioevo genovese. Genova, 1986. P.227-231; *Tucci U.* L'alimentazione a bordo delle navi veneziane // SV.1987.T.XIII. P.103-145; *Balard M.* Navigazione, arsenali e cibo dei marinai genovesi in Oriente nel Trecento // La Storia dei Genovesi. Genova, 1989. T.9.P. 235-244.

[30] *Manfroni C.* La disciplina dei marinai veneziani nel secolo XIV // Atti e Memorie della R. Accademia Pataviana di scienze, lettere ed arti. 1901-1902. T.18. P.109-129; *idem.* La disciplina dei marinai veneziani nel secolo XIV// Rivista marittima. 1902. T.35.P.237-248; *Чипериус А.М.* Социально- экономическое положение и движение моряков, социев и стипендиариев в генуэзских колониях Крыма в XIV-XV вв. // УЗ Кабардинского ГПИ. 1956.Вып.9. С.67-79; *Origone S.* Marinai, disertori da galere genovesi (secolo XIV)// Miscellanea di storia italiana e mediterranea per N. Lamboglia. Genova, 1978. P. 291-343; *Anselmi S.* Disciplina e salari dei marittimi nel basso medioevo. Gli statuti del mare di Ancona (secc. XIV-XV) // Quaderni Storici. 1980. T.45. P.1062-1078.

[31] Помимо цит.выше трудов А.М.Чипериса, М.Балара, Ф.Тирье и др. см.: *Thiriet F.* Les Vénitiens en Mer Noire. Organisation et trafics (XIIIe-XVe siècles)// АП. 1979. T.35.P.38-53; Торговля и мореплавание в бассейне Черного моря в древности и средние века. Ростов н/Д.,1988; *Карпов С.П.* Маршруты черноморской навигации венецианских галей "линии" в XIV- XV вв.// Византия. Средиземноморье. Славянский мир. М.,1991.С.82-97.

[32] Archivio di Stato di Venezia. Maggior Consiglio (далее - MC и название соотв.книги).Magnus (1299-1305); Capricornus (1305-1308); Presbiter (1308-1315); Clericus, Civicus (1315-1318); Fronesis (1318-1325); Spiritus (1326-1349); Novella (1350-1384); Leona (1384-1415); Ursa (1415-1454); Regina (1455-1479). Постановления за 1282-1299 гг. опубликованы: *Cessi R.* Deliberazioni del Maggior Consiglio. Bologna, 1934. T.3. Ряд постановлений Большого Совета, относящихся к Леванту, опубликован в регестах Ф.Тирье: *Thiriet F.* Délibérations des Assemblées vénitiennes concernant la Romanie. T.I: 1160-1363. Paris; La Haye, 1966; T.II: 1364- 1463. Paris; La Haye, 1971 (далее - DA). В дальнейшем мы приводим публикацию регест или документа в скобках, после указания архивного источника. В случае полной публикации документа цитируется только эта публикация.

[33] Archivio di Stato di Venezia (далее - ASV). Collegio. Notatorio, Reg.I-X (1327-1467). Регесты: DA. T. 1-2.

[34] Le Deliberazioni del Consiglio dei Rogati (Senato), Serie 'Mixtorum' . Vol.1: Libri I- XIV (1293-1331) / a cura di *R. Cessi e P. Sambin*. Venezia, 1960 (далее - DS, T.1. с послед. указанием N книги).

[35] ASV. Senato. Misti (Mixtorum), XV- LX (1332-1440). Далее - SM. Полный перевод книг XV-XVI на итальянский язык: Le Deliberazioni del Consiglio dei Rogati (Senato), Serie 'Mixtorum' . Vol.2: Libri XV- XVI (1332-1334) / a cura di *R. Cessi e M. Brunetti*. Venezia, 1961 (далее - DS, T.2.) Публикация (с лакунами) регест постановлений, относящихся к Романии: *Thiriet F.* Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Romanie. Paris, 1958-1961. T.1-3 (далее - RS). Публикация постановлений, относящихся к навигации, за 1332-1347 гг.: *Blanc, baron.* Le flotte mercantili dei Veneziani. Venezia, 1896 (далее: *Blanc.* Flotte...). Продолжением серии Senato.Misti были серии Senato.Mar и Senato.Ter. В первой из них записывались постановления о навигации. Нами использовались книги Senato.Mar,I-VI (1440- 1461) /далее - SMar/. Ряд постановлений фиксировался в специальной серии Senato.Secreta (далее - SSecreta). Сохранились и использованы книги: A (1345-1348); B (1348- 1350); D (1376-1377); E (1388-1397); 1-21 (1401-1464).

[36] См.особо: ASV. Commemoriali, 2-10. Многие документы из этой серии опубликованы : Diplomatarium Veneto-Levantinum. Venetiis,1880. T.1: 1300-1350 / a cura di *G.M.Thomas;* Venetiis, 1899. T.2: 1351-1454 / a cura di *R.Predelli* (Далее- DVL). Регесты: I Libri Commemoriali della Repubblica di Venezia. Regesti / a cura di *R.Predelli*. Venezia, 1876-1914. T.1-8.

[37] ASV. Senato. Secreta. Commissioni, Formulari, IV, f.15r-29v (далее: SSCF,IV). О других капитуляриях по управлению венецианскими военными и гражданскими судами см.: *Nani Mocenigo M.* Un capitolare veneziano per il buon governo delle galere del 1428 // AV. 1929. T.6. P.83-117.

[38] ASV. Cinque Savi alla Mercanzia. I Serie. Capitolari degli Ufficiali all' Estraordinario, 22Bis, 22Ter, 23, 25 (1302-1528). Далее - V Savi.

[39] Archivio di Stato di Venezia. Giudici di Petizion. Sentenze a giustizia, 2-140 (1366-1463). Использованы частично.

[40] Их общий обзор см. в кн.: *Карпов С.П.* Итальянские...С.6-22. Полный библиограф. ссылки см. ниже, в соотв. местах.

[41] *Predelli R., Sacerdoti A.* Gli Statuti marittimi veneziani fino al 1255 // NAV. 1902. T.IV. P.113-161, 267-291; 1903. T.V. P.161-251, 314-356. Volumen Statutorum legum ac iurium dd. Venetorum. Venezia, 1652.

[42] Archivio di Stato di Genova. San Giorgio. Sala 34. N 590. 1225 - 1262 Caffae massaria (далее: CM с указ. соотв.года), с 1374 по 1474 г. N 590. 1303-1305 Peire Massaria (далее - PM, с указ.соотв.года), 1390-91, 1402.

[43] См.ссылки в работах: *Карпов С.П.* Итальянские.... С.8-16; *он же.* Источники по истории Причерноморья и Древней Руси в итальянских архивах // Вестник МГУ. Сер. история. 1994. N 1.

Глава 1
ТИПЫ СУДОВ

Плававшие в XIII-XV вв. по Черному морю корабли можно условно разделить на 2 больших класса: галеи и "круглые" суда [1]. Выбор корабля был обусловлен характером перевозок, навигационной ситуацией, наличием тех или иных транспортных средств и их оснащенностью. Для транспортировки специй и дорогих экзотических восточных товаров более подходили быстрые и маневренные, но имевшие сравнительно малый тоннаж галеи. Зерно, лес, полезные ископаемые и другие тяжелые и относительно более дешевые грузы предпочитали перевозить на менее скоростных и имевших большее водоизмещение "круглых", парусных, судах[2].

К классу галей относят длинные низкобортные суда, управляемые преимущественно веслами. В качестве вспомогательного средства движения галея располагала косым (латинским) парусом на одной или двух мачтах, крепившимся на длинной рее. Галеи были как транспортными, так и военными кораблями. Их далеким прообразом были древнеримские либурны [3].

С каждого борта галеи размещалось по 25-28 банок для гребцов. В зависимости от числа гребцов на банке, как отмечалось, галеи делились на биремы(по 2 гребца) и триремы (по 3). Таким образом, триремы требовали большего числа гребцов: 150-168 человек при полном комплекте экипажа вместо 100-112 на биремах, зато обладали более высокой скоростью и грузоподъемностью. Переход от бирем к триремам занял, видимо, несколько десятилетий. В Венеции и Генуе он осуществился на рубеже XIII и XIV веков [4].

Каждый гребец управлял веслом, длина которого различалась, в зависимости от места гребца (система зензинь). Значительно позднее укоренилась система скалоччо, когда несколько, до 10, гребцов, сидевших на одной банке, вместе тянули одно длинное и тяжелое весло.

По размерам и типу галеи делились также на большие или тяжелые (grosse) и легкие (sottili). Большие галеи были в основном двухмачтовыми, а с XV в.-трехмачтовыми с 4-5 парусами. Гребцы работали на них посменно, по трети состава одновременно. На веслах шли в основном при выходе и входе в гавань, при встречном ветре или штиле, а также в случае опасности. Остальное время плыли под парусами [5]. Вариант большой трехмачтовой тяжелой галеи, почти всегда шедшей под парусами, назывался галеаццей. По эксплуатационным качествам галеацца приближалась к "круглым" судам.

Легкие галеи обладали высокой скоростью, маневренностью, были прекрасно приспособлены для сражения и легко уходили от преследования. В основном их приводили в движение гребцы. Отличие легких галей от тяжелых заключалось в количестве мачт, соотношении длины и ширины судна. Легкие и тяжелые галеи имели примерно одинаковое число гребцов, но для тяжелых галей это оборачивалось потерей скорости[6]. Скорость легких галей составляла 3-5 и доходила до 7-10 узлов(на короткое время, до 20 минут). Средняя же скорость парусников составляла немногим более 1,5 узла [7].

Недостатком галей было то, что они могли плыть лишь днем и не могли находиться в открытом море долгое время из-за ограниченных запасов питьевой воды. Летом ~~время~~ вода портилась особенно быстро, и ее брали не более чем на 14 дней[8].

Сравнительные размеры галей приведены в Таблице 1[9].

Таблица 1

Сравнительные размеры галей в XIV-XV вв.

тип	принадлежность	длина палубы (в метрах)	ширина в центре (в метрах)	высота борта (в метрах)	грузоподъемность (в тоннах)
sottile	Венеция, XIVв.	39-41	4,6-5,4	1,8-2,5	до 144-153,6
	Генуя, XIV в.	40,2	5	2,1	
	Генуя, XV в.	41,25	4,5	1,75	то же
	Генуя 1454г.	40,92	4,46	1,73	то же
	Флоренция, XV в.	40,2-42	4,6	1,83	то же
grosse	Венеция, XV в.	41-48	5,9-6,1	2,7-2,8	до 240
	Генуя, XIV в.	40,2	6	не указано	то же
	Генуя, XV в.	41,25	5	2	то же
	Генуя 1454 г.	40,92	4,96	1,99	то же
фусты	Венеция 1440-е гг.	22,3-33	2,9	1-1,7	—

Как видим, стандарты технических характеристик венецианских и генуэзских кораблей одного типа не отличались между собой существенным образом.

Для дальних перевозок генуэзцы предпочитали использовать большие галеи, оставив за легкими военные и патрульные функции[10]. Особым типом военного судна у генуэзцев была бастарда - узкая высокобортная галея[11]. Венеция же, напротив, посылала в Черное море главным образом легкие галеи, "подтягивая" их некоторые параметры к техническим характеристикам тяжелых галей, которые венецианцы чаще отправляли во Фландрию. Впрочем, при необходимости и большие венецианские галеи шли к понтийским берегам[12].

Флагманским и церемониальным кораблем у венецианцев был буцентавр - широкая галея с декоративными конструкциями и дополнительным вооружением[13]. В XIV-XV вв. буцентавр использовался и как ударная военная сила эскадры[14].

Судами типа галей, но меньшего размера, были фусты, галеотты, сайетты, панфилы. Нормативное число гребцов на них колебалось от 40 до 100 человек[15]. Во флоте Византийской и Трапезундской империй родственные галее типы судов среднего размера именовались дромон (однопалубная в основном боевая галея с длинными веслами; банки гребцов занимали почти всю площадь палубы, кроме узкого прохода), грипарий, параскалмий (разновидности одномачтовых бирем)[16].

Венецианская галея считалась вооруженной только при том условии, что на ней находилось строго определенное число членов экипажа (шиурмы). Именно эта комплектность шиурмы, а не технические средства и оснастка, отличала вооруженную галею от невооруженной[17]. Ни одна галея не считалась вооруженной (armata), если в составе шиурмы было менее 60 человек[18]. Обычно же в конце XIII-XV вв. экипаж триремы состоял из 140 - 250 членов[19].

Вторым классом кораблей были так называемые "круглые" суда, то есть такие, у которых соотношение длины и ширины равнялось от 2,06 до 3,7[20]. Это парусные суда[21], основным преимуществом которых была большая грузоподъемность[22] и способность осуществлять автономную навигацию на значительные расстояния. Высокие борта защищали экипаж, вооруженный луками, арбалетами, холодным оружием. С конца XIV - начала XV в. на парусных судах, на палубах кастлей или верхних палубах, начинают устанавливать артиллерию. Еще ранее, с 30=х годов XIV в., небольшие пороховые бомбарды (короткие железные кованые трубы,стрелявшие каменными ядрами) устанавливались на генуэзских галеях[23]. На "круглых" судах требовалось меньшее число матросов в расчете на единицу груза. Однако они были тихоходами, по сравнению с галеями, и не могли, как галеи, пользоваться в бурю естественными укрытиями и близко подходить к берегу. Все это предопределило их использование как транспортных судов для перевозки сравнительно недорогих тяжелых грузов.

Основным типом "круглых" судов в середине XIII-XV вв. была нава (неф). Венецианская нава X111 в. имела от двух до четырех палуб и была двухмачтовым кораблем с поднятыми к носу и корме бортами и надстройками на носу и корме, называемыми кастлями[24]. Двухпалубные навы могли иметь тоннаж от 190 до 335 и даже до 475 т, а трех= и четырехпалубные- от 545 до 1085 т. Экипажи были, соответственно, от 25 до 65 и от 50 до 110 человек[25]. Знаменитый венецианский парусник "Roccafortis" перевозил до 500 т груза (1268 г.)[26]. В рамках этого же интервала тоннажей, средняя грузоподъемность нав в XV в. возросла и составляла от 360 до 720 т. Это были трехмачтовые суда, напоминавшие крепости[27]. Самые крупные навы (до 1000 т) строили генуэзцы[28].

С конца XIII-начала XIVв. в Средиземноморье распространился новый тип корабля - кокка, генетически восходящий к северному коггу. Когг был известен в Средиземноморье как минимум со времен Третьего крестового похода (1189-1192), но строить корабли этого типа в Италии стали веком позже[29]. До середины XIV в. кокка уступала по водоизмещению наве[30]. Основным конструктивным отличием кокки было то, что единственный руль у нее крепился к ахтерштервню (в то время как навы имели 2 боковых руля) и она имела не косой (латинский), а большой квадратный парус[31]. Это позволяло полнее использовать силу попутного ветра, увеличить маневренность и обходиться меньшим числом экипажа. На протяжении XIV в. кокка вытесняет наву, и термином "нава" в этот период стали обозначать и кокку. Кокки имели от 1 до 3 палуб, 3-4 высокие мачты с платформами для обстрела судов противника, 2-3 кастля высотой до 6-7 м. Кокка была вооружена катапультами, большими баллистами, затем бомбардами и пушками. Кокки были весьма разнообразны, варьируясь в зависимости от тоннажа и назначения. По тоннажу кокку, морской гигант того времени, приравнивали к 8-12 галеям[32]. В 80=е гг. XIV - 20=е годы XV в., когда кокка господствовала среди венецианских "круглых" судов, ее средний тоннаж был 500-900 ботте (ок.300-540 т.). На кокках было лишь от 27 до 43 моряков (по одному на 20 ботте), в то время как на навах X111 в. стандарт предусматривал одного матроса на 10 милиариев, а на навах XV в. - одного матроса на 12 ботте[33].

На протяжении XV в. кокку в итальянской навигации сменяет новая нава, комбинировавшая преимущества старых нав и кокк: она имела как квадратный парус на центральной мачте, так и латинский парус, а также центральный руль. Это

позволило увеличить маневренность и сохранить высокую грузоподъемность[34]. Среди небольших круглых судов наиболее распространена была барка, предназначенная для каботажного плавания и небольших торговых перевозок[35]. Ее разновидностями были мараны и шаланды (саландрии). Сначала под саландрией (от греч. хеландион) понимали гребное военное судно, но в XIII в. так обозначался двухпалубный парусный корабль без весел, от 275 до 290 т, с не очень высокими ходовыми качествами и, вероятно, устаревающий[36]. Барки XV в. перевозили до 500 кантаров (10,5 т) грузов[37] и достигали размеров 12,6 x 3,5 x 1,2 м[38]. Эти одномачтовые, сравнительно быстроходные суда, нередко с высокой кормой, использовались как итальянцами, так и понтийскими греками[39].

Для перевозки скота, главным образом лошадей, предназначались ушьеры (uxerii). В XIII в.некоторые из транспортных судов этого типа перевозили до 200 лошадей и 600 человек при экипаже 80-90 человек[40].

Промежуточным типом между галеями и "круглыми" судами были тариды и лигнии. Тарида - однопалубное судно с латинским парусом на 1-2 мачтах, с 2 боковыми рулями, имевшая минимум 10-20 гребцов с каждого борта. В XIII-XIV вв. венецианские тариды служили в основном для перевозки небольших отрядов войск (около 30 человек с лошадьми), военных машин и сравнительно небольших грузов (100-200 т). Постепенно конструкция тариды модифицировалась и она все больше приближалась по виду к небольшой наве[41].

В понятие лигния включено собственно два разных типа судов: lignum de bandis (de orlo) - небольшой парусный корабль с поднятыми бортами, являвшимися заграждением (типа баррикады от кормы к носу) перевозивший от 50 до 100 т груза, и lignum de teriis (тип более близкий к галее) - однопалубное, управлявшееся гребцами судно[42]. Основное различие между генуэзской галеей и лигнией de teriis заключалось в количестве весел: более 100 - на галее и от 60 до 100 - на лигнии de teriis[43].

Bucius или navis bucius (будзонава) к XIII в.- уже архаичный тип итальянских судов. Это довольно неуклюжий грузовой парусник средних размеров. К концу XIII в. этим термином стали обозначать обычную наву.

Государства Южного Причерноморья использовали в принципе те же типы кораблей, что и итальянские морские республики, но иногда более старой конструкции[44]. Катергон (katergon), судно типа галеи, в Византии и в Трапезундской империи был исключительно военным или военно-транспортным, но отнюдь не торговым кораблем[45]. Иногда большие катергоны могли отождествляться с таридами[46]. В составе

трапезундского флота помимо катергонов были собственно галеи и галеотты, лигнии, барки, параскалмии, гриппарии, навы[47]. Гриппарием называли небольшой одномачтовый корабль, меньший, чем катергон, но близкий к нему, использовавшийся как транспортное, военное и рыболовное судно. Параскалмий - большая, очень устойчивая на плаву лодка с сильно загнутыми вверх кормой и носом - типичный для греков Понта транспортный корабль[48]. Рыбацкой лодкой был сандал[49]. Парандерия, используемая также и турками, была весельно-парусным судном с 20-24 гребцами и довольно высокими ходовыми качествами[50].

По свидетельству генуэзских нотариальных актов 1274 - 1291 гг., генуэзцы использовали в своей навигации к берегам Понта и Пафлагонии следующие типы судов (все они принадлежали частным лицам, иногда нескольким совладельцам[51]: Галеи-6;Тариды- 11; Лигнии-18; Навы-6 Кокки-1; Сандалы-2; Барки-1. ВСЕГО: 45.

Близкие к нашим цифры были выявлены М.Баларом по актам нотария Ламберто ди Самбучето при анализе всей навигации порта Каффы[52].

Очевидно, что в навигации между Южным и Северным Причерноморьем (а это было основное направление) преобладали средние по тоннажу суда: лигнии и близкие к ним по типу тариды. На их долю приходится 64,4% всех зарегистрированных нами кораблей. Крупные суда - галеи, навы и кокки явно уступают по численности (28,9%). При этом на галеях перевозились не только товары sottili, как обычно, но и тяжелые грузы, просо и пшеница[53]. Это происходило, видимо, либо из-за нехватки транспортных средств (при высоком фрахте), либо при отсутствии достаточного количества товаров sottili для отправки в порты Южного Причерноморья.

Галеи в городах Понта фрахтовались не только для внутричерноморских, но и для дальних перевозок. Например, в 1292 г. английское посольство, зафрахтовало галею с товарами от Трапезунда до Генуи[54].

Единичность упоминания барок в источниках (главным образом в связи с отчуждением) отнюдь не свидетельствует о малочисленности судов этого типа. Очевидно, они были основным средством перевозки грузов на небольшие расстояния. Но при фрахте барок такого рода нотариальные контракты не составлялись. Действовала устная договоренность или перевозил товар сам владелец. Кроме того, барки имели низкую стоимость, поэтому и продажа их могла осуществляться без фиксации у нотария. Возникает вопрос: насколько типична картина, полученная при анализе судов, плававших в Черном

море в конце XIII в., для всей системы итальянской навигации в Романии (т.е. в Византии и греческих землях, находившихся под властью "латинян") того времени? Подсчеты, по составленной М.Баларом сводной таблице судов, плававших из Генуи на Восток, в том числе в Сирию, Египет и Константинополь[55], дают такие цифры. Не менее[56] 355 нав, не менее 302 галей, 5 лигний, 4 саландрии, 17 тарид, 10 будзонав, 2 сайетты, 5 барок, 1 кокка и 1 галион. Мы не видим тут явного преобладания класса "круглых" судов или галей. Зато явно преобладают большие корабли (навы, галеи) над средними и мелкими, на что обращает внимание и М.Балар[57]. Но если и во внутричерноморской навигации генуэзцев не просматривается в этот период преобладание "круглых" судов над гребными, то там нет и доминирования крупнотоннажных судов над средними. Это связано со спецификой и объемом товарооборота в этом замкнутом водном бассейне, а также с тем, что плавание из Генуи непосредственно в черноморские порты было еще редким явлением и чаще сообщение между ними осуществлялось через Перу/Константинополь. Прямые свидетельства о навигации из Генуи в черноморские порты (и то исключительно в Каффу) в таблице Балара относятся к 1289 г. Это отнюдь не означает, что таких плаваний ранее 1289 г. не было. Они зафиксированы и в применении к Южному Черноморью в 1274 г. и учтены в нашей таблице. В скрытой форме они содержатся и в сводке данных Балара, ибо при обозначении маршрута навигации мог указываться не конкретный пункт, а целая область - Романия. И тем не менее очевидно, что большое самостоятельное значение навигация из Генуи в Черное море приобрела не ранее конца XIII в. Весьма любопытно в этой связи замечание византийского историка Георгия Пахимера. Отражая, видимо, распространенный в Византии взгляд на вещи, он отмечал, что именно преобладание тарид в генуэзской торговой навигации было одной из причин быстрых коммерческих успехов лигурийских предпринимателей[58].

Данные о кораблях, плававших в Южном Причерноморье в XIV в., весьма разрозненны и немногочисленны. Нотариальных актов, касающихся мореплавания и фрахта судов в нашем распоряжении мало, а массарии Каффы конца XIV в. дают скудные свидетельства о судах (более подробные записи в них появляются с 10=х годов XV в.). Собранные нами свидетельства, относящиеся в основном к 1343-1386 гг., имеют поэтому ограниченное значение[59]. Естественно, речь при этом идет о внутричерноморской навигации, преимущественно генуэзской, хотя патронами судов могли быть как генуэзцы, так и тесно кооперировавшиеся с ними греки, а не о ежегодных

вояжах венецианских галей "линии", рассматриваемых ниже особо.

По источникам XIV в. точно идентифицированы: 9 (75% от общего числа) лигний, по одному панфилу, наве, кокке, 0 галей; всего - 12 судов. Более обширные данные о навигации генуэзцев в устье Дуная в 1360 - 1361 гг. дают ту же картину: 43(75,4%) лигнии, 4 панфила, по 1 кокке, галее, 0 нав, 8 цигут (малых, типично дунайских речных судов); всего-57 кораблей[60]

Типы судов XV в. можно детальнее проанализировать на основании массарий Каффы 1410-1461 гг. и других источников. Заметим, однако, что писцы массарий, руководствуясь в основном фискальными интересами, далеко не всегда точно фиксировали тип судна, а иногда и вообще не упоминали о нем, приведя лишь имя патрона, платившего налог. Поэтому с определенностью можно лишь отнести корабль либо к "круглым" судам, либо к галеям и промежуточным типам. В качестве синонимов наши источники упоминают, например, термины navata и galeacia[61], navis и гриппарион[62], нава и галеотта[63], что каждый раз требует дополнительного анализа для отождествления типа судна.

Данные о типах судов в южночерноморской навигации XV в. представлены в Таблице 2[64].

Таблица 2

Типы судов в XV в.

тип	генуэз.	венец.	греч.	мусульм.	всего	в %
галеи	2	0	4	2	8	5,4
в т.ч.						
бол.галеотты	1	0	1	0	2	1,4
галеасы	0	0	3	2	5	3,4
навы	56	8	25	22	111	75
кокки	0	7	0	1	8	3,4
гриппарии	3	2	6	2	13	8,7
ушьеры	1	0	0	0	1	0,7
барки	0	0	1	0	1	0,7
парандерии	0	0	0	1	1	0,7
не указано	25	0	17	8	50	

Таблица наглядно свидетельствует об исчезновении галей из торговой навигации внутри Черноморского бассейна и преобладании в ней "круглых" судов. Это соответствует общей тенденции в развитии средиземноморского торгового мореплавания[65]. По мнению Ж.Эрса, эти перемены произошли в течение XIV в. и были обусловлены (в том, что касается генуэзцев) ориентацией на перевозки "тяжелых" товаров[66]. "Фрахт диктовал выбор корабля". Начало этого процесса,

однако, прослеживается еще в конце XIII в. Разумеется, он не затронул навигацию венецианских галей "линии", посылаемых в дальнее плавание за дорогими грузами. Причиной такой переориентации было изменение структуры торговли, рост в ней доли товаров собственно причерноморских областей, а не транзитных товаров-предметов роскоши и специй[67]. Она была вызвана также более низким фрахтом на "круглых" судах, ростом их водоизмещения и улучшением технических характеристик, ускорением ритма навигации. При этом, конечно, галеи все равно превосходили по скорости парусные суда. Но внутри черноморского бассейна разница в несколько дней не была столь существенной,как при перевозках из Италии в черноморские порты и обратно. Благоприятная для плавания Крым-Понт/Пафлагония роза ветров, отсутствие опасных быстрых течений и мелей, большая устойчивость нав и кокк, меньшая угроза пиратских нападений, чем в Эгеиде, позволяли полнее использовать преимущества "круглых" судов в обеспечении товарообмена между областями Черного моря.

[1] Общая характеристика средневековых судов содержится в работах: *Шершов А.П.* История...; *Jal A.* Archéologie...T.1-2; *Unger R.W.* The Ship...; *Merrien J.* La Vie...; *Sottas J.* Les Messageries...; Le Genti del mare...

[2] О выборе типов корабля в Генуе, во Флорентийской республике и Валенсии см.,напр.: *Heers J.* Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age // Le Navire et l'économie...P.107-117; *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.24-25; *Guiral-Hadziiossif J.* Valence... P.27-44.

[3] Неверно, однако, усматривать прямую преемственность итальянской средневековой галеи от либурны, равно как и изображать галею XII-XV вв., на основании стандартов галей XVIв. См.: *Manfroni C.* Cenni sugli ordinamenti delle marine italiane nel medio evo // Rivista marittima. 1898. An.31, dicembre. P.464.

[4] *Lane F.C.* Venice and History...P.189-192; *idem.* Venice: A Maritime Republic. Baltimore; London,1973. P.122; *Balard M.* La Romanie...T.2. P.547,550-551.

[5] См.подробнее: Scialoja A. Galee grosse...P.249-307; *Mallett M.E.* The Florentine Galleys...P. 28-30.

[6] *Lane F.C.* Navires et constructeurs...P.14.

[7] *Шершов А.П.* История...С.55; *Denoix L.* Caractéristiques... P.138; *Pryor J.H.* Geography... P.71-72. 1 узел=1 морской миле в час. Генуэзская лигния, осуществляющая навигацию в 1368-69 гг. между Кипром и Родосом, весной и осенью проходила в сутки в среднем 30-36 миль, а в исключительном случае, при попутном ветре, и до 190 миль. Однако более 2/3 всего времени плавания лигния тратила на стоянки в порту, что значительно снижало скорость навигации. См.: *Balard M.* Navigazione... P.237-238.

[8] *Pryor J.* Geography...P.75-79.

[9] Использованы следующие источники и сводки данных: а) для венецианских галей: *Sottas J.* Les Messageries... P.69; *Sacerdoti A.* Note...P.83; *Anderson R.S.* Italian Naval...; *Jal A.* L'archéologie...T.1.P.251-275; *Lane F.* Navires...P.222; б)для генуэзских галей: Impositio Officii Gazarie / a cura di *L.Sauli*

// МНР. 1838. Vol.2. (далее-Off.Gaz.). P.312-323; Regulae Officii Gazariae / a cura di *V. Poggi*// НРМ. 1901. T.18. (далее - Reg.1403). P.774-781; Regulae et ordinamenta Officii Gazariae civitatis Ianuae // *Pardessus J.M.* Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle. Paris, 1837. Vol.4 (далее-Reg.1441). P.512-513; *Forcheri G.* Navi....P.138-139; *Jal A.* Archéologie...T. 1. P.251-268; *Heers J.* Gênes...P.270-271; *Paviot J.* Les Navires... P.177-178,192-193 (документ 1454 г.); в) для флорентийских галей : *Mallett M.E.* The Florentine Galleys...P.27.

[10] См.: *Manfroni C.,Pessagno C.* La Marina di Genova// *Marengo E., Manfroni C., Pessagno C.* Il Banco di San Giorgio. Genova, 1911. P.446-447; *Balard M.* La Romanie...T.2.P.550.

[11] *Heers J.* Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux. Paris, 1961. P.270-271; *Scandura E.* The Maritime Republics: medieval and renaissance Ships in Italy// A History of Seafaring based on underwater Archaeology. London, 1972.P. 211.

[12] Напр.: SM,XXIX,f.1r-v (RS,N 343)- 30/IV 1359; SM,XXXIV,f.121r- 11/VII 1374. Подробнее см. ниже.

[13] *Lane F.* Venice...P.47-48.

[14] См., напр.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя и западноевропейские государства в XIII-XV вв. М.,1981. С.68, прим.135.

[15] *Manfroni C.,Pessagno C.* La Marina...P.446; *Manfroni C.* Cenni...P.466; *Scandura E.* The Maritime...P.210; *Balard M.* La Romanie... T.2.P.552-553; *Anderson R.S.* Italian Naval...P. 146-147.

[16] *Meinardus O.* Mediaeval Navigation according to Akidographemata in Byzantine Churches and Monasteries // *Δελτίον τῆς Χριστιανικῆς Ἀρχαιολογικῆς Ἑταιρείας*. 1974. T.6.X.30-44; *Bryer A.* Shipping.

[17] *Lattes A.* Il Diritto marittimo... P.28-29; *Lane F.* Venetian maritime Law... P.30.

[18] *Lane F.* Venice...P.48.

[19] *Lane F.* Venetian maritime Law ...P.30.

[20] *Gille P.* Navires...P.174-175; *Balard M.* La Romanie...T.2. P.554.

[21] Обзор типов парусных судов: *Jal A.* Archéologie...T.2.P.134- 346.

[22] В Венеции и в Генуе тоннаж оценивался приблизительно. При этом в Генуе преобладало его измерение в единицах веса- кантарах (47,65 кг.), а в Венеции как в весовых единицах, милиариях, составлявших 1000 "тяжелых" либр (libbre grosse), так и в единицах объема, "бочках" (botte). В последнем случае тоннаж вычислить сложно, ибо при равном объеме могли перевозиться грузы разного веса. Ср.: *Heers J.* Gênes... P. 268-269. При измерении грузов малых и средних судов генуэзцы, в противоположность венецианцам, приравнивали 10 кантаров веса к 1 botta.- Ibid. О разных видах тоннажа и его вычислении: *Lane F.* Tonnages, medieval and modern // *idem.* Venice and History...P.345-370; *Hocquet J.-Cl.* Tonnages anciens et modernes. Botte de Venise et tonneau anglais // Revue Historique. 1989. T.281. N 2. P.349-360; *idem.* Mesure dominante et mesures dominées dans la République de Venise, XV - XVI siècles // Acta Metrologiae Historicae. Linz, 1989. T. 2. P.86-116.

[23] *Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV-XVIII вв. Т.1: Структуры повседневности. М.,1986. С.414- 416; *Шершов А.П.* История ...С. 64; *Cipolla C.M.* Guns and Sails in the early Phase of European Expansion, 1400-1700. London,1965. P. 75-81.

[24] *Lane F.* Venice... P.46; *Zeno R.* Storia...P.246; *Tucci U.* La Navigazione... P. 824.

[25] *Pryor J.* Commerce... N VII. P.219 (таблица).

[26] *Carr Laughton L.G.* The Roccafortis of Venice, 1268// The Mariner's Mirror. 1956. T.42. P.267-278.

[27] *Lane F.* Navires... P.226.

[28] *Heers J.* Gênes...P.272-278.

[29] *Pryor J.* Geography...P.39.

[30] *Hocquet J.-C.* Le Sel...T.2. P.104-105; *Balard M.* La Romanie... T.2. P.555-556.

[31] *Lane F.* Venice... P.122-123; *Balard M.* La Romanie...T.2. P.555; *Borghesi V.* Il Mediterraneo... P.3.

[32] *Manfroni C.* La Marina di Genova.... P.448.

[33] Мы принимаем при пересчетах минимальное из значений botta - 0,6 т. Ж.-К. Окэ показал разнообразие значений botte. Для купцов - это количество сосудов, вмещавших 675 или 680 л., для арматоров и фрахтователей - единица емкости в 27 куб.пьеди (1,13 куб.м.пространства, что примерно соответствовало 1 англ. морской тонне). См.: *Hocquet J.-Cl.* Tonnages... P.349-360. В другом месте Окэ средним значением ботты считает 640 кг.: *Hocquet J.-C.* Le Sel... T.2.P.106-108. Ф.Лэйн и Дж. Луццатто приравнивают венецианскую ботту к 10 мастелли (751 л. емкости). *Lane F.* Venetian Ships...P.245; *Luzzatto G.* Storia economica di Venezia dall' XI al XVI secolo. Venezia, 1961. P.44.

[34] *Hocquet J.-C.* Le Sel...T.2. P. 107-109.

[35] *Heers J.* Types... P.107-108.

[36] *Pryor J.* Commerce... N VII. P.219,377-379.

[37] *Heers J.* Gênes... P.280.

[38] *Gatti L.* Costruzioni... P.44.

[39] *Bryer A.* Shipping...P.7; *Meinardus O.* Mediaeval...P.30.

[40] *Manfroni C., Pessagno C.* La marina...P. 447-448.

[41] *Byrne E.H.* Genoese Shipping... P.5; *Hocquet J.-C.* Le sel... T.2.P. 102-103; *Tucci U.* La navigazione... P.823; *Lane F.* Venice... P.46.

[42] *Byrne E.H.* Genoese Shipping... P.7; *Jal A.* Archéologie... T. 1.P.361-369; *Balard M.* La Romanie...T.2.P.558-559; *Forcheri G.* Navi...P.37-39; *Zeno R.* Storia...P.246.

[43] *Forcheri G.* Navi...P.37-39.

[44] О типах судов византийского флота см.: *Ahrweiler H.* Byzance... P.408-418; *Makris G.* Studien...S.170-175.

[45] *Μιχαὴλ τοῦ Παναρέτου Περὶ τῶν Μεγάλων Κομνηνῶν* / ed. O.Lampsides // AΠ. 1958. T. 22 (далее — *Panaretos*). P. 67.8-9; 68.21-23; 70.29-30; 71.1-2; 76.13-14; 79.2; 79.12-13; 81.11-12; *Zakythinos D.A.* Le Chrysobulle d'Alexis III Comnène, empereur de Trébizonde en faveur des Vénitiens. Paris, 1932. P. 31,53; *Makris G.* Studien... S.171- 172.

[46] *Bryer A.* Shipping... P.6-7.

[47] См.:*Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.40-41, прим.189; *Bryer A.* Shipping...

[48] См.: *Bryer A.* Shipping...P.11-12.

[49] *Makris G.* Studien... S.172-173.

[50] I Viaggi in Persia degli ambasciatori veneti Barbaro e Contarini. Roma, 1973. P.91; *Скржинская Е.Ч.* Барбаро и Контарини... С.177, прим.101.

[51] Источники: *Balard M.* Gênes et l'Outre-Mer. T.1: Les Actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289-1290. Paris-La Haye, 1973 (далее- LS) N 5,7,107,121,220,404,408-412,430,438,461, 477,480,501,502,505, 549,586,615-617,625-626,629,703,740,788, 797,813,903; *Bratianu G.* Actes des notaires génois de Péra et de Caffa de la fin du XIIIe siècle. Boucarest, 1927 (далее - ANG). P.275-276; *Bratianu G.* Recherches sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIIIe siècle. Paris, 1929. N III, IV,V, X,XII,XVIII; *Balletto L.* Notai Genovesi in Oltremare. Atti rogati a Laiazzo da Federico di Piazzalunga (1274) e Pietro di Bargone (1277,1279). Genova, 1989. N 109,111,113; Annali Storici di Sestri Ponenti e delle sue famiglie (dal secolo VII al secolo XV)/ a cura di *A.Ferretto* //ASLSP.1904. T.XXXIV - 4/VII 1281; *Bertolotto G.* Nuova serie di documenti sulle relazioni di Genova coll'Impero Bizantino //ASLSP. 1898. T. XXVIII. P.511.

[52] Лигний-21, тарид-15, нав-15, торговых галей-10, мелких судов разного класса- 4, всего судов-65. На долю лигний и тарид приходится, таким образом, 55,4%. См.: *Balard M.* La Mer Noire... N 11. P.378.

[53] *Bratianu G.* Recherches...N XII- 15/IV 1280; LS, N 7- 23/IV 1289.

[54] I Conti dell'ambasciata al chan di Persia nel MCCXCII / a cura di *C.Desimoni* // ASLSP. 1877-84. T. XIII. P.641.

[55] *Balard M.* Le Film...P.103-122.

[56] В ряде случаев в таблице М.Балара указано не точное число судов, плававших по определенному маршруту, а лишь суда какого-то типа во множественном числе. В таком случае мы учитываем минимальный показатель, равный 2.

[57] *Balard M* Le Film...P.100.

[58] *Georges Pachymérès.* Relations historiques /ed. *A. Failler.* Paris, 1984. T.2. P.535.10-16 (далее - *Pachym.*).

[59] *Balard M.* Péra au XIVe siècle: documents notariés des Archives de Gênes // Les Italiens à Byzance. Paris,1987. N 30,32; *Balbi G., Raiteri S.* Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV). Genova, 1973. N 1-3, 5,23; *Morozzo della Rocca R.* Notizie da Caffa // Studi in onore di Amintore Fanfani. Milano, 1962. T.3.P. 265-295, Doc. 7; *Balard M.* Gênes et l'Outre-Mer. T.2: Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzo, 1360. Paris; La Haye; NY, 1980 (далее -*A.di Ponzo-II*), N 118; CM 1381,f.CCCXIXr; CM 1386, f.93v, 161v, 360v; *Musso G.G.* Navigazione...tabl.B (1384г.).

[60] *Balard M.* La Mer Noire... N 8. P.37-38. О венецианских невооруженных судах в Южном Причерноморье см. ниже, Табл.13 (явное преобладание нав).

[61] Напр.: CM 1441, f.XXIVr.

[62] Il Libro dei conti di Giacomo Badoer (Constantinopoli 1436- 1440) / a cura di *U.Dorini e T.Bertelè.* Roma, 1956 (далее - Badoer). P.39,59,158,182.

[63] CM 1458-I, f.CIXr - 2/VII 1459. В этом случае речь, видимо, идет о тяжелой галее .

[64] Источники по генуэзской навигации : Codice diplomatico delle colonie Tauro-Liguri durante la signoria dell'Ufficio di S.Giorgio (MCCCCLIII-MCCCCLXXV) / a cura di *A. Vigna* // ASLSP. 1868. T.VI (далее-CTL,I), P.367-368; CM 1410, f.XIXr, XXIIv, XXIIIr, LVIr, LVIIr,CXLIr; CN 1420-II, f.CXLVr; CM 1422, f.IXv, CXIXr; CM 1423, f.CXLVIIr, CLr, CLIIr, CCIXr; CM 1424, f.CXXVr, CXXXIVv, CXLVv; CM 1428/29, f.LIVr; CM 1441,f.XXIVr, CXXv,

CXXIIv; CM 1446-I, f.CIVv; CM 1455, f.CVIIIv, CCVIIIr; CM 1456-I, f.CXIVv; CM 1456-II, f.XXIIIr, LIIr, LXIv, LXIIv, LXIIIr, LXXXV; CM 1458-I, f.LXVIIv, CIXr; CM,1420-I(данные за 1457 г.), f.LIIv; Archivio di Stato di Genova. San Giorgio. Peire Sindicamentorum ad annum 1402 (далее-PS 1402), f.158r; PS 1403-II, f.40r-v, 42r-v; Archivio di Stato di Genova. Archivio Segreto (далее - ASG,AS),1786, Litterarum, 10, f.429r; Badoer, P.87-88,133; *Roccatagliata A.* Notai Genovesi in Oltremare. Atti rogati a Pera e Mitilene. Genova, 1982. T.1:Pera, 1408-1490. N 74; *Origone S.* L'amministrazione genovese a Caffa nel secolo XV // Saggi e documenti. Genova, 1983. T.III: P.288; *Dalla Santa G.* Di un patrizio veneziano del Quattrocento e di Francesco Filelfo, suo debitore// NAV, 1906. T.XI/2, P.89-90; *Dupuigrenet Desroussilles F.* Vénitiens et Gênois à Constantinople et en Mer Noire en 1431 // CMRS. 1978, T. XX, N 1. P.121; по венецианской навигации: *Iorga N.* Notes et extraits pour servir à l'histore des Croisades au XVe siècle // ROL. 1897.T. V. P.190; I Viaggi...P.91; SM,XLVII, f.46r; SM,XLIX, f.14r; SM,LI, f.120v (RS, N 1611); SM,LIV, f.10r, 23r (две кокки в этих постановлениях Сената именуются также навами); SSecreta, VIII, f.129v, SM, LII,f.151r (*Sathas C.* Documents inédits relatifs à l'histoire de la Grèce au moyen âge.Paris, 1882. T.III, P.193), f. 155v (*Sathas C.* Documents...III, P.196); SM,LV, f.5v; SM, LVI, f.120v; SM, LVIII,f. 32r (*Sathas C.* Documents...III,P.395); Coll.Not., VIII, f.161r; SMar, VI, f.6v-7r; CM 1441, f. XXIVr, CXXIIr; Badoer, P.87-88, 102-103. Данные о греческой и мусульманской торговой навигации содержатся в цит. венецианских и генуэзских источниках. Для анализа венецианской частной навигации учтены данные о плаваниях по маршруту Тана - Южное Причерноморье - Венеция. Отметим, однако, что официальные постановления венецианских ассамблей, как правило, не фиксировали сведения о навигации невооруженных судов.

[65] *Balbis G.* Aspetti...P.560; *Heers J.* Gênes...P.271.

[66] *Heers J.* Gênes...P.276-278.

[67] См.: *Карпов С.П.* Итальянские ...

Глава 2
УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ

К XIII в. Черное море было хорошо освоено мореплавателями. Побережье Северного Причерноморья имеет много естественных бухт и заливов, широких устьев рек, пригодных для стоянки судов. Черноморские течения еще со времен античности использовались в навигации между Северным и Южным Причерноморьем. Штормовые ветры бушевали главным образом с конца осени и до начала весны; в остальное время условия для навигации были в основном благоприятными. Но в отличие от северного берега, скалистое малоазийское и кавказское побережья не имели удобных естественных бухт[1]. Они были открыты северным и северо-западным ветрам, делавшим навигацию в зимнее время опасной, что учитывалось средневековыми мореходами[2]. С конца ноября навигаторы предпочитали не плыть из Константинополя или Перы в Трапезунд, и даже те, кто рисковал это делать в силу крайней надобности, бывало возвращались с грузом в Перу и зимовали там до марта[3]. Конечно, технические возможности новых кораблей позволяли расширить границы сезона навигации, но сделать ее круглогодичной не удавалось.

Постановлениями Большого Совета от 18 января 1292 г. венецианским судам разрешалось плавать в Черном море лишь с 1 апреля до середины октября[4]. В начале XIV в. венецианским навам было дозволено оставаться в пределах Черноморья до 1 ноября, а в отдельных случаях и позднее[5]. Караванам же вооруженных галей Сенат иногда разрешал возвращаться в Венецию из черноморского плавания в любое время[6].

Генуэзские статуты запрещали навигацию в Черном море по соображениям безопасности с 1 декабря по 15 марта. Исключение могло быть сделано для галей и лигний de duabus theris, специально подготовленных для подобного плавания[7]. Введенные генуэзцами запреты касались в первую очередь дальней навигации (Генуя - Пера - Черное море). Однако,как показал М.Балар, в бассейне самого Черного моря генуэзская навигация останавливалась лишь на короткий срок - на несколько недель в январе-феврале[8]. Это замечали и совре-

менники-византийцы. Георгий Пахимер, например, отмечал, что генуэзцы на своих таридах активно плавали в Черном море и среди зимы[8]. Впрочем, патроны судов, по возможности уклонялись от этого в зимние месяцы.

Подчас суровые зимы дестабилизировали ритм навигации. В 1442-1443 г. сообщение между Италией и Трапезундом прерывалось вовсе[10]. Венецианская галея, направлявшаяся в Трапезунд и вошедшая в Черное море лишь в декабре из-за задержки на Негропонте (Эвбее), не смогла отплыть обратно. Долгое время ее считали в Венеции погибшей, так как сопровождавшие ее галеи Таны, безрезультатно прождав ее 130 дней в Константинополе, вернулись в Венецию 7 марта 1443 г. Но, прозимовав 4 месяца, по-видимому, в Трапезунде, галея возвратилась домой 27 июня 1443 г. Задержка принесла большие убытки купцам и патронам[11]. Такой случай был, конечно, уникальным: недаром свидетельство о нем попало на страницы хроники. Однако туманы, сильные ветры и бури были основной опасностью навигации в Черном море в зимнее и даже осеннее время. Как о примечательном событии сообщает флорентийский хронист Джованни Виллани о жесточайшей буре, свирепствовавшей в Черном море в октябре 1323 г. и погубившей, по его словам, около 100 больших лигний, что причинило огромный ущерб купцам Венеции, Генуи, Пизы и греческих земель[12].

Византийский писатель Феодор Иртакин в начале XIV в. сообщил своему корреспонденту и бывшему ученику, знатному вельможе Трапезундской империи Константину Лукиту, о кораблекрушении в Черном море и гибели некоего Анемы, с которым Лукит передавал в Константинополь учителю и другу ценные дары[13].

В 1325 г. села на мель или была выброшена на берег ("ivit in terram") следовавшая из Венеции в Трапезунд галея Ка Капелло. Имевшиеся на борту товары были разграблены[14]. В октябре 1431 две венецианских галеи, посланные в Тану, потерпели крушение у мыса Меганом. Часть экипажа была захвачена в плен генуэзцами и брошена в темницу в Каффе, так как обе морские республики находились тогда во враждебных отношениях друг с другом. Венецианский байло в Константинополе был вынужден выкупать пленников[15]. В 1446 г. галеи Таны вновь потерпели крушение. В 1451 г. венецианская галея, плывшая в Трапезунд, была застигнута бурей и не смогла продолжить путь без значительного ремонта в Самастро (Амастриде)[16]. В 1469 г., видимо, в результате столкновения, в порту Карпи потерпели крушение два греческих гриппариона и генуэзские суда. Все люди спаслись[17]. В ноябре 1403 г. близ

того же порта Карпи сильнейшей бурей, равной которой матросы не помнили 12 лет, были уничтожены каракка и галеотта генуэзцев Перы[18]. Осенью или зимой 1435 г. потерпела кораблекрушение и погибла со всем грузом генуэзская нава Пьетро Донато, следовавшая из Монкастро в Каффу[19]. Опасным местом были и входы в проливы. Осенью 1390 г., например, нава, шедшая из Каффы с зерном и другими товарами, разбилась там, причем 40 членов экипажа погибли[20].

Гибель судов была, по-видимому, все же относительно редким явлением. По подсчетам М.Балара, основанным на изучении большого массива генуэзских нотариальных актов XIII-XIV вв., количество кораблекрушений у генуэзцев на восточных линиях равнялось примерно одному в год[21]. Французский источник XV в. свидетельствует, что венецианские галеи "линии" почти вовсе не терпели крушений ("le quel nauffrage ne advient quasi jamais")[22]. И если здесь и допущено известное преувеличение, приведенные выше свидетельства источников о кораблекрушениях не позволяют делать вывод о том, что они были массовым явлением. К статистическому анализу факторов риска мы еще вернемся.

Но не только бури, а и простое изменение направления и скорости ветра грозили судам неприятными последствиями[23]. Ветер относил корабль, шедший в Константинополь, от Амастриды назад, к Синопу[24], возвращал корабль от Крыма к анатолийскому берегу при плавании из Синопа в Керчь[25]. В таких случаях к беде приводили и ошибки лоцманов. Нотариальный акт 1469 г. упоминает об одной из них. Неверно рассчитав курс и потеряв связь с другими судами конвоя, лоцман не нашел удобного места для причала у малоазийского побережья. Сильный западный ветер отнес генуэзскую наву от Понтираклии к Порто Армено, недалеко от Синопа, где нава попала в шторм[26].

Кроме бурь и встречных ветров опасностью навигации в северных районах Черноморья и в устье Дона было оледенение. Венецианский Сенат обязывал патронов галей принимать соответствующие меры предосторожности и, в частности, при наступлении холодов уже с середины осени, обычно с 10 октября, запрещал галеям подниматься вверх по реке до Таны и предписывал бросать якорь близ устья Дона[27].

Определенной угрозой судоходству были также враждебные действия венецианцев и генуэзцев друг против друга, нападения османского или синопского флотов на итальянские корабли и фактории, а также ответные карательные меры итальянцев. Время от времени происходили серьезные военные конфликты морских республик с Византией и Трапезундской

империей[28]. В самом Черноморском бассейне генуэзцы нападали на караваны венецианских судов, плывших в Тану и Трапезунд (в 1327, 1348, 1362 и 1367 гг.)[29], перехватывали, еще с 1262 г., отдельные суда и группы судов, возвращавшихся из Черного моря, у проливов[30]. Угрозы нападений возникали в 1336, 1348 - 1350, 1366, 1371, 1403 -1404, 1431 - 1432 гг.[31]. В ноябре 1403 г., например, две вооруженные генуэзские каракки Перы стерегли венецианские корабли, шедшие из Таны, чтобы захватить их товары. Одна из каракк стояла у острова Финогии, другая - в порту Карпи[32]. Венецианцы, в свою очередь, создавали помехи навигации генуэзских судов и грабили их в периоды обострения отношений. В 1432 г., например, подеста Перы был вынужден даже на время запретить генуэзским судам проходить через проливы, где курсировали венецианские галеры. Патроны генуэзских нав стали разгружаться в ближайших портах Анатолии и один из кораблей был ограблен турецким пашой г.Ираклия (Эрегли)[33].

Османские суда атаковали венецианские торговые галеи по пути в Черное море, в 1341 г. близ Негропонта[34], в 1415 - 1416 г. у Тенедоса - Галлиполи. Венецианские суда Романии - Трапезунда были блокированы тогда в Константинополе 112 турецкими лигниями и 42 галеями и фустами в течение 26 дней. Затем они прорвались к Негропонту, где были вторично заперты. В 1416 г. Венеция в ответ на это послала против османов военный флот, одержавший победу над врагом[35]. Угрозы нападения на конвои венецианских торговых галей Черного моря создавались османами в 1395 г. близ Галлиполи[36], в 1408 г. у Модона[37], в 1422 г. в районе Константинополя[38], в 1433 и 1442 гг.[39]. Самая серьезная угроза венецианским кораблям была в 1452 - 1453 г. 2-4 декабря 1452 гг. галеи, преследуемые 12 турецкими фустами, с трудом прорвались из Черного моря в Константинополь. Византийское правительство и венецианская администрация использовали их в боевых действиях при обороне Константинополя. Патрон галеи Трапезунда Якопо Коко был инициатором нападения на турецкий флот с целью его поджога и погиб при осуществлении этого плана. Когда город был взят, последние защитники покидали его на галеях Романии и Трапезунда, равно как и на генуэзских судах[40].

В XIV в., вплоть до 60=х гг., постоянную угрозу торговой навигации в Черном море создавали действия флота Синопа, особенно эмира Гази Челеби, постоянно враждовавшего с генуэзцами и занимавшегося пиратством[41]. Но и венецианские торговые галеи не избежали синопских нападений в 1321 и 1359/60 гг.[42]. В 1340 г.синопские боевые корабли поджидали

венецианские суда, возвращавшиеся из Таны, но были разгромлены генуэзской эскадрой Симоне ди Кварто[43].

В XV в. большую угрозу стал представлять каталанский флот, действовавший в основном в Эгеиде и нападавший на венецианские торговые суда, шедшие из Черного моря. Такие нападения были совершены близ мыса Малея в 1423 г., у берегов Марке и в Адриатике в 1445 г.[44]. В 1445 - 1447 гг. пиратские действия против торговых судов в Черном море и в Эгеиде вел бургундский флот, снаряженный на помощь войску крестоносцев, разгромленному в 1444 г. турками в битве при Варне[45].

Потенциальная опасность торговой навигации, возникавшая в бассейне Черного моря требовала принятия Сенатом Венеции дополнительных мер по охране судов в 1328, 1339, 1395, 1396, 1403 гг.[46]. В 1417 г. из-за конфликта Трапезундской империи с генуэзцами венецианская навигация в Трапезунд была прервана[47].

Патроны кораблей и купцы несли ощутимые материальные потери и из-за того, что суда, вследствие военной опасности, не могли разгружаться в портах Южного Причерноморья и теряли там часть товаров, предназначенных к погрузке. Такие потери прослеживаются по источникам в 1324 - 1325, 1342, 1431 гг.[48].

Терпя убытки, венецианцы, в свою очередь, неоднократно предпринимали активные боевые действия. Их торговые галеи захватывали корабли противника, вступая в бой как военные суда[49]. В 1290 г. они захватили 2 лигнии , а около 1350 г. 14 венецианских галей Таны захватили 9 генуэзских галей[50]. Венецианский Сенат прямо предписывал капитанам (командующим) флотилий торговых галей нападать на генуэзские суда в случае враждебных действий Лигурийской республики в 1336 -1337, 1348 - 1349, 1431 - 1432 гг.,[51] на корабли Синопского эмирата - в 1360 г.[52]. Нарушивший приказание капитан галей Романии Дж. Микьель, не осуществивший нападение на генуэзскую кокку из Савоны, отвечал за это в судебно-административном порядке[53]. Конвои венецианских торговых галей, особенно в условиях нехватки собственно боевых судов у Республики, использовались как военные эскадры, к неудольствию, впрочем, их патронов[54].

Генуэзские суда, возможно, были защищены в Черноморье лучше, чем венецианские: генуэзцы опирались на разветвленную сеть факторий, создали систему мощных крепостей и считали "Великое море" в известном смысле своим внутренним бассейном. Не случайно в 1445 г. дож Генуи писал бургундскому герцогу, что уже почти столетие все Понтийское

море препоручено опеке и защите генуэзцев ("universum mare Ponticum tutelae defensionisque Ianuensium supra annos centum commendatum est")[55]. Вплоть до возвышения Османской державы, генуэзцы были сильнее любого из своих соперников в Черном море. Но это не избавляло их от нападений противников и прочих опасностей, хотя и снижало угрозу. В конце XIII в.продолжалось давнее противоборство Генуи с Пизой. В 1277 г., например, оно затронуло и черноморский регион, когда пизанская галея пыталась перехватывать генуэзские суда у Синопа, но была побеждена генуэзской галеей и сожжена в бою у Солдайи[56]. На генуэзские суда нападал в 1313 - 1314 гг. и в 1440г. флот Трапезундской империи . Угрожающие маневры были предприняты трапезундцами близ самой Каффы в 1446 г.[57]. В 1313 - 1314[58], 1324[59] и 1457 гг. генуэзские суда и их экипажи захватывались правителями Синопа[60], а в 1437 г., в порту Вати (Батуми) трапезундским флотом под командой генуэзского флотоводца на трапезундской службе Джироламо ди Нигро[61]. Наконец, в 1454 г. генуэзские корабли были истреблены османами у Севастополя (Сухуми)[62]. Но и генуэзцы, особенно жители Каффы, нередко захватывали греческие и синопские суда[63].

Большой угрозой для мореплавания было пиратство и корсарство[64]. Они значительно усиливали степень риска и издержки навигации. Вместе с тем, корсарство и пиратство были тесно связаны с торговлей. Пираты продавали на рынке захваченное ими имущество, в том числе и его бывшим собственникам, при этом пиратские галеры не чурались захватывать даже такие "тяжелые" товары, как квасцы.

В Византии между пиратством и корсарством не делали различий, расценивая их как незаконное действие, насилие, осуждаемое как правом, так и моралью. Империя много веков претендовала на роль гаранта безопасности навигации[65]. В праве и общественном сознании западноевропейских народов периода зрелого средневековья юридическое различие между пиратом и корсаром заключалось в том, что пират действовал по собственной инициативе, с целью личного обогащения, а корсар атаковал врагов своего государства , дававшего санкцию и средства на организацию предприятия и присваивавшего тогда долю добычи[66]. Первоначальным. значением латинского слова cursus (и производного от него греч. κοῦρσος) было именно нападение на вражескую территорию или собственность. Корсар мог осуществлять свои действия и как делегированное ему право марки - получение силой компенсации за ущерб, нанесенный его стране или городу стороной, на корабль которой он совершал нападение. Корсарство возникало иногда как самооборона от

пиратства, использование пиратских методов против самих пиратов[67]. Венеция, например, страдавшая от пиратства, с 1224 г. создала своего рода полицейскую флотилию в Адриатике, поручала капитану Гольфа и капитанам других флотов оборонять конвои венецианских торговых судов, нападать на пиратские суда, захватывать товары врагов, производить досмотр подозреваемых в пиратских действиях кораблей[68].

В морских статутах Генуи 1401 и 1441 гг. предусматривалось, что корсары снаряженных коммуной судов при захвате вражеского корабля получают четверть всего имущества[69]. Грань между пиратством и корсарством становилась условной, когда нападению подвергались нейтральные суда по подозрению в перевозке грузов противника[70]. Впрочем, в этом случае корсару можно было вчинить иск . Генуэзские статуты предусматривали суровые наказания (пожизненное заключение, конфискация имущества) для корсаров, действующих без санкции государства, а также для их соучастников[71]. Статьями De non offendendo amicis корсарам запрещалось нападать на дружественные или нейтральные суда. За нанесение им ущерба патроны корсарских кораблей принуждались к уплате штрафа от 500 до 1000 лир, в зависимости от водоизмещения и типа своего корабля. Штрафы должны были платить и все другие члены экипажа[72]. Разрешение на занятия корсарством генуэзцам давало только центральное правительство Генуи. Консул Каффы был лишен этого права, ему предписывалось контролировать исполнение запрета самовольно заниматься корсарством или пиратством и карать нарушителей[73].

Для судебного рассмотрения исков против корсаров и наказания виновных в Генуе в 1301 г. была создана специальная Оффиция Робарии. Тем, кто считался ответственным за пиратские акции Оффиция запрещала в течение последующих 5 лет снаряжать какое-либо судно, а подозреваемым в этом лицам воспрещалось покидать Геную или какой-либо иной генуэзский порт без предоставления крупного залога[74]. В качестве меры предотвращения пиратства и несанкционированных корсарских действий залоги брали со всех патронов частных судов. Величина залога зависела от типа и водоизмещения судна. Для больших судов за основу брался взнос в 1000 лир, а затем он пропорционально уменьшался для кораблей меньшего тоннажа[75]. Эти нормы соблюдались и в генуэзских факториях Черноморья. В частности, Гульельмо Феррари обязался в 1290 г. генуэзскому консулу в Трапезунде внести залог 500 лир в качестве гарантии того, что он не будет нападать на суда друзей коммуны Генуи, под которыми, возможно, подразумевались и суда Трапезундской империи[76]. В Венеции специаль-

ный трибунал - суд Forestieri (для иностранцев) также принимал к рассмотрению дела о незаконных корсарских действиях[77].

"Легальное" корсарство поощрялось и регламентировалось. Генуэзский статут 1441 г. предусматривал, что обычный корабль в 20000 кантаров должен был иметь минимальный состав экипажа 120 человек. Но если он предназначался для корсарства, то экипаж увеличивался до 250 человек[78].

В корсарство деньги инвестировали, как в торговую операцию, приносящую доход из распродажи имущества захваченных судов. Генуэзские инвестиции в корсарство были широко распространены с середины XIII в.[79]

Для генуэзцев корсарство было формой ведения войны против венецианцев, греков или османов. Византийский посол в 1272 г. в проекте договора с Генуей специально оговаривал запрет корсарских действий или организации пиратских компаний, направленных против греков[80]. Актами корсарства были отмеченные выше захваты генуэзцами синопских судов в 50=е годы XV в. Корсары использовали в качестве базы генуэзские фактории[81], укрывались в портах Северного Черноморья. Не случайно в глазах турецкого историка нападение корсаров, связанных с Амастридой (Самастро), на местное турецкое население было достаточным предлогом для завоевания османами этого города[82]. Но организуя и контролируя корсарство собственных граждан, итальянские морские республики сами страдали от пиратства, как и все другие государства и жители региона. Пиратами становились даже представители знатнейших семейств Генуи, использовавшие пиратство в сугубо политических целях. В 1446 г.патроны торговых судов, находившихся в порту Хиоса, Бенедетто и Доменико Дориа, Анджело Джованни Ломеллино, Джироламо Каттанео, Козма и Доменико Дентуто подняли мятеж против дожа Генуи Раффаэле Адорно и приступили к пиратским действиям против генуэзского правительства. Борьба с мятежниками оказалась безрезультатной и в 1447 г. дож сложил свои полномочия[83].

"Классической" зоной пиратства было Восточное Средиземноморье, особенно акватории Эгейского и Ионического морей[84]. Адриатика охранялась от пиратов суровыми мерами Республики св. Марка. В частности, для этого была специально создана патрульная эскадра галер Гольфа (Гольфом именовалось Адриатическое море). Черное море также было относительно безопасно из-за эффективных мер по борьбе с пиратами, принимавшихся Каффой и Перой, и А.Тененти не без основания отнес его к зоне относительного спокойствия[85]. Это подтверждается также и почти полным отсутствием стра-

хования товаров в Причерноморье в конце XIV - XV в.[86] Но подобная ситуация сложилась лишь с середины XIV в., а в первом постановлении учрежденнной в 1313 г. генуэской Оффиции Газарии отмечается, что "Великое море" кишит корсарами (totum plenum cursalibus) и надо срочно принимать меры для их обуздания[87]. В первой половине XIV в. систематически корсарствовал эмир Синопа, а в 20-30=е годы XV в. активизировались турецкие корсары и пираты. Один эпизод их действий описан у Й. Шильтбергера. На итальянскую кокку, плывшую из Юго-Восточного Черноморья в Константинополь, напали три турецкие пиратские галеи и преследовали ее 3 дня и 2 ночи до Амастриды, но не смогли нагнать и захватить. Кокка была вынуждена затем 4 дня стоять в Амастриде, пока пираты не ушли[88]. Борьба генуэзцев с черноморским пиратством в XV в., по их же признанию, насчитывала столетие[89]. И хотя полного прекращения пиратских действий добиться не удалось, в целом она была эффективна. Как она осуществлялась показывает такой пример.

В 1445 г. эскадра бургундских кораблей вошла в Черное море для борьбы с османами. Однако после поражения войск крестоносцев, на помощь которым она посылалась, в битве при Варне (1444 г.), действия бургундцев свелись к пиратству[90]. Командующий эскадрой Валеран де Ваврин, в частности, вооружил в Константинополе на свои средства галеоту и вверил ее некоему Джакомо ди Билья (Жаку де Бийи). Генуэзцы Перы почти сразу же разоружили этот пиратский корабль и сорвали с него бургундский стяг. Это не помогло. Ди Билья вновь начал пиратские действия, совместно с генуэзским пиратом и мятежником Джованни Фонтона. Он нападал на суда трапезундского императора, да и на самих генуэзцев. Корабль ди Бильи был захвачен близ Каффы: патрон желал обратить в рабство и вывести на нем свободных жителей города. За такое преступление пирату полагалась смертная казнь, а судно его должно было быть сожжено. Администрация Каффы продала галеоту и захваченную ею добычу, а ди Билью посадили в тюрьму, откуда он был освобожден лишь после ухода бургундского флота из Черного моря. Такая мягкость мер была вызвана нежеланием генуэзских властей быть втянутыми в конфликт с могущественнейшим государем Европы. Конфликт все же произошел. По настоянию Ваврина герцог Филипп Добрый добивался полной компенсации имущества и стоимости галеоты, оцененных в 20000 дукатов. После долгих и трудных переговоров, длившихся с 1448 по 1462 гг., выдачи герцогом Ваврину мандата на применение права "марки" против генуэзских купцов, торговавших в его владениях, генуэзцы сог-

ласились на выплату части требуемой суммы -7000 экю. В своих письмах генуэзское правительство сообщало герцогу, что ди Билья не являлся его подданным и не участвовал в антиосманской экспедиции его флота под командой Валерана де Ваврина[91]. Венецианцы также активно боролись с пиратством. Сведения о пиратах тщательно собирались и анализировались для принятия эффективных меры против них. Так например, в августе 1329 г. Сенат предписал капитану галей Черного моря и байло Негропонта собрать и доставить всю информацию о пиратах на пути следования галей[92]. Когда действия пиратов активизировались, Сенат постановлением от 11 марта 1337 г. разрешил частным лицам вооружать галеи для борьбы с пиратством в Адриатике и вплоть до г.Кларенца[93]. В постановлении Сената от 18 мая 1339 г. указывалось, что нередко венецианские частные суда захватываются пиратами, а их экипажи без боя сдаются на милость победителя, тем самым еще более поощряя пиратство. В связи с этим Сенат обязал всех венецианских матросов и купцов иметь оружие и всегда давать вооруженный отпор нападающим. Не вступать в сражение разрешалось лишь клирикам и пилигримам[94]. В 1340 г. конвой Романии, состоявший из 8 вооруженных галей и боевых судов сопровождения, получил предписание активно действовать против пиратов[95].Типовая инструкция капитану торговых галей Таны и Трапезунда (1412 г.) гласила, что он обязан нападать на пиратские суда, захватывать их и на месте наказывать экипажи, по своему усмотрению. Если же это были корсарские суда, не нападавшие на венецианцев, то капитан должен был отпустить экипажи, а суда либо разоружить, либо конфисковать[96].

Возможно, меры по борьбе с пиратством в конце XIIIв. поддерживала и держава ильханов, заинтересованная в развитии черноморской торговли. Хан Аргун снарядил галею, патроном которой в 1290 г., или ранее, был генуэзец Вивальдо Lavagius, возвращавший грекам и армянам часть их имущества, которое награбила пиратская лигния некоего Jurzuchi[97].

Определенный ущерб торговой навигации наносили и кражи, в том числе- на борту судов, бывшие, вероятно, распространенным явлением[98]. В XV в. такие случаи участились, и венецианский Сенат был вынужден принимать особые меры. Он обязал патронов избрать специальных оффициалов по надзору за имуществом. Если ранее компенсацию за ущерб производили по раскладке из всего имущества, оставшегося на галее, то впредь в случае кражи деньги взыскивали с патрона[99].

Распространенным явлением были также эпидемии и болезни, поражавшие экипажи и пассажиров. Иногда они принимали катастрофические размеры. В 1347 г. из 8 генуэзских галей, плававших в Черное море, где свирепствовала чума, в Геную вернулись лишь 4, но почти все члены экипажа и этих судов затем умерли, принеся страшную болезнь в Европу[100]. Уроки "Черной смерти" не прошли даром. И генуэзцы, и венецианцы вводили карантин в отношении всех судов, где подозревали наличие инфекционных больных. В 1435 г., например, когда в Константинополе и Трапезунде была чума, капитану галей Романии, возвращавшемуся из тех мест, было приказано: если до подхода к Модону умрет хотя бы один член экипажа, оставаться в Истрии и не идти в Венецию вплоть до особого распоряжения Сената. Обо всех больных капитан был обязан сообщить в Венецию под угрозой высокого штрафа. За все время стоянки в Истрии экипажу выплачивалась компенсация в размере жалования[101]. В 1458 г. генуэзская нава, шедшая из Трапезунда, где была эпидемия, в Каффу, была задержана и поставлена на карантин до входа в порт[102].

Итак, мы попытались выяснить условия и основные опасности в осуществлении черноморской торговой навигации. Но можно ли оценить более точно степень риска, сравнить значение разных негативных факторов для всей огромной системы мореходства? В полном объеме из-за состояния источников ответить на эти вопросы нельзя. Учитывая это, исследователи либо вообще не ставили таких вопросов, либо прибегали к общим соображениям, основанным на оценке ситуации и реакции на нее современников, а не на количественных сопоставлениях[103]. Но важный шаг в этом направлении может быть сделан на основе анализа постановлений венецианского Сената, погодно регистрировавшего предписания по осуществлению вояжей торговых галей "линии". Помимо данных по организации навигации, здесь мы нередко имеем сообщения о реальных или ожидаемых факторах риска. Конечно, отмечались не все экстремальные ситуации, и не все потери, но лишь главнейшие из них и те, что вызывали непредусмотренные траты и приводили к финансовым искам. Таким образом, мы получаем минимальную картину существовавшего риска для определенного типа судоходства. При этом очевидно, что конвой хорошо вооруженных галей, почти всегда шедший до Модона, Негропонта или Константинополя в сопровождении эскорта военных судов, подвергался несравненно меньшей опасности, чем частные суда.

При наших подсчетах учтены все случаи осуществления навигации галей "линии" в Трапезунд и Тану и факторы риска, зафиксированные в источниках, прежде всего в документах Сената. К факторам риска мы относим: 1) нападения на суда; 2)действия противников или ситуации, ставившие под угрозу

осуществление навигации (учтены только акции собственно в акватории Черного моря); 3) эпидемии; 4) экономический ущерб из-за нарушения ритма навигации, опоздания прибытия галей, отмены или запрета захода в порт и т.д.; 5) повреждение или гибель судов в результате кораблекрушений.

По документам венецианского Сената за период с 1306 по 1451 г. точно устанавливаются 125 вояжей караванов галей "линии"[104]. Организуемая и направляемая государством посылка этих галей в Черное море происходила в 1306, 1312, 1320 -1350, 1356 -1377, 1382 -1397, 1399 - 1404, 1406 - 1451 гг. В 1324, 1330, 1339 гг. установлена посылка двух караванов галей в год. Возможно, плавание караванов дважды в год осуществлялось и в иные годы в период между 1321 и 1331 гг., но достоверных сведений об этом пока нет[105].

Таблица 3

Факторы риска
в навигации венецианских галей «линии»
(количество и в процентах)

фактор риска	1306-1350 гг.	1356-1400 гг.	1401-1451 гг.	общее число
Воор. нападения	10(58,8%)	8(80%)	14(53,9%)	32(60,4%)
В том числе:				
генуэзцев	5	4	5	14
османов	1	1	5	7
синопцев	1	2	0	3
каталанцев	0	0	2	2
пиратов	3	1	2	6
Ситуац.опасн.	2(11,8%)	2(20%)	3(11,5%)	7(13,2%)
Эпидемии	1(5,9%)	0	1(3,8%)	2(3,8%)
Эконом.ущерб	3(17,6%)	0	3(11,5%)	6(11,3%)
Кораблекрушения	1(5,9%)	0	5(19,3%)	6(11,3%)
Всего	17(100%)	10(100%)	26(100%)	53(100%)
Всего плаваний	34	41	50	125
Общий процент риска	50%	24,4%	52%	42,4%

Очевидно, что почти каждое второе плавание галей Романии - Черного моря подвергалось той или иной форме риска. Основная опасность проистекала от угрозы военных нападений. На их долю приходилось почти 3/4 фактора риска. Намного меньше риск навигационный и от экономических потерь: в совокупности менее 23%. Periculum gentium намного превосходил periculum maris[106]. Не штормы и ветры были главной угрозой для достаточно совершенных в техническом отношении судов, а действия врагов, пиратов и корсаров.

В числе военных противников венецианских торговых галей на протяжении всего периода первенствовали генуэзцы. Конфронтация ослабла лишь в XV в., когда существенно возросла османская угроза. Но до 1452 г. последняя ощущалась в Черном море слабее, нежели в Эгеиде: турки не имели в Причерноморье до завоевания Самастро (1459), Синопа и Трапезунда (1461) больших портов и значительного флота. Каталанские суда, нападавшие и в XIV в. на невооруженные корабли венецианцев, в XV в. стали угрозой и для вооруженных галей. Этому способствовало и численное сокращение каравана венецианских галей Романии более чем в 2 раза (см. гл.3). Опасность пиратских нападений не исчезла, но уменьшилась во второй половине XIV - середине XVв. по сравнению с предшествующим периодом.

Наиболее опасным участком маршрута от Венеции до Таны и Трапезунда была Эгеида. Об этом красноречиво свидетельствуют меры организации эскорта галей "линии" эскадрой патрульных галер Гольфа и иными судами. Лишь в 8 случаях Сенат предусматривал необходимость и возможность посылки части эскадры военных судов сопровождения в Черное море, чаще всего со специальными целями. Такие меры предпринимались в 1343, 1349, 1350 гг.- накануне Генуэзско - венецианской войны (1350 -1355), а также в острых кризисных ситуациях 1365, 1367, 1375, 1396, 1408 гг. При этом практически ни одно плавание галей Романии - Черного моря не обходилось без эскорта в Ионическом и Эгейском морях.

Галеи "линии" гибли очень редко. И когда исследователи констатируют надежность перевозок на них[107], надо иметь в виду, что эта надежность была не следствием отсутствия риска (он был велик), а результатом высокой эффективности мер обеспечения безопасности и всей системы организации навигации торговых галей, к рассмотрению которой мы переходим.

[1] *Агбунов М.В.* Античная лоция Черного моря. М.,1987; Лоция Черного моря. Л.,1954; Лоция на Черно море. Варна, 1956; *Берадзе Т.Н.* Мореплавание...С.17-31; *Тодорова Е.Б.* Историческа география на Западния и Северния черноморски бряг през периода XI-XV в. Автореф.канд.дис. София,1984; *она же.* One of the Black-Sea Routes, 13th-15th Centuries // Le Pouvoir central et les villes en Europe de l'Est et du Sud-Est du XVe s. aux débuts de la révolution industrielle. Les Villes portuaires. Sofia, 1985. P.156-162.

[2] См.: Клавихо Рюи Гонсалес. Дневник путешествия ко двору Тимура в Самарканде в 1403-1406 гг.Подлинный текст с перев. и примеч./ изд.*И.И.Срезневский* // Сб.Отдела русск.яз.и словесности АН . СПб.,1881. Т.28. С.95, 105-106. Предпринятое недавно издание перевода текста Клавихо на русский язык (*Клавихо,де, Руи Гонсалес.* Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406).М.,1990) основано на некритическом издании испанского

оригинала, содержит неточности и не учитывает новейшие отечественные и зарубежные исследования. *Mollat M.* Istanbul à la rencontre de la Mer Noire et la Méditerranée // Assoc.Int. d'Etudes du Sud-Est Européen. Bulletin. 1974. T. 12/2. P. 24-26.

[3] *Клавихо*, С.104-105.

[4] *Cessi R.* Le Deliberazioni... T. III,, N 129.

[5] *Leduc F.X.* L'administration commerciale de la Republique de Venise au début du XIVe siècle. Thèse pour le doctorat en droit, машинопись. Paris, 1967. T.2. P. 428 : 20/IV 1303.

[6] DS.T.1, II, N 183-184: 1306г.

[7] *Promis V.* Statuti della colonia genovese di Pera // Miscellanea di Storia Italiana. Torino, 1870. T.IX. cap.CCXLIX, P. 762 - 1300г.

[8] *Balard M.* La Romanie...T.2.P.576-585.

[9] Pachym.,T.1. P.535.13.

[10] ASG, AS, 1788, Litt.,12, f.351r-v: 15/VI 1443.

[11] SMar,I, f.225r (RS, N 2636) : 17/III 1444; SMar,II, f.14r : 29/VI 1444; Хроника Дзордзи Дольфина: Marc.It. Cl.VII, 794 (8503), f.284r-285r.

[12] *Villani Giovanni.* Historie Florentine fino all'anno MCCCXLVIII //RIS. 1728. T.13. (далее - *Villani*). P.546.

[13] *Porte du Theil F.J.G.* Notices et extraits d'un volume de la Bibliothèque Nationale // Notices et extraits des manuscrits de la Bibliothèque Nationale et autres bibliothèques. Paris, 1800. T.6. N 37,40. P. 7, 10. См.также: *Karpozilos A.* The Correspondence of Theodoros Hyrtakenos // JOB.1990. Bd.40.S. 281-282.

[14] MC,Spiritus, f.1r,2v: 23/I, 20/II 1326; ASV, V Savi, 22ter, f.7r-v: 16/XII 1325.

[15] ASG, AS, 3037, № 24; Coll.Notat., VI,f.120r (DA, II, N 1339, P.318-319): 15/III 1433; *Dupuigrenet Desroussilles F.* Vénitiens...P.117; *Georgii et Iohannis Stellae* Annales Genuenses / a cura di *G. Petti Balbi*// RIS. 1975. T.XVII/2 (далее-*Stella*). P.378; *Giustiniani Agostino.* Annali della Repubblica di Genova. Genova, 1854. T.2. P.326; *Bizzari* Pietro. Senatus Populique Genuensis Rerum Domi Forisque Gestarum Historiae atque Annales. Antverpiae,1579. P.243.

[16] SMar, III, f.22r: 26/VI 1447. Ibid., IV, f.108v: 14/XII 1452; Coll.Notat., VIII, f.149v (DA, II, N 1468): 13/XII 1451.

[17] *Roccatagliata A.* Notai...Pera. N 74: 18/XII 1469.

[18] Клавихо. С.98-101, 103-104.

[19] ASG, Archivio Segreto (далее - AS), 3029, Diversorum Filze 9, N 153: 24/II 1437; AS 3030, Diversorum Filze 10, N165: 4/VI 1438.

[20] *Melis F.* Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV - XVI). Roma, 1975. P.50-51 (Doc. 11/XII 1390).

[21] *Balard M.* La Romanie...T.2.P.586.

[22] *Manfroni C.* Cenni... P.486.

[23] I Viaggi... P.185(при плавании из Азовского моря в Атини- Вати).

[24] *Schiltberger Johannes.* Reisen in Europa, Asia und Africa von 1394 bis 1427/ hrsg. von *K.F.Neumann.* München, 1859. S.159.

[25] *Ibn Battuta.* The Travels of Ibn Battuta. A.D.1325-1354 / transl. by H.A.Gibb.Cambridge, 1962.T. II, P.468-469.

[26] *Roccatagliata A.* Notai... Pera. N 74; *Balletto L.* Genova sul mare... P.362.

[27] Напр.: SM,LVII,f.216v-217r (RS,N 2159): 2/VI 1430; SM,LVIII, f.58v-60r (RS, N 2243): 27/VI 1431; f.116r-118r (RS, N 2282): 16/V 1432; f.202v-204r (RS, N 2319): 16/V 1433.

[28] См.ос.: *Nicol D.* Byzantium and Venice...; *Карпов С.П.* Трапезундская империя... Гл.2-3.

[29] DS,T.I, X, N 258: 1327; SSecreta, B, f.7v (RS,N 211): 19/V 1348; SM, XXIV, f.122v: 21/II 1349; SM, XXX, f.99r-100r (RS, N 393): 8/VIII 1362; SM, XXXV,f. 127r (RS, N 581): 26/VII 1376 (враждебные действия генуэзских судов в Романии).

[30] Annali genovesi di Caffaro e de'suoi continuatori/ a cura di *L.T.Belgrano.* Roma, 1926. T.4. P.48-49: 1262 г.

[31] SM,XVII,f.65v (*Blanc.* Flotte. P.42): 20/IX 1336; SM,XXXII, f.1r-2r (RS, N 435): 20/VII 1366; SM,XXXIII, f.109v: 19/V 1371; SM,XLVI,f.92v: 20/VII 1403; SSecreta, XII, f.3r-v (RS, N 2255): 7/VIII 1431; SM,LVIII, f.131r: 3/VII 1432; SSecreta, XII, f.108r-109v (*Sathas C.* Documents...T.1. P.193-197; RS, N 2294): 5/VIII 1432; *Dupuigrenet Desroussilles F.* Vénitiens... P. 117).

[32] *Клавихо.* С.97-98.

[33] ASG, AS, 3028, N 231: иск от 26/I 1435.

[34] SM, XX,f.49r-v (Blanc. Flotte...P.86-88): 27/IV 1342.

[35] *Marino Sanuto.* Vitae ducum Venetorum // RIS. 1733.T. XXII. Col.899-900. Разгром турецкого флота венецианский хронист датирует 2/VII. Вероятно, речь шла о победе флота Пьетро Лоредана 29 мая 1416 г.: *Kretschmayr H.* Geschichte von Venedig. Gotha, 1920. Bd.2. S.277-278.

[36] SM,XLIII,f. 73v (RS, N 881): 23/VII 1395.

[37] SM, XLVIII, f.3v-4r (RS, N 1302): 17/IV 1408.

[38] SSecreta, VIII,f.67r-69r (RS, N 1854; *Sathas C.* Documents... T.1. P.119-123): 26/VIII 1422.

[39] SM, LVIII,f.219v: 25/VII 1433; SMar,I,f.100v (RS, N 2579): 30/VI 1442; f.126v: 14/IX 1442.

[40] *Pertusi A.* La Caduta di Costantinopoli. T.1. Milano, 1976. P.LXVII,LXXIII,LXXXIX,10,35-37,142,144,185; *Roccatagliata A.* Da Bisanzio a Chio nel 1453 //Miscellanea di Storia Italiana e Mediterranea per N.Lamboglia. Genova, 1978, P.381-408; *idem.* Con un notaio genovese tra Pera e Chio nel 1453-1454 // RESEE. 1979. T.XVII. N 2. P.219-239; *idem.* Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio (1453-1454, 1470-1471). Genova, 1982.

[41] См.: *Карпов С.П.* Итальянские... С.79-81.

[42] DS,T.1, VII, N 76: V 1322; SM, XXIX, f.54r (RS, N 360): 31/III 1360.

[43] *Stella.* P.134.

[44] SSecreta, VIII, f.129r (RS, N 1909): 27/X 1423; SMar,II, f.93v-94r: 27/VI 1445; SSecreta, XVI, f.228r-229r: 15,22/XI 1445.

[45] См.: *Karpov S.P.* L'Impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma 1204-1461. Roma, 1986. P. 239-241,254 (с указ.литературы вопроса), а также: *Taparel H.* Un épisode de la politique orientale de Philippe le Bon: Les bourguignons en Mer Noire (1444-1446)// Annales de Bourgogne. 1983. T. 55. fasc.1. P.5- 29; *Paviot J.* La Piraterie...*idem.*, "Croisade" bourguignonne et intérêts génois en Mer Noire au milieu du XVe siècle // Studi di Storia medioevale e di diplomatica. 12-13, 1992.P.135-162 (с изданием документов).

[46] DS,T.I, XI, N 77: VIII 1328; SM, XVIII, f.21r: 5/IV 1339; SM,XLIII, f.73v: 23/VII 1395, f.109v: 19/II 1396; SSecreta,I, f.108r-v (RS,N 1130): 25/IX 1403.

[47] SM,LII, f.21r-v (RS,N 1653): 7/VI 1417, f.36r (RS, N 1662): 19/VII 1417. См. подробнее: *Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.78,85-87,106-107.

[48] MC, Fronesis, f.162v: 15/VIII 1325, f.159v:16/XI 1325; MC, Spiritus, f.1r: 23/I 1326, f.2v: 20/II 1326; ASV, V Savi, 22 Ter,f.7r-v: 16/XII 1325; SM,XX, f.97r: 14/XI 1342; SM, LVIII, f.116r-118r (RS, N 2282): 16/V 1432.

[49] *Baroni N.* Notaio di Venezia del sec. XIII (1290-1292). Venezia, 1977. N 269: 10/VII 1290.

[50] *Matteo Villani.* Historie che continua quelle di Giovanni suo fratello // RIS. 1729. T.XIV. P.82-83.

[51] SSecreta, B, f.7v (RS, N 211): 19/v 1348; SM, XXIV, f.122v: 21/II 1349; SSecreta, XII, f.3r-v(RS, N 2255): 7/VIII 1431, f.108r-109v (*Sathas C.* Documents...T.1. P.193-197): 5/VIII 1432; *Dupuigrenet Desroussilles F.* Vénitiens... P.117. См. также ниже.

[52] SM, XXIX, f.54r (RS, N 360): 31/III 1360.

[53] *Manfroni C.* Disciplina...Doc.VI: 7/V 1337.

[54] См.:*Doumerc B.* Le rôle...

[55] *Paviot J.* "Croisade" Bourguignonne et intérêts génois en Mer Noire au milieu du XVe siècle. Paris, 1991, doc.II: 24/IX 1445; *Sorbelli A.* La lotta tra Genova e Venezia per il predominio del Mediterraneo// Memorie della R. Accademia delle scienze dell'Istituto di Bologna. Classe di scienze morali. Serie I. 1910/11. T.5. P.96.

[56] Annali genovesi di Caffaro...T.4.P.180.

[57] См.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя ... С.96-97, 112-115.

[58] Iacopo da Varagine e la sua Cronaca di Genova / a cura di *G. Monleone.* Roma, 1941. T.1. P.480-481 (хроника продолжателя Якопо да Вараццо).

[59] Ibid., P.482; *Stella.* Annales. P.1051-1052; *Agostino Giustiniani.* Annali... T.2. P.36; *Bizzari.* P.108-109; *Foglietta Oberto.* Uberti Folietae Patricii Genuensis Historiae Genuensium Libri XII. Genuae, 1585.P.124r; ср.: *Карпов С.П.* Итальянские... С.80.

[60] CM 1458-1, f.XLvv: 14/IV 1459; CM 1420-I, f.CLIr: 17/VIII 1457.

[61] ASG, AS, 1786, Litterarum,10 f.429 : 29/V 1441; AS 3033, Diversorum, Filze, без N: 19/V 1441; N 58: 28/III 1442; 3038, N 49: 5/III 1450; 3051, без N: 12 - 19/I 1470 (2 документа).

[62] CTL,I,Doc.XXXIII: 11/IX 1454.

[63] *Banescu N.* Archives d'Etat de Gênes. Officium Provisionis Romaniae // RESEE. 1967. T.5. N 1-2. P.245-246: 2/III 1425; *Iorga N.* Notes... T.V. P.189-190; CTL, I, P.323-326: 3/VII 1455, P.332-334: 5/VII 1455, P.366-368: 6/IX 1456; P.542: 4/III 1456; CM 1458-I, f.XLVv: 14/IV, 31/X, 10/XI 1458, f.XCIIv: 14/IV 1459; CM 1458-II, f.LIIIr: 16/I 1460.

[64] См. указ. на литературу: Введение, прим.26 и ниже, прим.67. Об античном пиратстве, в том числе и черноморском, см.: *Снисаренко А.Б.* Эвпатриды удачи. Трагедия античных морей. Л.,1990.

[65] *Ahrweiler H.* Course et piratérie dans la Méditerranée orientale aux IVe - XVe siècles (Empire Byzantin) //Course et piraterie. Etudes présentées à la Commission Int. d'Histoire maritime à l'occasion de son XVe Coll. Int. pendant le XIVe Congr. Int.des Sciences Historiques. Paris, 1975. P.8-9.

[66] *Sassi F.* La guerra di corsa e il diritto di preda secondo il diritto veneziano // Rivista di storia del diritto italiano. 1929. N 2. P.99-128, 261-296; *Tenenti A.* Venezia... P.708.

[67] См: *Mollat M.* Guerre de course et piraterie à la fin du moyen âge // Hansische Geschichtsblätter . 1972. 90 Jg. S.1-14;*Goutalier R.* Privateering and Piracy//JEEH. 1977. T.6.N 1. P.199-213; *Antoniadis-Bibicou H.* Vocabulaire maritime et puissance navale en Méditerranée orientale au moyen âge d'après quelques textes grecs // Meediterranée et Océan Indien. Travaux du 6e Colloque int. d'histoire maritime. Firenze, 1970. P.317-348, sp.:P.330-331; *Ahrweiler H.* Course et piratérie ...23 P.; *Makris G.* Studien... S.194; *Guiral-Hadziiossif J.*Valence... P.99-140. Слово cursus употреблялось также и в обычном значении "навигация": *Calvini N.* Nuovo glossario medievale Ligure. Genova, 1984. P.141.

[68] См.: *Katele I.B.* Piracy...

[69] Reg.1403. Col.760-761; Reg.1441. Cap.LXVI.P.504.

[70] *Balletto L.* Genova nel Duecento... P.79-84.

[71] *Promis V.* Statuti... P.703-704.

[72] Ibid. P.705.

[73] Off.Gaz. Col.402.

[74] *Mas Latrie, de. L.* L'Officium Robarie ou l'Office de la Piraterie à Gênes au moyen âge // Bibliothèque de l'Ecole des Chartes. 1892. T.LIII. P.264-272; *Kedar B.Z.* L'"Officium Robarie" di Genova: un tentativo di coesistere con la violenza // ASI. 1985. T.143. P.331-372; *Roccatagliata A.* Alle origini dell'ufficio " pro robariis" del comune di Genova // Saggi e documenti. Genova, 1986 T.VII/2. P.164. ; *idem.* L'officium Robarie del Comune di Genova (1394-1397). Genova, 1989, T.1.

[75] *Promis V.* Statuti. P.704; *Boiteux L.A.* La Fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime. Paris, 1968. P.29-30.

[76] LS, N 461(ANG,P.274): 28/IV 1290.

[77] *Katele I.* B. Piracy... P.873.

[78] Reg.1441. Cap.XI.P.466; Cap.XXII. P.481-482 etc.

[79] *Promis V.* Statuti...P.735-736; *Lattes A.* Il Diritto... P.28-30; *Byrne E.M.* Genoese Shipping...P.62-63; *Musso G.G.* Navigazione... P.99-112; *Lopez R.S.* Su e giú... P.313-327; *Balletto L.* Genova nel Duecento... P.9-75; *Laiou A.* Observations... P.50.

[80] *Bertolotto G.* Nuova serie... P.507-508.

[81] *Pachym.*I.P.537.

[82] *Tursun Beg.* The History of Mehmed the Conqueror. Minneapolis; Chicago, 1978. P.44.

[83] *Olgiati G.* Genova,1446: la rivolta dei "Patroni" contro il dogato di Raffaele Adorno // Nuova Rivista Storica. 1988. Anno LXXII, fasc.3-4. P.389-464.

[84] См: *Musso G.G.* Navigazione... P.101-112; *Balletto L.* Genova nel Duecento...; *Balard M.* La Romanie...T.2. P.587-598; *Favreau M.-L.* Die italienische Levante-Piraterie und die Sicherheit der Seewege nach Syrien im 12. und 13. Jahrhundert // Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 1978. Bd.LXV. H.4.S.461-510; *Charanis P.* Piracy in the Aegean during the Reign of Michael VIII Palaeologus //

Charanis P. Social, Economic and Political Life in the Byzantine Empire. L.,1973. N XII. P.129-130; *Goutalier R.* Privateering... P.199; *Makris G.* Studien...S.193-210.

[85] *Tenenti A.* Venezia... P.706.

[86] *Groneuer H.* Die Seeversicherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts // Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters. Festschrift H.Helbig. Köln-Wien, 1976. S.257-258; *Nehlsen-von Stryk K.* L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo. Roma: il Veltro Editrice, 1988; *Карпов С.П.* Итальянские... С.198-199.

[87] Off. Gaz. Col.305.

[88] *Schiltberger.* S.159.

[89] *Sorbelli A.* La lotta... P.96.

[90] См.: *Iorga N.* Les aventures "Sarazines" des Français de Bourgogne au XVe siècle // Mélanges d'Histoire Générale. Cluj, 1927. T.1.P.9-56; *Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.156-158; *Paviot J.* La piraterie...

[91] *Iorga N.* Notes... T.VIII. P.52: 31/I 1449. См.подробно: *Paviot J.* Comment avoir justice des dommages subis en mer au XVe siècle // Publication du Centre Européen d'études bourguignonnes (XIVe-XVIe s.) 1990. N 30. P.123-124.

[92] DS,T.1, XII, N 127.

[93] *Marin C.A.* Storia civile e politica del commercio de' Veneziani. Venezia,1800. T.V. P.205-206.

[94] SM, XVIII, f.35r (Blanc. Flotte...P.65-66; RS, N 92).

[95] SM, XIX, f.12r-v, 29r (Blanc. Flotte...P.66-67, 71; RS, N 105): 16/V, 27/VII 1340.

[96] SSCF, IV, f.18v.

[97] LS, N 459: 27/IV 1290.

[98] См.,напр.: MC, Fronesis,f. 162v: 15/VIII 1325, f.159v: 16/XI 1325: ballis et mercibus... devastatis на галеях коммуны, отправленных в Трапезунд.

[99] SM,LVI, f.99r-101r: 6/VI 1427.

[100] *Villani.* P.985.

[101] SM, LIX, f.137r (RS, N 2402; *Iorga N.* Notes...T.VI. P.141): 27/XII 1435.

[102] CM 1458-I, f.LXVIIv.

[103] Иногда это приводит к противоположным суждениям. Так например, *Е.С.Зевакин* и *Н.А.Пенчко* считали пиратство главным препятствием черноморской торговли (Зевакин Е.С., Пенчко Н.А. Очерки по истории генуэзских колоний на Западном Кавказе в XIII и XV вв.// Исторические записки. 1938. Т.3. С.97), а Дж. Луццатто полагал, что для венецианских галей наибольшим фактором риска было не пиратство, а корсарство врагов республики. Именно этой опасностью он объяснял и постоянство венецианской системы галей "линии". См.: *Luzzatto G.* Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio evo // *idem.* Studi di storia economica veneziana. Padova, 1954. P.53-54.

[104] О навигации галей "линии" см.Гл.3.

[105] Напомним,что полные тексты постановлений Сената дошли до нас лишь с 1332 г. Рубрики первых 14 книг регистров Сената (за 1293-1331 гг.) не содержат всей необходимой информации о посылке галей.

[106] Рассмотрение periculum maris и его последствий с юридической стороны :*Zeno R.* Storia...P.285-289.

[107] Напр.: *Lane F.* Venice and History... P. 193-226; *Mallett M.E.* The Florentine galleys... P. 28.

Глава 3

ВЕНЕЦИАНСКИЕ ГАЛЕИ В ЧЕРНОМ МОРЕ

Что такое инканти?

В XIV-XV вв. галеи были самым надежным транспортным средством перевозки дорогих грузов на большие расстояния. Еще в 1308 г. в решении венецианской Коллегии было ясно отмечено, что лишь объединение судов в караваны или конвои позволяет поддерживать регулярные торговые связи с Востоком. Тогда речь шла только о защите и регламентации частной навигации. Модифицируя систему конвоев, постепенно расширяя государственную регламентацию и, одновременно, наделяя патронов монопольными правами по перевозке определенных видов груза, Республика св. Марка постепенно создавала унифицированную систему плавания галей "линии"[1].

Три фактора определяли экономическую обусловленность и выгодность этой системы навигации: регулярность, безопасность и скорость[2]. Суть системы заключалась в том, что венецианское государство сдавало галеи, построенные и оснащенные коммуной, в аренду частным лицам, патронам. Патроны организовывали плавание, набирали экипажи, вели корабли в соответствии с инструкцией венецианского Сената. Они получали в свою пользу суммы фрахта, за вычетом расходов и погашения долгов, в то время как государство взимало фиксированный налог со стоимости товаров.

Галеи "линии" строились и оснащались в арсенале Венеции по жестким стандартам, обеспечивавшим их прочность и высокие мореходные качества. В случае необходимости они использовались и как боевые суда. Постройка и оснащение требовали больших средств. Достаточно сказать, что переход к системе регулярных вояжей галей Романии - Черного моря и регулирования Сенатом морской торговли совпадает по времени с началом реконструкции венецианского арсенала[3].

Было нелегко, помимо этих расходов, авансировать капитал и на наём, и на содержание экипажа, учитывая, что фрахт поступал не сразу, а по истечении определенного времени. Первоначально, в 1320 -1324, 1326 - 1329 гг., коммуна снаряжала и отправляла галеи "линии" в Черное море полностью за свой счет[4]. В этом случае ей приходилось авансировать большие суммы, прибегая даже к принудительным займам. Так, например, в 1325 г. на эти и другие нужды был объявлен заем в размере 0,5% со всего недвижимого имущества жителей Венеции.

Такие займы погашались затем вместе с процентами из сумм фрахта[5]. В 1325 г. была предпринята первая известная нам попытка прибегнуть к иной системе - практике аренды государственных галей, при которой и государство,и патроны делили как материальные тяготы,так и доходы. Был создан новый тип навигации, окончательно утвердившийся с 1330 г., снаряжение аукционных галеи "линии"[6]. Правда, возврат к отправке галей полностью за счет коммуны происходил и позднее, но это вызывалось особыми обстоятельствами: повышенной военной опасностью, стойким нежеланием патронов при невыгодной экономической конъюнктуре брать галеи с аукциона и т.д. Эти случаи рассмотрены ниже.

Итак, тот, кто желал арендовать у государства галею, следовавшую по маршруту, заранее объявленному Сенатом, участвовал в аукционе. Выигравший в нем обязывался внести коммуне определенную в результате торгов сумму и принимал на себя расходы по осуществлению навигации, получая взамен фрахт с грузов. Откуп галей и сумма платежа назывались одним термином - инканто. Государство при этом, помимо расходов по постройке, оснащению галей, проведению аукциона и организации эскорта военных судов, давало патронам субсидию и погашало ущерб, если он возникал по вине коммуны[7].

Обычно суммы инканто патроны вносили после возвращения из плавания. Но с 1438 г., при нехватке у коммуны средств на быстрое оснащение галей, Сенат ввел обязательный предварительный заем от 100 до 400 дукатов с патрона. Этот заем затем вычитался из сумм инканти и из поступлений от налогов на товары[8]. Деньги получали главы (патроны) арсенала, которым было строго запрещено расходовать их на что-либо, кроме оснащения вновь построенных и ремонта старых галей[9]. Арматоры галей - патроны арсенала - несли материальную ответственность за несвоевременную подготовку сданных с аукциона галей к отплытию[10].

До проведения аукциона специальная комиссия Сената (так называемые "мудрые") составляла проект капитулярия, где оговаривался тип галеи, маршрут и все условия навигации. После утверждения этого проекта Сенатом и его регистрации объявлялись упомянутые торги у моста Риальто в Венеции в

присутствии членов Сената[11]. В торгах могли принять участие только венецианские патриции не моложе 25 лет[12], а с 1350=х годов - 30 лет[13]. Из этого правила изредка делались исключения для опытных мореходов, которым до указанного срока недоставало нескольких месяцев[14].

Победившие на аукционе должны были в течение 8 дней после инканто представить доказательства принадлежности к нобилям, поручителей, гарантировавших выполнение патронами условий капитулярия, а также указать имена партнеров, участвовавших в инканто вместе с патроном и получавших долю прибыли от фрахта[15]. После выполнения этих условий Сенат утверждал патрона. С середины XIV в. для принятия такого решения требовалось 2/3 голосов от общего числа не менее 60-80 сенаторов[16]. Если патрона не утверждали за провинность или невыполнение какого-либо условия, назначался новый аукцион, а расходы по его проведению и возможную разницу инканто относили на счет не получившего утверждение[17]. Если же патрон, не будучи утвержденным, все же отправлялся в плавание, его ждал штраф в 5000 дукатов[18].

В некоторых случаях патрон после аукциона мог быть заменен другим лицом: братом[19] или кем-то еще[20]. Однако такая замена, совершавшаяся с санкции Сената, не была распространенной практикой, а в 1460 г. последовал ее официальный запрет[21].

Первоначально патрон мог с согласия командира флота - капитана галей Романии сложить полномочия и избрать себе замену, если он собирался, прибыв в Константинополь или Трапезунд, остаться там для ведения торговли[22]. Он мог также передать полномочия заместителю, если сам избирался на другую общественную должность[23]. Но постепенно порядок становился все более строгим, и право патрона оставлять свой корабль аннулируется под угрозой штрафа 500 лир. Единственными основаниями для замены патрона были его болезнь или смерть[24].

Фактически патрон представлял на аукционе интересы ассоциации "подрядчиков", participes, инвестировавших капитал для инканто и снаряжения судов. Вся авансированная сумма делилась на 24 карата, и в дальнейшем распределение доходов от фрахта производилось по контракту между патроном и participes в соответствии с числом каратов, вложенных каждым из подрядчиков[25]. Participes нередко стремились сбить сумму инканто на торгах, вступая в сговор[26], и Сенат был вынужден предпринимать суровые меры для предупреждения таких действий[27].

Другим злоупотреблением, влиявшим на величину инканти, была погрузка на галеи товаров, принадлежащих самим патронам и participes, нередко являвшихся комиссионерами других купцов и торговых обществ. Соглашение между participes ограничивало возможности погрузки товаров других купцов, вызывало их тяжбы с патронами, также снижало величину инканто[28]. Чтобы предотвратить эти злоупотребления, Сенат требовал детальной регистрации всех товаров, отправляемых на галеях, с указанием имен их собственников и затем корректировал погрузку[29].

Сразу после утверждения патрон должен был приступить к вербовке экипажа[30]. Все подрядчики отвечали своей собственностью за выплату жалованья экипажу и сохранность галеи, которую патрон должен был возвратить после плавания в арсенал в полной сохранности, если только корабль не терпел бедствий.

В венецианском законодательстве наблюдалась тенденция усиления рестрикций и увеличения денежных взысканий с патрона. Она была порождена кризисными явлениями в торговле во второй половине XIV в., а также усложнившейся политической ситуацией. Но этот фактор, в свою очередь, не мог не снижать заинтересованности патрона и подрядчиков в участии в аукционе и проведении навигации. Отчасти как следствие этого предлагаемые суммы инканти уменьшались, патроны все чаще отказывались брать галеи, даже на льготных условиях. Чтобы заинтересовать патронов, Сенат снижал стартовые суммы инканти, давал дополнительные субсидии, подчас даже превышавшие всю величину инканти[31]. На такие меры Сенат толкали интересы купцов, настаивавших на проведении навигации по данному маршруту. На аукционе, таким образом, сталкивались интересы разных групп венецианского патрициата.

Караван судов, направлявшихся в навигацию по одному маршруту, назывался muda. Этим же словом обозначали также и период времени, отведенного на погрузку товаров для отправки в Венецию, и срок осуществления навигации (в основном на небольшие расстояния)[32]. Как предполагает Ф.Лэйн, видимо, первоначально слово muda, muta восходило к mutuum и означало обменную операцию, затем - срок обмена и,наконец, сами корабли, которые своим прибытием и отплытием определяли период торгового обмена[33]. Мы употребляем термин muda в первом, основном, значении - караван судов[34].

Mudae торговых галей под охраной галей Гольфа посылались на Левант с конца XIII в.[35] К XV в. Венецианской

республике удалось организовать до 7 линий mudae: в Бейрут; в Александрию (Египет); Берберию (Тунис)-Египет; Романию-Константинополь - Черное море; Эг Морт (Южная Франция); Фландрию и Англию. Нередко осуществлялась совмещенная навигация на Кипр и в Александрию[36]. Между отправкой галей на Запад и Восток существовала тесная взаимосвязь: прибытие галей из Черного моря синхронизировалось с отплытием галей другой muda во Фландрию и т.д. Так поддерживался определенный ритм и баланс торговых операций Венеции на рынках Запада и Востока. Это не исключало определенной конкуренции между отдельными маршрутами. Так, например, в 20 - 40=е годы XIV в.венецианское купечество ориентировалось на рынки Причерноморья при покупке и импорте специй и других дорогостоящих товаров Востока, отдавая им предпочтение перед рынками Сирии и Египта. Этому способствовали и благоприятные для Причерноморья перемены в направлении магистральных путей международной торговли, что уже отмечалось, и запреты на торговлю с землями мамлюкских султанов, введенные папами и поддерживаемые другими западноевропейскими государствами, особенно строго в 1291-1344 гг.[37] Объем торговли Венеции в Восточном Средиземноморье значительно уступал в тот период объему торговли с Причерноморьем. И величина инканти галей Романии-Черного моря, равно как и число посылаемых туда галей, были выше, чем для галей Кипра-Киликийской Армении[38]. Напротив, торговый кризис середины XIV в. ослабил значение портов Причерноморья как главных пунктов транзитной торговли. К концу XIV в. намечается явный сдвиг приоритетов в посылке галей "линии" в сторону Александрии и Сирии. Это положение закрепилось в XV в.

Для анализа маршрутов навигации в Черное море обратимся к Таблицам 4-6.[39]

Маршруты плавания судов до Константинополя, не учтенные в таблицах, были традиционны. Из Венеции корабли обычно плыли до порта Пола в Истрии, затем - до острова Корфу, венецианских городов на Пелопоннесе Модона и Корона, острова Негропонт (Эвбея) и далее - до столицы Византии. Отклонения и модификации вызывались особыми ситуациями: военной угрозой необходимостью пополнить запасы продовольствия или погрузить дополнительно товары. Случались заходы галей "линии" в Рагузу и Задар, Кларенцу, Монемвасию, на Хиос, Крит, в Фессалоники[41].

После того как венецианцы заключили в 1319 г. договор с трапезундским императором Алексеем II и открыли в 1320 г. навигацию галей "линии" в Трапезунд, именно этот город стал

Таблица 4

Рейсы галей «линии» в Азово-Черноморские порты (1320-1452 гг.)

Маршрут	Число рейсов (количество и в процентах) за 1320-50	за 1356-99	за 1400-52	Всего
в Трапезунд	13(43,3%)	1(2,6%)	2(3,6%)	16(12,8%)
в Тану	5(16,7%)	17(43,6%)	6(10,7%)	28(22,4%)
в Тану—Трапезунд (совместно)	0	11(28,2%)	4(7,1%)	15(12,0%)
в Тану и Трапезунд (раздельно)	12(40,0%)	7(17,9%)	41(73,2%)	60(48,0%)
То же, но с заходом в др. порты	0	1(2,6%)	3(5,4%)	4(3,2%)
В Провато	0	2(5,1%)	0	2(1,6%)
Всего	30(100%)	39(100%)	56(100%)	125(100%)

Таблица 5

Посещение черноморских портов судами «линии»

Порт	1320-50	1356-99	1400-52	Всего за ходов
Тана	17	36	54	107
Трапезунд	25	20	50	95
Провато	0	3	0	3
Каффа	1	2	20	23
Мыс св.Иоанна	0	3	1	4
Херсон	0	1	1	2
Плана (близ Таны)	0	10	0	10
Симиссо	2	0	30	32
Синоп	0	0	8	8
Ло Вати (Батуми)	2	0	0	2
Платана (у Трапезунда)	0	0	8	8
Маврокастрон (Белгород Дн.)	0	0	3	3

Таблица 6

Число судов «линии» на маршрутах Причерноморья[40]

Основной порт	1320-50	1356-99	1400-52	Всего
Тана	59	125	110	294
Трапезунд	168	58	53	282
Провато	0	4	0	4
Всего	227	142	155	524
В среднем за год	7.6	3.6	2.8	4.2

главной целью посылки судов в Черное море. В период 1320 - 1350гг. в столицу Понта было направлено 25 рейсов, тогда как в Тану - 17, причем первая отправка галей "линии" в Тану относится к 1322 г.[42], а систематическая навигация туда началась с 30=х годов XIV в. До 1338 г. в Трапезунд плавали, как правило, по 8 галей, в Тану - по 2 в год.

В первый период суда посылались либо прямо в Трапезунд, либо караван делился на 2 отряда и один (больший) плыл к понтийским берегам, другой - к устью Дона. Заход в иные черноморские порты не предусматривался, кроме попытки в 1323 - 1324г. сделать остановку в Симиссо, вероятно, либо для пополнения запасов продовольствия, либо для поиска возможности обосноваться в этом городе[43].

В 40=е годы XIV в., после распада державы ильханов и с первыми симптомами надвигавшегося кризиса в торговле, поразившего сначала ее анатолийские маршруты, роль Таны как основного пункта посылки галей несколько возрастает на фоне происходившего общего сокращения венецианского товарооборота в Причерноморье и, следовательно, числа направляемых туда галей. Эта тенденция сохранилась и в последующие периоды.

Правда, не всегда и Тана была доступна для галей"линии". После Третьей венецианско-генуэзской войны (1350 - 1355) она была на 3 года закрыта для торговли как для венецианцев, так и для генуэзцев. Генуэзцы, имея в Крыму такой мощный опорный пункт, как Каффа, легче преодолевали сложившуюся ситуацию. Венецианцы же настойчиво искали альтернативу Тане. В 1356 - 1357 гг. они направляют свои галеи "линии" в небольшое местечко Провато - порт, связанный с большим татарским торговым центром Солгатом[44]. Ордынские власти предоставили тогда венецианцам право устроить факторию в Провато[45], но обосноваться там, поблизости от генуэзской Каффы, Республике св.Марка не удалось. В 1382 г., опять после войны с генуэзцами (1378 - 1381) и после временного запрета торговать в Тане[46], венецианцы в последний раз повторяют

попытку идти в Провато для торговли с Солгатом[47]. И снова попытка не имела успеха. Этот маршрут не закрепился в практике судоходства галей "линии" и ему предпочитали путь в Тану. Вероятно, определенную роль в этом сыграл и общий упадок политической стабильности в Золотой Орде, неблагоприятно отражавшийся и на положении Солгата[48].

Подчас, когда отношения с генуэзцами были мирными, допускался заход венецианских галей "линии" в Каффу. Но налоги, взимаемые там с иностранных судов, были слишком высоки. Чтобы избежать их уплаты и, вместе с тем пополнить запасы продовольствия и товаров, Сенат предусматривал возможность кратковременных стоянок у мыса св.Иоанна, недалеко от Каффы, в 1396 - 1397, 1399 и 1433 гг.[49]

До сих пор мы анализировали предписания Сената о маршруте. Но возникает закономерный вопрос: а как точно они выполнялись? Возможность частичной проверки дает сохранившийся нотариальный картулярий, составленный в 1362 г. на борту корабля капитана галей Романии - Черного моря Витторе Пизани священником- нотарием Марко Марчелло[50]. В 1362 г. 4 галеи "линии" плавали по маршруту: Венеция - Корфу - Корон - Модон - Монемвасия - Константинополь -Тана - Чембало(Балаклава) - Константинополь - Венеция. В целом это соответствовало предписанию Сената[51], в котором, однако, нет указаний о заходе в Монемвасию и Чембало. В первом случае отклонения от маршрута не было, и заход в Монемвасию при каботажном плавании легко объясним хотя бы пополнением запасов воды и продовольствия. Во втором такое отклонение несомненно было. Причина его, возможно, заключалась в недостаточности груза, полученного в Тане. Отклонение это не вызвало большой задержки и не было сочтено Сенатом грубым нарушением условий инканто. Но встречались и прямые нарушения инструкций. Вице-капитан отряда трех галей, направленных в Трапезунд, Филиппо Контарини в 1340 г. нарушил указание капитана галей Романии - Черного моря Томмазо Градениго плыть в Трапезунд и дважды осуществил незапланированное плавание в Ло Вати, за что был приговорен к большому штрафу - 100 лир гроссов[52].

Во второй половине XIV - начале XV в.заходы в порты Северного Причерноморья были так или иначе связаны с кризисом торговли в Тане или отсутствием возможности плыть туда после разгрома города Тимуром в 1395 г.С другой стороны, в первом десятилетии XV в. вводились и временные запреты направлять суда в Трапезунд. Такой запрет упоминается, например, в анонимном кратком описании плавания из Венеции в Тану[53]: "Quia Trapesundam ex communi omnium

consensu non ire decretum est"[54]. Поскольку плавание галей "линии" в Трапезунд подтверждено источниками в 1404, зимой 1406/07 и в 1407 гг.[55], мы можем сузить датировку плавания, предложенную Н.Йоргой, до 1405 - лета 1406 гг. Автор сочинения не называет точно тип корабля, на котором плавал, именуя его собирательным словом navigium. Возможно, учитывая длину пути и традиционность маршрута, это была одна из галей "линии". Плыл корабль из Венеции в Тану через Полу, Корфу, Модон, Корон, Негропонт, Митилену, Хиос, Тенедос, Константинополь. В Черном море был заход в Понтираклию, генуэзскую факторию Самастро, и в Каффу.

С 20-30=х годов XV в.учащаются посещения галеями "линии" генуэзских факторий - Симиссо и Синопа в Южном Причерноморье и Каффы в Крыму. Вероятно, это следствие соглашений и с генуэзцами (на фоне нараставшей турецкой угрозы) и, возможно, с эмиратом Джандаров. Резервным портом близ Трапезунда была Платана, имевшая хорошую бухту и лучше защищенная от ветров в зимнее время, чем Трапезунд.

После неудачи с попыткой обосноваться в Провато, венецианцы стремились наладить сообщение с Монкастро (Белгородом Днестровским). В Монкастро также была генуэзская фактория и через этот город осуществлялись связи итальянских морских республик с молдаво-валашскими и польско-литовскими землями. В 1435 -1437 гг. предполагалась посылка одной из галей Романии-Черного моря в Монкастро со стоянкой до 15 дней[56]. Однако и Монкастро не стал для венецианцев постоянным портом и центром торговли. Базовыми станциями были лишь Тана и Трапезунд, где существовали венецианские фактории, остальные порты были лишь промежуточными пунктами обеспечения навигации.

Но и плавание в Тану в XV в. нередко срывалось. В 1436 г. Сенат отмечал, что, вопреки его постановлениям, в течение ряда последних лет патроны не направляли галеи в Тану. Поручив комиссии проанализировать ситуацию, Сенат обязал патронов галей и капитана не откладывая отплытия, идти в Тану под угрозой штрафа по 500 дукатов с каждого[57]. В 1438 г. галеи вновь не посетили Тану[58] и в 1440 г. Сенат повторил свое решение 1436г.[59], что не сняло трудностей с посылкой в Тану судов в 1441 г.[60] Стойкое нежелание патронов посещать Тану объясняется хронической недогрузкой товаров sottili в испытывавшей упадок фактории в устье Дона[61]. Затраты и риск не окупались получаемыми от фрахта прибылями. Но для самой венецианской Таны прибытие галей с необходимыми средствами жизнеобеспечения, нередко с оружием и воинскими отрядами, имело первостепенное значение. Именно поэтому,

понимая экономическую невыгодность вояжей в отдельные годы, Сенат настаивал на их осуществлении.

Нельзя не заметить, что если в 20-40=е годы XIV в. в составе каравана галей Романии-Черного моря было в среднем по 7,6 судов, во второй половине XIV в.- 3,6, то в первой половине XV в.- лишь 2,8. Это сокращение числа галей не компенсировалось ростом их тоннажа : со 140-150 т в начале XIV в. до 160-170 т. (большие галеи, типа "Фландрских"[62], которые посылались, наряду с легкими, в Черное море) в XV в. Даже если принять максимальное допущение, что в 1400-52 гг. 50% галей было большими, а 50%- обычными, с грузоподъемностью, соответственно, 170 и 150 т., получим для первой половины XV в. среднегодовой потенциальный грузооборот 448 т , тогда как в 20-40=е гг. XIV в. он составлял 1140 т, то есть произошло падение грузооборота в 2,5 раза. Не ускорился и ритм навигации: галеи плавали к понтийским берегам раз в год. Поэтому на нашем материале не подтверждается суждение Дж. Луццатто, что само по себе численное сокращение судов в составе mudae не показатель упадка, так как оно компенсировалось большим числом вояжей и значительным увеличением грузоподъемности галей[63]. Мы скорее склоняемся к мысли Б.Думера о кризисных явлениях в организации венецианских mudae в XV в.[64]

Разумеется, навигация галей "линии" не была единственной формой венецианского судоходства. Наряду с ней существовала и частная навигация парусных невооруженных судов. Но перевозить на них дорогие товары (специи, шелк, драгоценные камни и меха) запрещалось. Поэтому кризис навигации галей "линии" был выражением кризиса транзитной торговли предметами роскоши, которая была приоритетной для венецианского купечества в Причерноморье. Документы Сената ясно показывают, какое значение придавал венецианский патрициат плаванию галей "линии".

В 1343 г., например, Сенат обратился к папе с просьбой отменить запрет на торговлю с Александрией и другими землями мамлюков, мотивируя просьбу большим ущербом от временного прекращения плавания галей в Тану и Черное море[65]. Констатация огромной роли галей Черного моря в снабжении Венеции товарами приводится в постановлении 1350 г.[66] В 1392 г. Сенат отмечает, сколь большой ущерб был нанесен Венеции из-за прекращения в течение ряда лет плаваний в Трапезунд[67]. В связи с упадком регулярного судоходства галей "линии" в Черное море в конце XIV в. Сенат недвусмысленно подчеркивает: "Наши прародители всегда ценили эту навигацию превыше всякой иной"[68]. Такие же

сентенции содержатся и в других постановлениях[69]. Неприбытие галеи "линии" в Тану или Трапезунд приводило к тому, что товары, принадлежащие венецианским купцам, не могли быть вывезены оттуда. И тогда не раз приходилось прибегать к специальным мерам: использованию военных галер, неурочной посылке торговых галей или нав и т.д.[70]. Прекращение отправки галей "линии" в Черное море расстраивало прямой товарообмен Венеции с этим регионом.

Галеи отправлялись из Венеции в Черное море, как правило, в июле. Попытки наладить отправку двух караванов - мартовского и сентябрьского[71] - успеха не имели, так как сентябрьский караван не успевал до зимовки вернуться в Венецию, а отплытие в марте не позволяло координировать грузообмен с галеями другого каравана, привозившего необходимые для отправки на Девант товары из Фландрии. О подобной синхронизации[72] между караванами галей разных вояжей свидетельствует ряд постановлений Сената. В 1321 г., например, патронам галей Фландрии запрещалось вербовать экипаж для отплытия до возвращения галей Романии из Причерноморья[73]. В 1322 г. предписывалось отправить галеи Романии после отправки галей Фландрии[74]. В 1435 г. в черноморскую навигацию были посланы те галеи, которые вернулись из Фландрии[75]. Когда в 1442 г. галеи Таны - Черного моря должны были отправиться в плавание 15 июля, не дождавшись возвращения галей Фландрии, это потребовало специального решения Сената[76]. Даже продажа товаров, например фландрских сукон,приурочивалась к срокам навигации черноморских галей[77]. Смысл синхронизации отправки и прибытия караванов, шедших по разным маршрутам, состоял в обеспечении более быстрого оборота капитала и товаров.

Наибольшие колебания в установлении сроков отплытия галей Романии-Черного моря встречаются в начальный период, в 1320- 1330 гг., когда система mudae только отрабатывалась. Посылка двух караванов: в феврале - марте и сентябре - декабре предусматривалась в 1322 (проект), 1324, 1326 гг. Отправка одного каравана в мае - в 1323 (проект), 1329 (проект), в июне - в 1321, 1325 (проект), 1328, 1330 (проект) гг., в июле - в 1325, 1327 гг., в августе -в 1323, 1329, 1330 гг. Первоначально проектируемые сроки, как видим, впоследствии существенно сдвигались. С 1332 г. правилом с немногими исключениями[78] был срок отплытия галей "линии" из Венеции в Черное море в середине - второй половине июля. Это нашло отражение и в тех источниках, которые фиксировали обычную, сложившуюся практику. Торговый трактат Ушано XV в. определяет сроки отплытия галей Романии и Трапезунда из Венеции с 8 по 20 июля[79] , а аноним Cod. Palat. 601 (f.65v-66r) Национальной библиотеки во Флоренции (первая половина ХУ в.) срок снаряжения и погрузки - 4-15 июля, отплытия - 26-28 июля[80] , что близко к реальным датам.

Таким образом, ритм галей "линии" стабилизировался к 30-м годам XIV в.: отплытие в июле, ожидаемое возвращение в Венецию - к Рождеству или в начале января. Зимовка в Романии не предусматривалась. На июль приходился пик венецианской ярмарки, на которой можно было с большой выгодой приобрести западноевропейские товары, прежде всего ткани, для торговли на Леванте. Вторая ярмарка проводилась в момент прибытия торговых галей, в середине зимы[81].

Однако в определенных пределах устанавливаемые сроки могли существенно варьировать. Небольшие оттяжки были хроническим явлением, несмотря на штрафные санкции. Из 121 случая, когда по документам Сената недвусмысленно определены сроки отплытия (за период 1321-1452 гг.), в 70 случаях имел место перенос первоначального срока, в том числе 6 раз - дважды, 1 раз - трижды и однажды - пять раз. Основными причинами задержек была неподготовленность галей в арсенале[82], затяжка ремонта судов при нехватке средств и материалов, а также задержка погрузки товаров. Плохая погода не служила препятствием: отплывшей считалась галея вышедшая из Бачино ди Сан Марко и прибывшая в порт св.Николая на острове Лидо, где обычно ждали благоприятной погоды для дальнейшего плавания. Существенные задержки происходили в 1375, 1382, 1431, 1432, 1438, 1449, 1451 гг. (до августа) и в 1442 г. (задержка отплытия одной из галей до сентября). В основном же сроки переносились в пределах июля, с 8 числа (чаще - 15-20) до конца месяца. Государство строго контролировало отплытие и налагало высокие штрафы при значительных опозданиях отплытия галей.

В первой половине XV в., когда в навигации венецианских галей "линии" в целом начал обнаруживаться кризис, проявлявшийся и во все больших задержках с отплытием, mudae галей Романии - Черного моря оказывались все же в лучшем положении, чем mudae галей Фландрии: задержка с отплытием первых, по отношению к первоначально установленному сроку, составляла в среднем 8 дней, а вторых - от 24 до 44 дней[83]. Это, вероятно, свидетельствует о лучшей обеспеченности mudae Романии судами из арсенала, их большей прибыльности и возможности получения дотаций от патронов на оснащение судов. Но к этому также добавлялся и иной фактор - снижение числа галей в составе каравана.

В период до 40-х годов XIV в. в постановлениях об инканти чаще всего имелись указания на то, что в плавание в Романию-Черное море снаряжаются галеи обычных размеров, из лучших, что были в арсенале, чаще всего - вновь построенные и оснащенные именно для данного плавания. В 1342 г., кроме 7 новых галей, в плавание должна была отправиться одна из тех галей, которая совершала данный вояж прежде. В 1343 г. все галеи, выставленные на аукцион, участвовали в этой навигации ранее (т. е. не были новыми). В 1350 г. патронам предоставляли выбрать 5 галей из 13, плававших в Черное море в прошлые годы. Практика широкого использования старых галей укореняется и становится системой с 1359 г.,особенно в 1362-68 гг., когда состав наличных галей Романии не обновлялся, по сравнению с предыдущим годом. После Кьоджской войны само деление галей на новые и старые отходит на второй план: патронам предоставлялись те суда, которые были в наличии и отвечали техническим требованиям. Предел эксплуатации одной галеи на дальнем маршруте составлял по нормативным источникам 8 лет. На практике в XIV в. срок эксплуатации галеи не превышал 5-10 лет, при этом после каждого длительного плавания полагался капитальный ремонт судна[84]. В XV в. средний срок службы больших галей доходил уже до 10-12 лет[85]. Положение, возникшее в Венеции в 50-60=е годы XIV в. свидетельствует об известном кризисе кораблестроения, вызванном экономическими трудностями и значительными потребностями республики в военном флоте[86]. На 60=е годы XIV в. приходится наиболее острая нехватка тоннажа венецианского торгового флота[87].

Важным экономическим показателем навигации галеи "линии" являлись также предусмотренные Сенатом сроки стоянки галей в конечных и промежуточных пунктах маршрута. Продолжительность стоянки зависела от многих обстоятельств: интенсивности торговых операций в данном порту, объема и условий погрузки, степени безопасности стоянки, комплектности экипажа, размера налогообложения корабля и фрахта от общей регламентации судоходства, предусматривавшей фиксированные сроки прибытия отдельных групп судов в пункты сбора в наиболее благоприятный сезон, и от условий навигации в целом.

Основной тенденцией венецианского законодательства было максимальное ограничение срока стоянок ради ускорения ритма навигации и снижения возможного риска и накладных расходов. Важнейшим моментом в выборе сроков было их максимальное совмещение с пиком торговой активности в Тане и Трапезунде, в частности, со временем прибытия туда

караванов с Востока со специями, шелком и другими товарами. Фиксированный и заранее объявленный местным купцам срок прихода галей "линии" оказывал воздействие на организацию обмена, на систему рынка[88].

Сроки стоянок заранее определялись Сенатом. Допускалось их продление на 2-4 дня, если патроны получали достоверное известие о скором прибытии в Трапезунд или Тану караванов из Персии или Хаджитархана (Астрахани). Если же было ясно, что караваны не прибудут, галеи должны были покинуть порт раньше срока. Венецианцы добивались содействия местных властей, особенно трапезундского императора, в организации встречной караванной торговли, в заключении соглашений с соседними государями (ильханами, ордынскими правителями и др.) по вопросам ведения и организации коммерции, в получении информации о состоянии торговой конъюнктуры на Востоке[89].

Представление о времени стоянки галей "линии" в черноморских портах в 1332-1452 гг. дает табл. 7. В ней учтены предписания Сената относительно сроков стоянок. В отдельных случаях в один и тот же год галеи могли стоять в каком-либо порту один срок по пути "туда", другой - "обратно". Иногда караван галей делился: одна группа шла только в Трапезунд, другая - в Трапезунд-Тану. Сроки стоянок для двух отрядов в Трапезунде были разными. Отсюда изредка встречающиеся в таблице "удвоения" показателей лет.

Наиболее длительные стоянки галей предусматривались в конечных пунктах - Тане и Трапезунде. Стабилизация сроков стоянки в Тане на уровне 10-14 дней произошла в 80=е годы XIV - первой половине XV в. В начале XIV в., когда Тана имела меньшее, чем Трапезунд, значение для венецианских купцов, и сроки стоянок там были меньшими. "Разброс" сроков стоянок в Трапезунде симптоматичен. Фиксация на уровне 10-14 дней приходится на 20-50=е годы XV в. Данных для установления сроков в 1320 - 1337 гг. пока не обнаружено. По совокупности показателей и указаниям постановлений последующих лет, мы предположительно определяем эти сроки около 8 дней. В дальнейшем, с нарастанием экономического и политического кризиса середины XIV в., сроки стоянок в Трапезунде подвергаются сильным колебаниям. Перемена ориентиров от Трапезунда к Тане затронула и длительность стоянок, что прослеживается с 50=х годов XIV в. до 20=х годов XV в. В дальнейшем сроки стоянок в обоих портах стали примерно равными.

Таблица 7

Сроки стоянок судов «линии» в портах Азово-Черноморского бассейна

Порт	Сроки стоянки, дн.							
	14	12-13	9-10	7-8	5-6	3-4	2	1
	Годы							
Тана	1386-1388 1395 1409-1417 1420-1430 1433-1452	1374-1375 1385 1390-1394 1403-1404 1406-1408	1341-1343 1358, 1360 1362-1364 1383-1384 1396-1397 1399 1431-1432 1439	1339-1340 1344 1365-1368 1373 1419	1332-1338			
Трапезунд	1371 1414 1436-1452	1407-1410 1439	1413 1415-1416 1420-1430 1432-1435	1338-1341 1344 1374-1376 1418-1419 1442	1343, 1373 1383-1384 1388 1396-1397 1399 1403-1404 (1431)	1364-1368 1385		
Платана							1445-1452	
Симиссо							1421-1429 1431	1444-1452
Синоп							1433-1443 1424-1443	1444-1452

продолжение табл. 7

Порт	Сроки стоянки, дн.							
	14	12-13	9-10	7-8	5-6	3-4	2	1
	Годы							
Каффа					1395	1394	1418-1419 1421 1436 1444-1452	1395 1418-1419 1421 1430 1435-1436 1445-1452
Мыс.св. Иоанна						1396	1397 1399	1433
Провато			1356-1357 1382					

Итак, длительность стоянок, по нашему мнению, отражает состояние и интенсивность венецианской торговли в данном порту. Однако весьма трудно установить, насколько точно патроны придерживались нормативных сроков. Примечательно, что в постановлениях Сената об инканти, где рассматриваются различные нарушения инструкций, не упоминаются самовольные изменения патронами сроков стоянки. Реальную возможность сравнения нормы и практики дает уже упоминавшийся картулярий галей 1362 г. Сенат предписывал патронам галей стоять в Тане 10 дней, в Константинополе - по 2 дня, по пути туда и обратно[90]. Стоянка в Константинополе полностью соответствовала установке, в Тане галеи стояли дольше положенного - 16 дней и 2 дня заняла непредусмотренная стоянка в Чембало[91]. Задержка в Тане, вероятно, была вызвана ожиданием прибытия купеческого каравана: именно это было аргументом для принятия в следующем году решения Сената о продлении нормативного срока пребывания галей в Тане на 3-4 дня[92]. Нестабильность, неуверенность в исходе торговых операций приводили к сокращению сроков до 5-6 дней. С другой стороны, непомерное удлинение стоянок свыше 14 дней могло быть связано не только с активной торговлей, но и с долгим ожиданием сухопутных караванов. Итак, в известных пределах норма сроков стоянки могла изменяться, не вызывая осуждения со стороны Сената. Но оптимальные сроки вырабатывались длительной навигационной практикой,

и их колебания, как и изменения величин инканти, к анализу которых мы переходим, вызывались серьезными экономическими и политическими причинами.

Величина сумм инканти[93] отражает степень заинтересованности патрона галеи в проведении навигации и зависит от величины ожидаемой им прибыли.Тем самым она является косвенным показателем состояния морской торговли в целом, в какой-то мере экономическим ориентиром. Однако этот показатель следует рассматривать только в тесной связи со всем состоянием навигации. Кроме того, он не является точным отражением уровня торговли именно в год аукциона; в нем заключены и исторический опыт прошлых лет, и тенденции в развитии экономических связей, и, наконец, конкретная ситуация аукциона, степень подготовки галеи.

Дж.Лудцатто, изучавший инканти, отметил два основных фактора, вызывавших колебания цен на аукционе: 1)разницу в спросе и предложении на восточные товары со стороны венецианских купцов и 2) опасности плаваний в Адриатике и левантийских морях, особенно с нарастанием османской угрозы[94].

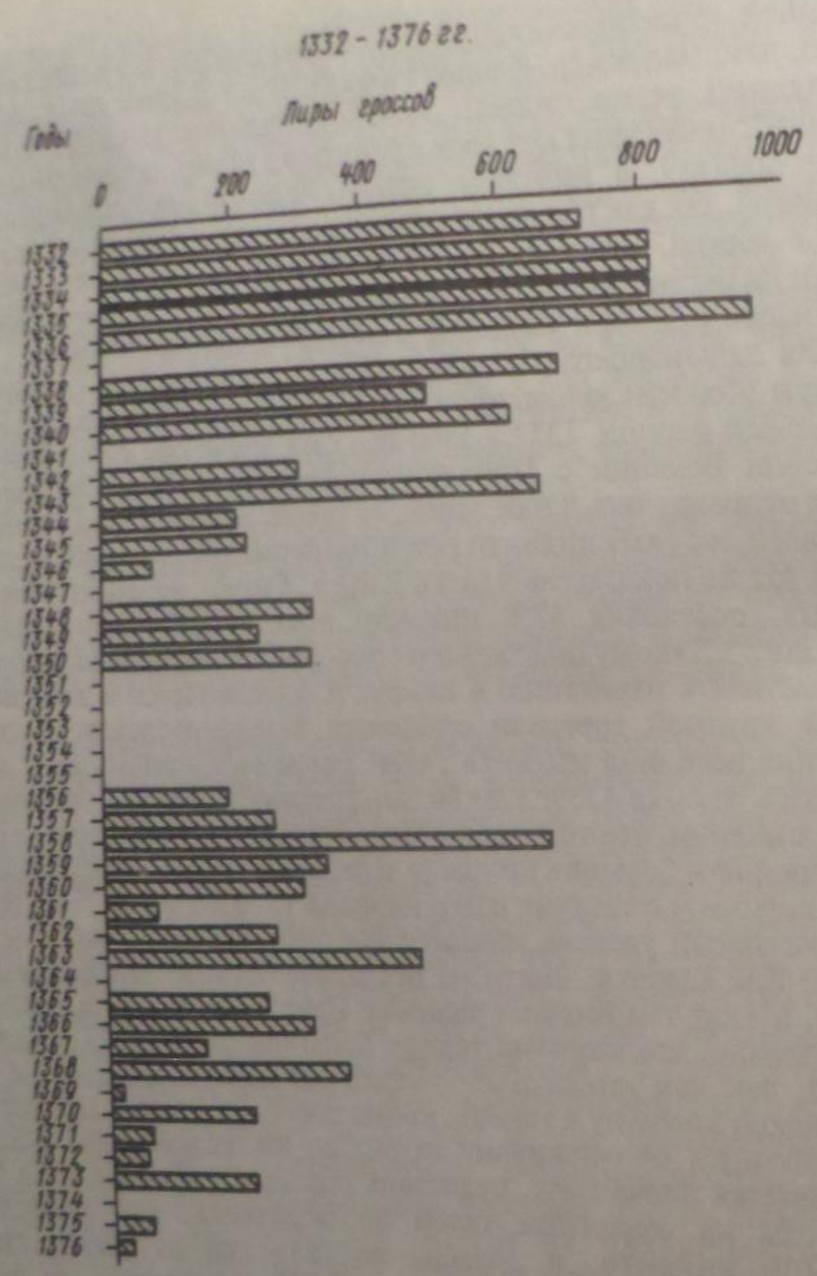
По нашему мнению, можно выделить факторы торгово-экономические, навигационные и военно-политические. К первым относятся состояние товарообмена между Венецией и черноморскими эмпориями, степень насыщенности венецианского рынка товарами, привезенными с Востока, наличие в Венеции достаточных товарно-денежных эквивалентов, количество там купцов, желавших ехать на Левант или отправить туда товары, условия торговли в черноморских портах, величина коммеркиев и других налогов, регулярность прибытия в черноморские порты караванов с Востока и обеспеченность этих портов местными товарами, величина ожидаемой купцами прибыли от сделок и, как производная от состояния торговли, "популярность" данного маршрута среди линий навигации венецианских торговых галей. Наконец, определенное воздействие (почти не улавливаемое в источниках) могла оказать конкуренция судов частной навигации.

К навигационным факторам, влиявшим на величину инканти, мы относим количество, типы, грузоподъемность[95], степень оснащенности галей[96] (были они новыми или нет), условия найма экипажей в Венеции и Истрии, количество арбалетчиков и эффективность охраны каравана судов.

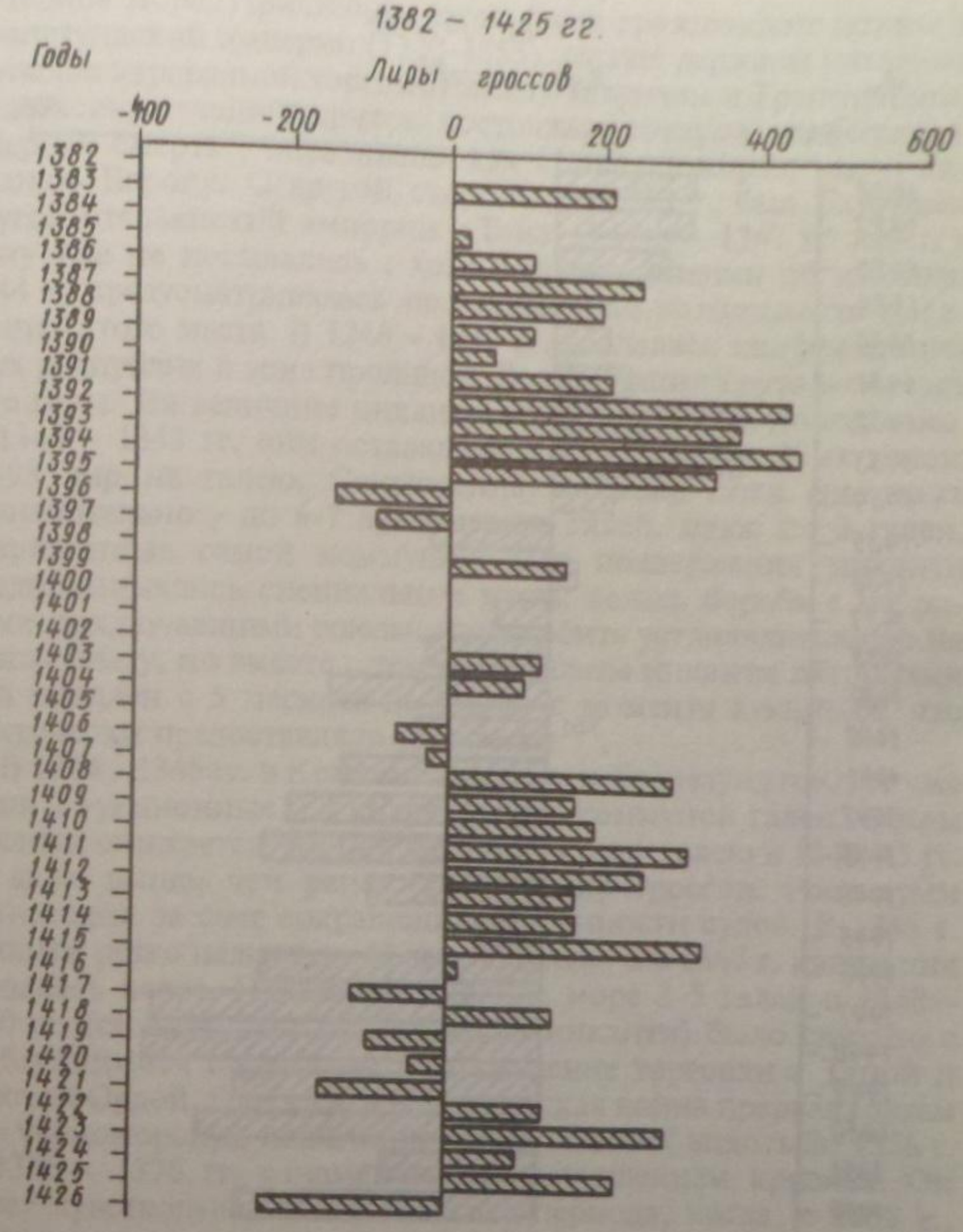
Военно-политические факторы уже рассматривались выше. В отдельные годы они существенно влияли на инканти. Однако отработанная система охраны снижала риск, и эти факторы в

меньшей степени сказывались на навигации венецианских галей, чем, например, флорентийских. В XV в. риск пиратских нападений резко снижал инканти флорентийских галей "линии", навигация которых организовывалась по венецианскому образцу, а иногда и просто парализовал проведение аукциона, так как потенциальные "кондукторы" боялись брать суда с торгов. Это толкнуло Флоренцию, вслед за Венецией, пойти на организацию патрулирования конвоев торговых галей военными судами и усиление их охраны арбалетчиками[97].

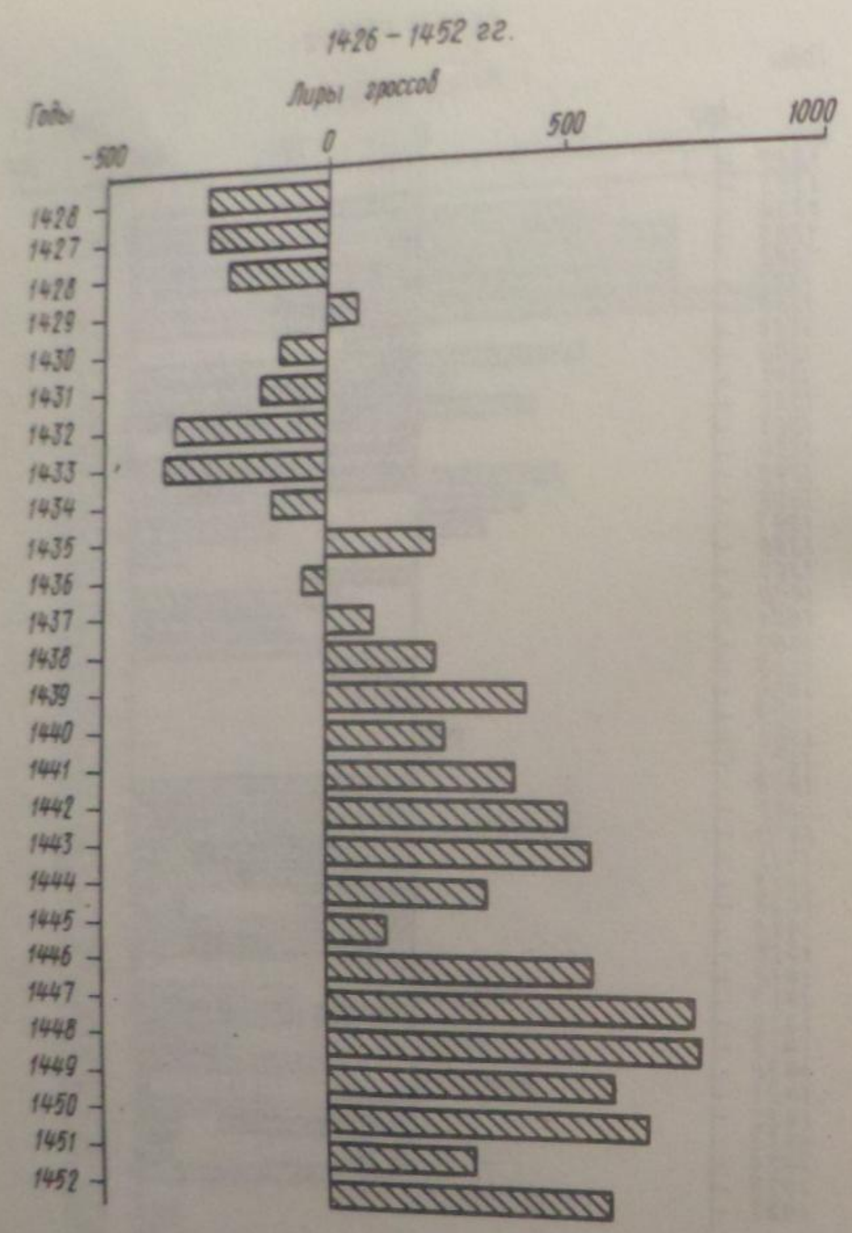
Для дальнейшего анализа инканти обратимся к Графику. Цифры инканти зафиксированы в источниках начиная с 1332 г. Первый период, 1332 - 1340 гг., был временем оживленной торговли Венеции с Причерноморьем. В Тану и Трапезунд тогда отправлялись 8 или, чаще, 10 галей. Уровень инканти был стабилен, а сумма инканти галей Романии значительно превышала тот же показатель у галей Кипра, Сирии, Армении вместе взятых, составляя 57% инканти всех венецианских галей "линии"[98]. Такому положению способствовали папский запрет осуществлять навигацию в Бейрут и Александрию и концентрация крупной торговли специями в черноморских портах. Средняя величина инканто галей Романии-Черного моря колебалась от 50 (в 1339г.) до 96 лир гроссов (в 1336 г.) на галею. Нет сомнений, что торговля в Причерноморье приносила тогда венецианцам большие прибыли и была наиболее интенсивной, как, видимо,и в течение всего периода 1320 - 1340 гг.[99] Но был ли указанный уровень инканти выгоден для государства в те годы? Как кажется, никто из исследователей не сомневался в этом. Между тем имеется решение Сената от 26 марта 1341 г., где сказано, что коммуна терпит большой ущерб от аукциона галей, так как инканти не только не дают прибыли, но и оставляют коммуну в убытке; кроме того, патроны недостаточно заботятся об оснащении галей; по их возвращении обнаруживается порча мачт, недостача парусов, такелажа и т.д.[100] Расходы на оснащение галей не окупались, как правило, суммой инканто, и доходы государства от навигации формировались также за счет налогов на товары. В чем причина такого положения? Во-первых, многочисленность отправляемых галей давала патронам большую свободу маневра. В течение всего периода 1320 - 1340 гг. происходили колебания между посылкой аукционных галей (1325, 1330, 1332 - 1336, 1338- 1340 гг.) и галей, снаряжаемых самой коммуной (1320 - 1324, 1326 - 1329, 1331, 1337, 1341 гг.). Эти колебания отражали борьбу разных групп венецианского патрициата между собой. Во-вторых, если коммуна отправляла галеи за свой счет, то расходы ее возрастали еще более. В-третьих, само



Венецианское государство, выражавшее интересы патрициата, испытывало сильное давление купцов, заинтересованных в регулярной и стабильной навигации в Тану и Трапезунд, в организации специальных рейсов, если в черноморских портах оставались товары, не доставленные прошлыми караванами. Эти требования недвусмысленно сформулированы в текстах постановлений Сената[101].



Значительность расходов коммуны в тот период происходила еще и от того, что в Романию отправляли в те годы в основном новые, только что построенные суда и их повторная эксплуатация на дальних линиях практиковалась не часто. Опасности нападения генуэзцев (особенно в 1336 г.) и пиратов (в 1340 г.) не послужили препятствием для отправки галей, но,явились причиной принятия дополнительных мер охраны, тем самым повышая расходы государства[102]. Влияние



этих факторов на уровень инканто не прослеживается. Напротив, неблагополучие в портах самого Черного моря, отмеченное в 1339 г., могло привести к снижению заинтересованности патронов и вызвать понижение инканто до минимума, установленного государством: 50 лир на галею[103] (ср.: в 1338 г.-69,2 лиры, в 1340 г. - 77,5 лиры).

В 40=е годы XIV в. происходит дестабилизация навигации. С 1344 г. резко падает количество галей: лишь 3-5 отправляются

в Черное море. Причинами этого были гражданские войны в Трапезундской империи (1340-1355), распад державы ильханов и упадок караванной торговли между Тавризом и Трапезундом, резко сокративший приток восточных товаров на Понт, и "Черная смерть", поразившая как Причерноморье, так и Западную Европу. С другой стороны, в 1343 г. был разрушен другой итальянский эмпорий - Тана. В 1344 - 1347 гг. галеи в Тану уже не посылались , хотя в постановлении об инканто 1344 г. предусматривалась потенциальная возможность посещения этого места. В 1348 - 1349 гг. усилалась конфронтация двух республик в зоне проливов. Вся ситуация круто менялась в те годы. На величине инканти это сказывалось постепенно. В 1342 - 1343 гг. они оставались еще на уровне 30=х годов: 52-95 лир на галею. Сокращение каравана пока еще тоже незначительно - до 6-7 аукционных галей, плюс по 2 галеи, снаряженные самой коммуной. Для поддержания инканти предпринимались специальные меры: велась борьба с патронами, заключавшими союзы, чтобы сбить устанавливаемую на торгах плату, но вместе с тем срок уплаты инканти патронами был продлен с 5 месяцев до 1 года с момента аукциона, что фактически предоставляло им кредит[104].

В 1344 - 1346 гг. в Константинополь и Трапезунд плывут уже лишь 2 аукционные и 2 снаряженные коммуной галеи. Объем инканти снижается, но при расчете на одну галею в 1344-45 гг. он даже выше, чем ранее: 106-115 лир гроссов. Рост сумм происходил за счет сокращения численности судов. В 1346 г. инканти резко падают до 42 лир на галею, а в 1347 г. навигация сорвалась вовсе. Плавание в Черное море 3-5 галей в 1348 - 1350 гг. (со средними показателями инканти) было связано с несбывшимися надеждами на оживление торговли с Таной и Золотой Ордой. Генуэзско- венецианская война прервала затем всю черноморскую навигацию галей "линии" вплоть до 1356 г.

1356 - 1376 гг. ознаменованы наступлением кризиса. Он менее чувствовался в начале этого периода, когда, с 1358 г., венецианцы смогли возобновить навигацию в Тану, а с 1364 г. - в Трапезунд. С 1361 г. вместе с аукционными постоянно плавала одна (в 1373 г.- две) галея коммуны. Но патронов, желавших участвовать в торгах, было найти все труднее. Приток дорогих товаров сокращался, а прибыли от фрахта "тяжелых" грузов были меньшими. Резкое падение инканти произошло вновь в 1374 - 1376 гг.

Пользуясь заключенным договором, Венеция намечала в 1356 - 1357 гг. посылку галей "линии" в Крым, в Провато, так как Тана была "закрыта" для итальянских судов. Стремление купцов, после длительного перерыва, вызванного войной, вер-

нуться на черноморские рынки выразилось в относительно высоких инканти: от 98 до 130 лир гроссов на галею. До 1360 г. уровень инканти оставался достаточно стабильным. Резкое снижение его в 1361 г., возможно, связано с конфликтом Венеции с правителем Синопа (1359 - 1360). Напротив, восстание на Крите в 1362 - 1365гг., вопреки мнению Ф. Тирье[105], не привело к перерыву навигации и не повлияло на уровень инканти. Скатывание инканти в 1364 г. почти до нуля связано с убыточностью для купцов торговли в Тане[106].

Договор с Трапезундской империей (1364 г.) и восстановление после большого перерыва плавания к берегам Понта, надежды на открывавшиеся возможности анатолийской торговли подняли инканти в 1365 - 1368 гг. до 61-71 лиры гроссов[107] (кроме 1367 г., когда эта цифра снизилась до 38 лир) на галею. Но смута в Орде, нерегулярность привоза специй и иных восточных товаров в Трапезунд резко снизили инканти, особенно - в 1369 и 1371 гг. Поднявшись в 1373 г. благодаря сокращению числа аукционных галей с 4 до 2 и организации плавания двух хорошо вооруженных галей коммуны, инканти затем вновь падают. Вооруженный конфликт Венеции с Трапезундской империей (1374 - 1376)[108] ослабил черноморскую навигацию галей "линии", а война Генуи и Венеции прервала ее вовсе с 1377 по 1381 г.

После Кьоджской войны и до 1395 г.галеи посылались лишь в Тану. Попытки восстановить навигацию в Трапезунд в 1383 - 1384 и 1392 - 1395 гг. успеха не имели. Уровень инканти оставался ниже среднего, а в 1384 г. практически равнялся нулю.

Разрушение Таны Тамерланом (1395 г.) способствовало тому, что Сенат вновь обратил взоры к Трапезунду. В 1396 г. было заключено соглашение с императором Мануилом III Великим Комнином и вояжи галей "линии" в Трапезунд возобновились[109]. Несмотря на это, Сенат констатировал слабый коммерческий интерес этого порта,а в 1398 г. даже отменил рейс туда галей[110].

С 1399 по 1402 г.вместо галей "линии" плавание в Черное море осуществляли кокки. В 1399 г. 2 кокки были сданы с торгов при среднем уровне инканто 71,5 лиры на судно и отправились в Тану с заходом на рейд Каффы (мыс св.Иоанна), и в Херсон. В последующие 3 года кокки снаряжала коммуна на свой счет и 2 из них плыли прямо в Тану, а третья - сначала в Трапезунд, а затем в Тану. Посылка кокк была вызвана, с одной стороны, упадком инканти галей при стойком нежелании патрициата и купцов отказаться от вояжей в Черное море[111],с другой - политическими событиями: Константинополь был осажден османами, венецианский патрульный флот не мог эффективно сопровождать караваны торговых галей, поэтому предпочли зафрахтовать тяжелые, маломаневренные, но хорошо вооруженные, напоминавшие морские крепости кокки.

Фрахт кокк венецианским государством не был чем-то исключительным. При кризисе фрахта, когда "круглые" суда бывали постоянно недогружены, а нередко и вообще из-за нехватки грузов не шли в плавание, государство, арендуя кокки, стимулировало частную навигацию[112]. Выбор кокк, предлагавшихся для аренды государству был достаточно широк, и Сенат устанавливал минимум тоннажа для такого фрахта. В 1399 г. он был определен в 500 ботти (более 300 т.), однако коммуна смогла зафрахтовать 2 кокки свыше 700 ботти каждая (более 420 т). Предлагались даже кокки по 800 и 900 ботти (свыше 480 и 540 т соответственно)[113]. Видимо, их сочли слишком большими для планируемых объемов груза.

В 1400 г. в плавание отправились 1 кокка - 800 ботти и 2 - по 700[114], в 1402 г. - 3 кокки по 700 ботти каждая (предложения кокк в 500 и 600 ботти были отвергнуты)[115]. На кокках использовалось огнестрельное оружие: по 3 пороховые бомбарды, а также по 3 метательные баллисты (видимо, типа аркбалист) с запасом 1000 толстых стрел (verctones) и свинцовых шаровых снарядов. Предусматривалось и обычное личное вооружение экипажа, включая пики - по 100 на каждой кокке[116]. На каждом корабле находилось по 35 (в 1399-1400 гг.) или по 30 (в 1401-1402 гг.) арбалетчиков-баллистариев[117].

С 1403 г., когда осада с Константинополя была снята, Сенат возвращается к регулярной посылке галей "линии". Ф.Тирье полагал, что к началу XV в. черноморская навигация галей нормализуется[118]. Цифры инканти не подтверждают этого. Средний уровень инканти в 1403 - 1404 гг. 46,5 - 57,5 лиры гроссов на галею не удержался впоследствии. В 1405 г. республика не смогла отправить аукционные галеи в Черное море. В 1406 г.отправку галей "линии" в Тану впервые стимулировали предоставлением патронам дара - 500 дукатов[119],что фактически снизило суммарные поступления от инканти с 313 до 213 лир гроссов. К этой практике "стимулирования" инканти республика прибегала и позднее. Посылая в начале 1407 г. галею в экстраординарный рейс в Трапезунд, где оставались неперевезенные товары, коммуна дала патрону такую же дотацию - 500 дукатов, тогда как инканто составил лишь 210 дукатов[120]. Таким образом государство несло прямой убыток.

Можно предположить,что в первой декаде XV в.наиболее невыгодным для патронов казался рейс в Трапезунд. В 1407 г. Сенат предписал производить раздельную погрузку трех галей Таны и Трапезунда при общем инканто. В последующем патроны должны были по жребию определить, какая из трех галей отправится в Трапезунд[121]. В 1410 г. уже проводился раздельный инканто для галей Таны и Трапезунда. Инканти галей Таны вдвое превысили инканти галей Трапезунда[122], при том, что вся выручка от инканти галей Таны полностью предоставлялась в виде дара патрону галей Трапезунда[123]. К практике раздельной навигации с раздельными инканти прибегали в 1411, 1413 -1414, 1416 гг. Результаты торгов для галей Трапезунда были одинаково неутешительными: галеи либо отказывались брать с аукциона, даже с дарами, либо предлагали за них минимальные суммы[124]. Самый значительный убыток от инканто галей Трапезунда - 200 лир гроссов- коммуна претерпела в 1416 г. Инканти галей Таны, напротив, были относительно стабильны в 1406-1414 г. Они резко упали в 1415 г., когда Сенат вновь попробовал проводить общий инканто галей Таны и Трапезунда.

В 1418 - 1420, 1425 - 1428, 1430 - 1434, 1436 гг.инканти галей Таны - Черного моря оставались с минусовым показателем : поступления от них были ниже суммы дотации("дара") патронам. Оживление в торговле, наступившее с 20=х годов XV в., не привело вплоть до второй половины 30=х годов к быстрому росту инканти и усилению заинтересованности патронов в аукционе. Навигация галей "линии" активно стимулировалась государством. Тяжесть кризиса, наступившего и в торговле, и в навигации с середины XIV в., не была преодолена и в первой трети XV в. Этому мешали и военные конфликты между Венецией и Генуей (1426 - 1428, 1431- 1432), последний из которых распространился на все Черноморье[125].

Инканти стабилизируются с четкой тенденцией к повышению с 1437 - 1438 до 1452 г., затрагивая галеи, идущие как в Тану, так и в Трапезунд. Снижение инканти в 1445 г.- результат поражения армии крестоносцев у Варны и активизации османов во всем Восточном Средиземноморье. Несмотря на то что средний уровень инканти в расчете на 1 галею был высоким, инканти в сумме не достигали уровня первой половины XIV в., а доля черноморской навигации, по подсчетам Б.Думера, составляла лишь 26% венецианских перевозок на Востоке[126].

Анализ инканти в совокупности с данными о состоянии черноморской навигации показывает, что наибольшее влияние на судоходство галей "линии" оказывали не военно-

политические, а экономические факторы, прежде всего ситуация на рынках. Лишь глобальные вооруженные конфликты (главным образом войны между Венецией и Генуей) прерывали навигацию, и только столкновения, происходившие внутри Черноморского бассейна, куда галеи шли без сопровождения, существенно влияли на величину инканти. Даже осада Константинополя османами в 1394 - 1402 и 1422 гг. не сказалась явным образом на величине инканти, не говоря уже о более мелких конфликтах в Эгеиде. Это вовсе не означает, что такие факторы не воздействовали на навигацию, а свидетельствует лишь о том, что основную тяжесть по их преодолению брало на себя венецианское государство. Уровень безопасности гарантировался патронам взамен жесткой регламентации всего плавания и всей их деятельности. Система mudae обеспечивала экономические интересы венецианского купечества и жизнедеятельность далеких черноморских факторий. Высокий риск должен был парализовать прямую навигацию частных судов вне караванов из Венеции в Черное море и выдвинуть на первый план навигацию государственных галей "линии". С экономической точки зрения так произошло потому, что венецианцы продолжали и в годы кризиса, и в благополучной ситуации ориентироваться на вывоз из черноморских портов прежде всего дорогостоящих товаров и грузов, дававших большие прибыли от фрахта. Венеция не перестроилась по генуэзскому образцу на внутричерноморскую торговлю местными товарами. Имея в Причерноморье лишь две фактории, венецианцы не располагали для этого материальными возможностями. И суда "линии" раз в год бороздили воды "Великого моря", идя по проторенным маршрутам. В условиях кризиса такая система не всегда была выгодна: при нехватке товаров и высоких накладных расходах приходилось сокращать численность торгового каравана судов, заменять галеи кокками и даже приостанавливать навигацию.

1 См.: Doumerc B. Le galere..., p.358-362.

2 *Doumerc B.* La Crise... P.605.

3 *Concina E.* L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Milano, 1984. P.28-34. См.также: *Фионова Н.А.* Венецианское кораблестроение...; *Lane F.C.* Venice and History...;*idem.* Venetian Ships...; *idem.* Le Navi...; *Sacerdoti A.* Note...; Scialoja A. Galee...; и др.

4 Б.Думер ошибочно относит отправку первой muda в Черное море к 1332 г.(*Doumerc B.* Le galere... P.367).На самом деле решение об этом было принято еще в 1312 г.: DS,I (SM,III,N 116, 121): март, июнь 1312. Затем такие решения регулярно принимаются, начиная с 1319 г.:DS,1 (SM, VI, N 58, 130, 226, 227, VII,N 66,82, 339, 402-403, 416, VIII,N62), ASV, MC, Fronesis, f.26v, f.29v, f.37r, f.84r; ASV, V Savi, 22bis, f.12r-v и др. Подробнее см. ниже.

5 I Prestiti della Repubblica di Venezia, secoli XIII-XV / a cura di *G.Luzzatto*. Padova, 1929. P.XIX, CXXIII: 19/IV 1325. Ср.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.81; *Lane F.* Venice and History... P.193-226.

6 *Lane F.C.* Venice and History... P. 204-205.

7 *Sacerdoti A.* Note...P. 97.

8 SM,LX,f.98r: 23/VII 1438 (по 100 дукатов с патрона), f. 147r-148r: 30/V 1439 (по 200 дукатов в течение 8 дней), f. 213v-214r: 13/V 1441 (так же, но по 300 дукатов); SMar,I, f.40r: 16/VI 1441 (200 дукатов, по 100 в неделю), f.90v-92v: 28/IV 1442 (по 400 дукатов, с последующей компенсацией из поступлений от налога на товары в 2 и 3%), f.170r-171r (RS, N 2605): 10/V 1443 (так же, по 400 дукатов в течение 8 дней); SMar, II,f.3r-4r: 8/V 1444 (как в 1443 г.), f.74r-76r(RS,N 2691): 21/V 1445 (по 300 дукатов), f.143v-145v: 17/v 1446 (по 300 дукатов); SMar,III, f.16r-17r: 16/V 1447 (по 400 дукатов), f.58v-59r: 6/V 1448(по 400 дукатов), f.116r-117v: 12/V 1449 (по 400 дукатов в течение 8 дней),f.188r-190r: 1/V 1450 (так же);SMar, IV, f.49r-51r: 30/V 1451 (так же), f.116r-118r (RS, N 2885): 6/V 1452(по 400 дукатов в течение 6 дней, а затем по 100 дукатов из полученной части фрахта. Деньги на оснащение судов - pro emendis lignaminibus).

9 Напр.: SMar,III, f.119r: 27/V 1449.

10 Напр.: SM,XVII, f.107v: 7/IX 1338 (наложен штраф в 40 сольди гроссов). О патронах арсенала см.,напр.: *Concina E.* L' Arsenale... P.9, 14, 48; *Rossi F.* Le magistrature // Storia di Venezia. Vol. XII : Il Mare. Roma, 1991. P. 723-745; и др.

11 См.: *Sacerdoti A.* Note...P.87; *Thiriet F.* Etudes... N 8.

12 SM,XV, f.23r (DS,t.2, M 176): 14/VII 1332; SM, XXI,f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.92-95): 19/IV 1343; SM, XXII, f.24r-25r (*Blanc.* Flotte...P.113-114; RS,N 170): 20/V 1344; SM,XXIII, f.56r-57r (*Blanc.* Flotte...P.134): 5/IX 1346.

13 SM,XXVIII, f.48r-v (RS, N 328): 12/V 1358; SM,XXIX, f.1r-v: 30/IV 1359, f.60r-v(RS, N 361): 9/V 1360; SM,XXX, f.73r-v (RS, N 388): 7/V 1362; SM, XXXI, f.5r-v (RS, N 405): 13/V 1363; SM, XXXVIII, f.135r: 6/VI 1384; SSCF, IV, f.18v : 1412. Положение о том, что патрон должен быть старше 30 лет утвердилось не сразу, как полагал А. Сачердоти (*Sacerdoti A.* Note...P.88), а лишь с середины XIV в., под влиянием нараставших опасностей для навигации и торгового кризиса.

14 DS, T.2, N 156: 7/II 1332; SM, XXI,f. 28r (*Blanc.* Flotte...P.92): 19/IV 1343; SM, XXXVIII, f.135r: 6/VI 1384.

15 *Sacerdoti A.* Note...P.88.

16 SM, XXVIII, f.49r-v: 12/V 1358 (кворум 80 сенаторов); SM, XXIX, f.60r-v (RS, N 361): 9/V 1360 (кворум 60 сенаторов).

17 *Sacerdoti A.* Note...P.88-89.

18 См.выше,прим.15.

19 DS,T.1, XIV, N 165: VII 1331.

20 SM, XX,f.63v: 1/VII 1342, f.72r (*Blanc.* Flotte...P.91-92): 25/VII 1342; SM, XXI, f.31v: 27/IV 1343.

21 *Sacerdoti A.* Note...P.89.

22 DS, T.2, XV, N 176: 14/VI 1332; SM, XVI, f.15v (DS, T.2, N 120):1/VII 1333.

23 SM,XXXII,f. 127r: 16/V 1368.

24 SSCF, IV,f.19v: VI 1412.

25 *Scialoja A.* Galee... P.280-282; *Mandich G.* Forme associative e misure anticoncorrenziali nel commercio marittimo veneziano del secolo XV // Rivista delle società. 1961. T.6. P.475-480; *Manfroni C.* Cenni... P.486. 26

26 *Mandich G.* Forme... P.473, note 4.

27 SM, XX, f.49r-v (*Blanc.* Flotte...P.86-88): 22/IV 1342; SM, XXI, f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.92-95): 19/IV 1343 (категорический запрет создавать общества participes) ; SM, XXIII, f.12r-13r (*Blanc.* Flotte...P.121-123) : 3/VI 1345; SM, XXXV, f.25r-26v: 29/V 1375 (подрядчикам разрешено только заключать соглашение относительно долей-каратов и условий подряда)

28 SM, XIX, f.72r-73r *(Blanc.* Flotte...P.76-78): 26/III 1341.

29 *Mandich G.* Forme... P.485-491.

30 Ibid.,P. 474.

31 См.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.85-87. Анализ субсидий проведен ниже, вместе с анализом величин инканти.

32 *Lane F.C.* Venice and History... P.128-130; *Lombardo A.* Note sul diritto commerciale veneziano nei secoli X-XIII. Venezia, 1940. P.9.

33 *Lane F.C.* Venice and History... P.141.

34 О системе mudae в Венеции см.: *Luzzatto G.* Storia... P.42-45; *Dudan B.* Il diritto coloniale veneziano e le sue basi economiche. Roma, 1933. P.54-55; *Manfroni C.* Cenni... P.472- 476; *Lane F.C.* Venice and History... P.109-226; *Sacerdoti A.* Note...; *Doumerc B.* La Crise...

35 Ср.: *Fenster E.* Zur Fahrt der venezianischen Handelsgaleeren in das Schwarze Meer 1362 //BS. 1978. T.39. N 2. S.164.

36 См.: *Карпов С.П.* Маршруты ... С.82-97, прим.17- указ. литературы вопроса.

37 См.подробнее: Карпов С,П, Маршруты...

38 *Thiriet F.* Etudes... N 8. P.505-510; *idem.* La Romanie... P. 153, 162; *idem.* Les Vénitiens... P. 42-43; *Ashtor E.* Levant Trade in the later Middle Ages. Princeton, 1983. P.55,табл.II.

39 В Таблице представлены все сведения о плавании галей "линии", а также кокк "линии", посылаемых по всем правилам галей "линии" в 1399-1402 и 1408-1409 гг.

40 В источниках нет точных данных о числе галей, плававших в Черное море в 1324-1327 гг., хотя факт отправки караванов установлен. Мы принимаем условно среднюю для периода величину: 8 галей.

41 См.: *Карпов С.П.* Маршруты... Прим.24-31.

42 DS, T.1, VII, N 66: V 1322.

43 DS, T.1, VII, N 339: VIII 1323; N 416: III 1324.

44 SM, XXVII,f.88r: 21/VII 1356; SM, XXVIII, f.9v-10r: 29/VII 1357, f.22r: 13/XI 1357.

45 См.: *Скржинская Е.Ч. Барбаро и Контарини... С.35-36.*

46 *Papacostea S.* " Quod non iretur ad Tanam". Un aspect fondamental de la politique génoise dans la Mer Noire au XIVe siècle // RESEE. 1979. T.XVII. N 2. P.201-217.

47 SM, XXXVII, f.106v: 14/VIII 1382.

[48] См.: *Крамаровский М.Г.* Солхат-Крым. К вопросу о населении и топографии города в XIII-XIV вв. // Итоги археологических экспедиций Государственного Эрмитажа. Л.,1989. С.141-157, ос. С.154.

[49] SM, XLIII,f.140v-141r: 13/VII 1396; SM, XLIV, f.4r-v: 14/VI 1397, f.107v: 19/VI 1399; SM, LVIII,f.202v-204r: 16/V 1433.

[50] *Fenster E.* Zur Fahrt... Doc.1-27.

[51] SM, XXX, f.73r-74r: 7/V 1362. Опубликовано: *Fenster E.* Zur Fahrt... S.165-166.

[52] *Krekic B.* Crime and Violence in the Venetian Levant: a few XIVth Century Cases // ЗРВИ. 1975. Кн. 16.С. 125.

[53] Это произведение, написанное на гуманистической латыни, было опубликовано Н.Йоргой по миланской рукописи Ambros.C 109 Inf.: *Iorga N.* Un Viaggio da Venezia alla Tana // NAV. 1896. T.11. P. 5-36. Н. Йорга датировал плавание 1404-1407 гг. Судя по приведенным отрывкам, сведениям о составе рукописи и содержанию, это же сочинение содержится и в рукописи XV в. Британского музея (Burney 213 /fol/ f.23b-28b), упомянутой Ф. Хаслаком: *Hasluck F.W.* Notes on Manuscripts in the British Museum relating to Levant Geography and Travel // The Annual of the British School at Athens. 1905/06. T.12. P. 204-205. Хаслак, не зная о публикации Йорги, датирует плавание 1404-1408 гг.

[54] *Iorga N.* Un Viaggio... P.13; *Hasluck F.W.* Notes...P.204, с небольшим разночтением: " In Trapesondam communi consensu omnium non ire decretum est".

[55] SM, XLVI, f.161v: 20/XII 1404. В 1404 г. галеи, возвращавшиеся из Таны, посетили Воспоро, Трапезунд, Перу и Негропонт: *Surdich F.* Genova e Venezia fra Tre - e Quattrocento. Genova, 1970. P.207. Doc. N 29: 7/II 1405. SM, XLVII, f.147r: 6/X 1407 (подтверждение плавании галеи в Трапезунд зимой 1406/07 г.и летом 1407 г.). В 1408 г. Галеи, видимо, не посещали Тану: SM, XLVIII, f.58v: 15/III 1409.

[56] SM,LIX,f.115r-116v(RS, N 2388): 13/VI 1435, f.123v: 25/VII 1435, f.158v-159v: 21/V 1436; SM, LX, f.11r-12v (RS, N 2440):14/V 1437.

[57] SM, LIX,f.164r (RS, N 2416) : 28/VI 1436; f.166v (RS, N 2421): 17/VII 1436.

[58] SM, LX, f.133v (RS, N 2493): 28/III 1439.

[59] SM,LX, f.236r: 30/VII 1440; *Queller D.E.* The Venetian Patriciate : Reality or Myth? Urbana, 1986. P.231-232.

[60] SMar, I, f.79r-v: 20/II 1442.

[61] Cp.: Berindei M.,Veinstein G. La Tana-Azaq...

[62] Внедрение галей этого типа в черноморскую навигацию происходит в основном с 30=х гг.XV в. Они посылались в Черное море в 1432 г. (2 шт.), 1433 (2), 1434 (3), 1435 (3), 1436 (4), 1437-40 (по 3), 1443 (1), 1447(3), 1449 (1). При этом не прослеживается тенденции полной замены галеями типа "Фландрских" (то есть изготавливавшихся преимущественно для плавания в Атлантике и Северном море) традиционных галей sottili Романии-Черного моря. Разные типы галей соседствуют в mudae, в зависимости от наличия судов в арсенале и, иногда, условий аукциона и характера перевозок. Хотя тяжелые галеи могли перевозить до 240 т. груза, вряд ли эти гиганты напоминавшие "круглые" суда и отличавшиеся малой маневренностью, посылались в столь далекие вояжи. Источники свидетельствуют об иных показателях тоннажа, ок.360 милиариев

(171,7 т.): SMar,III, f.116r-v :12/V 1449. Обычные же галеи Романии-Черного моря в тот период имели тоннаж от 300 до 320 милиариев (ок.143-153 т.), что почти соответствовало стандартам начала XIV в. : SMar,I, f.13v: 26/I 1441.Ср.:*Lane F.C.* Venice and History... P.345- 370.

[63] *Luzzatto G.* Storia... P.44-45.

[64] *Doumerc B.* La crise...

[65] SM,XXI, f.83v (Blanc. Flotte...P.103).

[66] SM,XXV, f.78v-79r: 15/II 1350.

[67] SM,XLII,f.69r-v (*Silberschmidt M.* Das orientalische Problem zur Zeit der Entstehung des Türkischen Reiches nach venezianischen Quellen. Leipzig, 1923. S. 141): 4/VII 1392.

[68] SM,XLIV,f.79v:7/I 1399 :" quod nostri progenitores ultra omnia alia viagia ad que nostri cives navigant cognoverint esse utilissimum, et considerato, quod nisi provideantur viagium illud potest dici esse amissum, quod redundavit et redundat ad non modicum dannum nostri comunis, civium et fidelium nostrorum..."

[69] SM, XLIV, 140v: 29/I 1400; SM,XLV,f.53r-v: 11/II 1401. f.131r: 28/I 1402; SM,LII, f.113r: 29/VII 1418; SMar,I, f.13v: 26/I 1441; SM, LVII, f.240r: 28/VII 1430: " cum recordetur, quod pro bono et utile mercatorum nostrorum Trapesunde provideatur circa tempus, quod galea que illuc mittitur habeat ibi stare, quia pro multis casibus, que possunt occurrere, utilissimum et fructuosum esset mercatoribus, quod galea ibi se reperiret..."

[70] См.,напр.: SM,XLVIII,f.58v: 15/III 1409; SM,LVIII, f.116r- 118r(RS, N 2282): 26/V 1432.

[71] DS, T.1, VI,N 226-227: IX 1321. Отмена этого решения: DS, T.1,VII, N 95: VI 1322. Аналогичная попытка отправить караван в феврале и декабре: DS, T.1, IX, N 178: II 1326; DS, T.1, X, N 30: XI 1326, N 39,42: XII 1326 - суда февральского каравана отправлялись, видимо, в апреле. MC, Spiritus, f.4v: 24/IV 1326, f.10v: 20/XI 1326.

[72] О согласовании ритма навигации галей Романии и Фландрии см.: *Astuti G.* L'organizzazione giuridica del sistema coloniale e della navigazione mercantile delle città italiane nel medioevo // Méditerranée et Océan Indien... P.81; *Lane F.C.* Venice and History... P.109-127.

[73] DS, T.1, VI, N 96: I 1321.

[74] SM, XV, f.3v (*Blanc.* Flotte...P.3; DS, T.2. P.10-11): 19/III 1332.

[75] SM, LIX,f.115r: 13/VI 1435.

[76] SMar, I, f.90v-92v: 28/IV 1442 (RS, N 2574).

[77] Напр.: *Sassi S.* Lettere di commercio di Andrea Barbarigo, mercante veneziano del '400. Napoli, 1951. P.39,42: 19/II 1432.

[78] В 1346 г. срок отплытия был установлен до 16/IX, затем, в связи с особыми обстоятельствами, продлен до 6/XI: SM,XXIII, f.56r-57r (*Blanc.* Flotte...P.134; RS, N 192): 5/IX 1346. В 1349 г., в обстановке кризиса, отправка галей должна была произойти до 1/IV : SM, XXIV, f.107r-108r: XII 1348.

[79] *Uzzano Antonio, da.* La Pratica della mercatura // *Pagnini G.-F.* Della Decima e delle altre gravezze. Lilsbona; Lucca, 1766. P.104.

[80] *Mueller R.C.* " Chome l'uccielo di passagio", la demande saisonnière des espèces et le marché des changes à Venise au moyen âge // Etudes d'histoire monétaire, XIIe- XIXe siècles / Ed. *J.Day.* Lille, 1984. P.218.

[81] *Lane F.C.* Venice and History... P.128-141.

82 Напр.: SM, LV, f.143r: 13/VII 1425. Получив галеи из арсенала лишь 6 июля, патрон не смог вовремя начать погрузку. Срок ее был продлен с 16 до 20 июля.

83 *Doumerc B.* La crise...P.609-612.

84 *Luzzatto G.* Studi... P.37; *Lane F.* Navires... P.259-260.

85 *Mallett M.E.* The Florentine galleys... P.34.

86 *Manfroni C.* La crisi...; *Kedar B.* Merchants...

87 *Luzzatto G.* Studi...P.42; Hocquet J.-C. Le Sel... T.2. P.541.

88 *Lane F.C.* Venice and History... P.132-136.

89 См., напр.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.51-52, 61-64 и др. *Он же.* Итальянские... Гл.V.

90 *Fenster E.* Zur Fahrt... S.165-166.

91 Ibid. Doc.N 4-27, S.171-185.

92 SM, XXXI, f.28v: 22/VII 1363.

93 Инканти в применении к навигации в Трапезунд, рассматривались нами ранее (*Карпов С.П.* Трапезундская империя... С.81-89, 176-177). В данной работе применены иные критерии для анализа: учитываются все маршруты черноморской навигации, совокупная величина инканти всех галей (а не средний показатель инканти на 1 галею) и др. В имеющейся сводной таблице инканти за 1332-1450 гг., составленной Ф.Тирье (RS, T.3. P.268-269), имеются лакуны, которые мы старались восполнить,в частности, в данных о навигации за 1333, 1336, 1342, 1350, 1362-65, 1383, 1399, 1403, 1429-31 гг. Существенной общей модификацией принятого в разных работах анализа инканти является учет таких "минусовых" показателей, как государственные субсидии патронам.

94 *Luzzatto G.* Storia... P.138-139. О факторах инканто см. также: *Thiriet F.* Etudes... N 8; *idem.* La Crise des trafics vénitiens au Levant dans les premières années du XVe siècle // Studi in memoria di F.Melis. Napoli, 1978. T.3. P.62-64; *Карпов С.П.* Трапезундская империя ... С.82-84.

95 Замена галей меньших размеров на большие влекла за собой дополнительный взнос с капитана флотилии, погашавшийся затем патронами (см.: SM, LIX, f.9v: 19/X 1433, f.15v: 26/XI 1433 - замена галеи размеров галей Бейрута большей, с дополнительным платежом 300 дукатов).

96 Нередко, однако, галеи предоставлялись патрону уже после инканто, и он не мог знать, на каком именно корабле отправится в путь. В этом и иных случаях прибегали к распределению галей между патронами по жребию.

97 *Muller G.* Documenti... P.297-301. См.подробнее ниже, Заключение.

98 *Thiriet F.* Etudes... N 8. P.505-506.

99 См.*Карпов С.П.* Итальянские ... Гл.2-3.

100 SM, XIX, f.72r (Blanc. Flotte...P.76-78): 26/III 1341.

101 SM,XVII, f.68v (*Blanc.* Flotte...P.44): 30/XII 1336, f.94v (*Blanc.* Flotte...P.55): 10/III 1338.

102 См.: SM, XVII, f.62r (*Blanc.* Flotte...P.40; RS, N 70): 16/VII 1336, f.65v (*Blanc.* Flotte...P.42): 20/IX 1336; SM, XIX, f.29r (*Blanc.* Flotte...P.71): 27/VII 1340.

103 SM,XVIII, f.21r (*Blanc.* Flotte...P.62): 5/IV 1339 - "...quia est maximum incomodum et deffens in portibus".

104 SM, XX, f.50v(*Blanc.* Flotte...P.88): 29/IV 1342.

105 RS,T.3. P.268-269.

106 SM,XXXI, f.70v (RS, N 419): 21/VII 1364.

107 Плохое состояние торговли в Тане и желание купцов направить товары в Трапезунд отмечены в постановлениях Сената 1364, 1367, 1368 гг.: см.пред.прим., а также: SM,XXXII, f.40r (RS, N 442): 6/IV 1367, f.106v: 2/III 1368.

108 См.: *Карпов С.П.* Венецианско-трапезундский конфликт 1374- 1376 гг. и неизвестный мирный договор 1376 г. // ВВ. 1978. Т.39. С.102-109.

109 См. *Карпов С.П.* Трапезундская империя.... С.73-77, 84-85.

110 SM, XLIV, f.38r (RS,N 940): 19/IV 1398.

111 SM,XLIV, f.79v-80v (RS, N 955): 7/I 1399.

112 *Hocquet J.-Cl.* Le Sel... T.2. P.544.

113 ASV, Coll. Notat.,III, f.19r: 12/I 1399.

114 Ibid., f.41r (DS,T.2.N 963): 4/II 1400.

115 Ibid.,f.77v (DA,T.2,N 979): 3/II 1402.

116 SM, XLIV, f.79v-80v: 7/I 1399, f.140v-142r (RS, N 974): 29/I 1400; SM,L, f.53r-v (RS, N 1001): 11/II 1401, f.131r-134r (RS, N 1038): 28/I 1402.

117 Ibid.; также: SM, XLIV, f.90v: 6/III 1399, f.144v (RS, N 977): 19/II 1400; SM, XLV, f.61v: 6/III 1401; SM, XLVI, f.3r: 3/II 1402.

118 *Thiriet F.* De l'importance des mers dans le système romaniote de Venise // BBulg. 1981. T.VII. P.84.

119 SM,XLVII,f.55r-v (RS, N 1220): 14/VI 1406.

120 SM, XLVII, f.85r (RS, N 1237): 20/XII 1406.

121 SM, XLVII, f.116v-117r (RS, N 1263): 30/V 1407.

122 SM,XLVIII, f.150v-151v : 9/VI 1410.

123 SM, XLVIII,f.160r: 10/VII 1410.

124 *Карпов С.П.* Трапезундская империя.... С.85-86.

125 *Dupuigrenet Desroussilles F.* Les Vénitiens... P.113-117.

126 *Doumerc B.* Le galere... p.367.

Глава 4

ГАЛЕИ "ЛИНИИ": ПАТРОНЫ И ЭКИПАЖИ

Большая группа венецианских оффиций во главе с комиссией Мудрых Сената контролировала и детально регламентировала наем экипажей и назначение оффициалов галей[1].

Шиурма - экипаж галеи- состояла из: 1)гребцов и homines de pede- матросов,управлявших парусами и рулями; 2)лучников- баллистариев; 3) командного состава (капитан флота, патрон, навклеры, советники патрона или капитана, адмиралы, комиты, присяжные патроны); 4)"специалистов" (писец и его помощник, лоцман, 2 повара, трубачи, плотник и конопатчик, врач,он же часто и брадобрей, священник-нотарий).

Таблица 8

Управление и экипаж галей «линии»

КАПИТАН ВСЕХ ГАЛЕЙ

КОМИССИЯ ТРЕХ НОБИЛЕЙ (на каждом судне)	СВИТА КАПИТАНА	ЛОЦМАН MUDAE
	адмирал капеллан-нотарий 2 трубача 2 барабанщика врач-брадобрей 3 слуги	

ПАТРОН ГАЛЕИ

КОМАНДНЫЙ СОСТАВ		*«СПЕЦИАЛИСТЫ»*
Совет XII Комитет	гребцы Матросы (марсовые, рулевые и пр.)	Баллистарии Слуга, 2 писца, 2 повара
Советник патрона, присяжный патрон, 8 навклеров		Плотник, конопатчик

Общее руководство навигацией каждой из галей осуществлял патрон. Под патронами вообще в Венеции понимались: 1)лица, взявшие галею с торгов и организовавшие затем ее плавание; 2)командиры отдельных судов, арматоры (т.е. те, кто снаряжали корабль и действовали в интересах его собственников); 3)назначаемые коммуной командиры галей коммуны, получавшие жалованье от государства; 4) так называемые присяжные патроны, оффициалы галей более низкого ранга (padroni giurati, patroni iurati, posticii)[2]. Иногда патронами называли и всех собственников - совладельцев частного судна[3].

Патроном аукционных галей мог быть лишь нобиль. Пополану разрешалось владеть только парусным судном[4]. В числе патронов галей "линии" Романии - Черного моря были представители многих патрицианских семейств. Среди них явно выделяются фамилии Контарини (29 человек), Соранцо (18), Лоредан (13), Веньер (12), Джустиниан (11), Морозини (11), Дандоло (10), Бембо (9), да Канал (8), Капелло (8), Микьель (8), Дольфин (7), Квирини (7), Пизани (7)[5]. Все это - знаменитейшие роды Венеции, проявившие себя во всех сферах политической и экономической жизни. Их подавляющее большинство (Контарини, Бембо, Дольфин, Дандоло, Джустиниан, Микьель, Морозини, Квирини, Соранцо) относилось к древней венецианской знати, и лишь некоторые(Лоредан, Веньер) - к так называемой новой знати[6]. Из 84 семейств олигархии, представители которых были патронами галей Романии в XIV - первой половине XV в., члены 47 родов, включая всех представителей лидирующей группы, известны как купцы и оффициалы в Южном Причерноморье. Однако, как убедительно доказала швейцарская исследовательница Д.Штэкле, реальной связи между исполнением представителем какого-то рода консульской или иной должности в факториях и заинтересованностью того же рода в организации плавания именно в данный регион не прослеживается. Родственные связи с администраторами факторий не были важным фактором при проведении инканти[7].

Отправлявшимся в плавание патронам не возбранялось заниматься торговлей. Ограничениям они подвергались лишь в случае опасности, когда им запрещалось сходить на берег и они должны были ночевать на галее[8]. Тогда патрон мог поручить ведение торговли одному из оффициалов или купцов.

Доход патрона формировался за счет фрахта, после выплаты оклада экипажу и вычета всех расходов, включая и сумму инканто. К расходам относились компенсация и возвращение фрахта лицам, чьи товары погибли или не были доставлены в пункт назначения. Патроны должны были также произвести

расчет с арсеналом и возместить ему стоимость износившихся снастей и утраченной экипировки галеи, выдать деньги на покупку сала для смазывания корпуса галеи, на покупку леса для ремонта судна. Для собора св. Марка патроны в обязательном порядке приобретали на свои деньги воск. Патрон платил за якорные стоянки в иностранных портах и таможенные пошлины за сам корабль[9]. Расчет патронов с партнерами производился лишь после погашения всех этих расходов[10].

Нередко точное выполнение патронами предписаний Сената приносило им дополнительные убытки. В 1386 - 1390 гг., например, на патронов ложился дополнительный расход на доставку товаров на лодках из Таны в Плану, где стояли галеи[11]. Получая плохие новости о политической ситуации в Тане, купцы не отправляли туда свои товары. Чтобы сократить убытки патронов, Сенат разрешал им брать товары до Каффы[12]. Если дополнительные расходы не компенсировались величиной фрахта, патроны отказывались плыть в Тану или в Трапезунд[13]. Сенат мог в таких случаях прибегнуть к суровым мерам, заставив патронов под угрозой высокого штрафа выполнить предписание[14]. Но чаще, особенно когда преследовались политические или военные цели, Сенат возмещал патронам дополнительные расходы, как, например, в 1364 г., когда впервые после длительного перерыва галеи пошли в Трапезунд. Для компенсации плавания с изменением первоначально заданного маршрута, 12-дневной стоянки в Трапезунде, а также дополнительной оплаты экипажа (refusura) Сенат ввел дополнительную пошлину на товары в Тану и Трапезунд в пользу патронов[15].

Бывали случаи, когда плавание по заданному маршруту было неосуществимо, независимо от желания патрона. В 1442 г. Витторе Дольфин не смог идти в Тану и Каффу, как намеревался, из-за нехватки продовольствия. Галея должна была вернуться от острова Тенедос к Негропонту, где подпала под запрет, введенный Советом XII этой фактории, покидать порт в течение 1,5 месяца, очевидно, из-за османской угрозы. Патрону был нанесен большой урон: еще при отплытии из Венеции он уплатил партнерам 150 дукатов (которые теперь потерял), не получил ожидаемого фрахта, так как не доставил товары в черноморские порты, и был вынужден стоять в порту Негропонта, платя экипажу и неся другие убытки. Так как все это патрон претерпел не по своей вине, Сенат частично компенсировал ущерб, уплатив патрону 500 дукатов[16].

Немало трудов патронам стоило доказать обоснованность трат на ремонт корабля в пути и добиться от Сената утверждения расходов, произведенных по раскладке (ad varеam) с

товаров[17]. Если расходы не утверждались, то они относились на счет патрона.

Отношения патронов с купцами также далеко не всегда были безоблачными. Основная проблема состояла во взимании фрахта в полном объеме[18] и привлечении купцов к некоторым дополнительным расходам. Чтобы избежать возможных трений, Венеция, особенно с середины XIV в., прибегала к детальной регламентации норм взимания фрахта.

Регламентация распространялась и на всю деятельность патрона. Он отвечал за оснащение и вооружение судна и комплектность экипажа. Если проверка устанавливала некомплектность экипажа, патрон платил штраф от 10 до 50 лир гроссов за каждого недостающего гребца[19]. Патрон должен был приносить присягу на Евангелии, что не примет в качестве комита или другого оффициала какого-либо своего кредитора, держателя каратов инканти галеи или того, кто предложит ему подношение[20]. Патрон контролировал уровень погрузки и был обязан принимать на борт все товары купцов, отправляемые в определенный порт, если они подлежали перевозке на галеях "линии"[21]. Если патрон, при наличии места, выгрузил бы товары и не пожелал бы перевезти их, то он штрафовался на 500 дукатов и выплачивал купцу сумму ущерба и проценты с ожидаемой прибыли[22]. Но патрон не имел права принимать на борт грузы без специальной квитанции (bulleta) налоговых оффиций Венеции или капитана галей[23]. Он материально отвечал за сохранность имущества купцов и возмещал убытки при краже товаров[24]. В случае неуплаты или задержки жалованья экипажу патрон штрафовался на 100 дукатов за каждого члена шиурмы, а подчас и лишался на 5 лет права быть патроном галеи[25]. При задержке отплытия галеи в срок опять-таки штрафовался патрон[26].

Отчетность по навигации возлагалась на капитана и писцов галей. Однако и патрон был обязан в течение 10 дней после прибытия в Венецию представить адвокатам коммуны отчет преимущественно финансового характера[27]. В начале XIV в. патроны галей, снаряженных коммуной, при возвращении из плавания подавали полный список грузов, а Большой Совет (позднее Сенат) в течение 15 дней изучал вопрос о выполнении патронами их обязанностей и выносил, после голосования, решение об одобрении или осуждении их действий[28].

И все же, несмотря на важную роль патрона как командира галеи и материально ответственного лица, основную роль в организации вояжа играл капитан галей Романии, которому было вверено общее руководство караваном судов и контроль над деятельностью патронов и оффициалов. Перед отплытием

капитан получал от Сената подробный текст предписания (commissio). Немногочисленные документы такого рода сохранились в фондах Венецианского архива[29]. Нередко commissiones переписывались из года в год с небольшими модификациями, если не происходило значительных изменений в условиях судоходства и были по сути типовыми формулярами с дополнениями на конкретный случай, в соответствии с решениями Сената. Зная это, в 1414 г. Сенат предписал пересмотреть прежние commissiones, исключить устаревшие нормы и сократить тексты[30]. В инструкцию включались все нормы, регламентирующие навигацию, права и обязанности капитана, патрона и членов шиурмы на основании решения Сената о muda данного года и сложившейся навигационной и правовой практики снаряжения галей "линии".

Избрание капитана галей Романии из числа нобилей старше 30 лет осуществлял Большой Совет 2 - 4 турами голосования[31] через несколько дней после проведения аукциона или за день-два до отплытия[32]. Должность капитана галей считалась одной из наиболее престижных в Республике св. Марка. Желая, чтобы максимальное число нобилей прошло через нее, Большой Совет в 1410 г. запретил повторное переизбрание какого-либо лица капитаном ранее, чем через 5 лет[33].

Устанавливаемый Сенатом оклад капитана в 30-50=е годы XIV в., а также в конце XIV - начале XV в., составлял 6 лир гроссов (60 дукатов) в месяц[34], однако в счет оклада капитан был должен содержать 3 слуг, священника-нотария и адмирала[35]. В случае придания каравану галей "линии" военных функций к свите капитана причислялись также врач, 2 трубача, 2 горниста[36].

Выплата оклада капитану производилась из сумм фрахта. Иногда Сенат разрешал патронам (в виду особых обстоятельств, при нехватке средств) производить сбор денег по раскладке среди купцов (varea) для уплаты жалованья капитану и другим оффициалам галей[37].

В 60=е годы XIV в., с наступлением кризиса и усложнением условий навигации, оклад капитана временно возрастает до 10 лир гроссов в месяц, несмотря на снижение инканти и сокращение числа галей. Опасности навигации и сложность экономической конъюнктуры требовали, чтобы вояжем, в котором участвовали и галеи, снаряженные самой коммуной, руководили наиболее опытные люди[38].

С 10=х годов XV в. реальный оклад капитана снижается. В 1412 - 1452 гг.(за исключением 1431 - 1432 и 1442 гг., когда он составлял в условиях повышенной военной опасности 30 лир

гроссов за все плавание[39]) жалованье капитана составляло 24 лиры гроссов за все путешествие[40]. Так как в среднем viagium длился 6 месяцев, прежний оклад капитана составлял бы 36 лир гроссов (как в 30-50=е годы XIV в.) или даже 60 лир гроссов (как в 60=е годы XIV в.). Понижение жалованья капитана в XV в. было частично связано с еще более резким сокращением числа галей Романии - Черного моря. Но подчас снижение оклада капитану происходило непропорционально высокому уровню инканто. Можно предполагать, что патроны, стремясь ограничить расходы, делали это частично и за счет оклада капитана. Укажем для сравнения, что капитан галей Фландрии (вояж которых занимал больше времени) получал в XV в. до 600 дукатов[41].

Как правило, капитану галей Романии запрещалось лично заниматься торговлей в период навигации и соучаствовать с патронами в инканти. В виде исключения, капитану разрешалось приобретать драгоценные камни, для осмотра которых он мог даже выйти на берег[42], и (главным образом, при понижении оклада) провезти ограниченное количество своих товаров с целью их реализации. При этом строго соблюдалось правило, чтобы капитан не был совладельцем патронов в доле фрахта[43].

Ограничения на ведение торговли (которые капитан мог частично обойти, дав поручение вести свои торговые дела какому-либо иному лицу) диктовались прежде всего интересами безопасности галей, ради чего капитану предписывалось оставаться на борту днем и ночью, либо в течение всего плавания[44], либо в тех портах, где была повышенная опасность[45]. Иногда капитану предписывалось лишь ночевать на галеях. Днем он мог покидать их[46]. Традиционными, например, были запреты покидать галеи в Константинополе[47]. Венецианские байло в этом городе даже получали специальные предписания Сената, запрещающие им созывать Совет XII, правомочный разрешать капитанам сходить на берег[48].

Капитан должен был предпринимать и другие меры предосторожности: следить за тем, чтобы весла и оружие не оставлялись на берегу и чтобы корму галей также не вытаскивали на сушу[49] (тогда галея не могла быстро выйти в море); чтобы борт корабля единовременно покидал минимум матросов (чаще всего - не более 20-30 человек с галеи[50].

В сложной военно-политической обстановке обязанности капитана возлагались на высших оффициалов венецианских факторий и других магистратов.Не найдя в 1350 г., в преддверии войны с Генуей, достойного кандидата, Сенат решил назначить капитаном галей Романии до Константинополя венецианского

байло,отправлявшегося в этот город к месту назначения, а далее, до Таны - консула Таны. На обратном пути должность капитана должны были исполнять высшие магистраты тех же факторий, возвращавшиеся в Венецию по истечении своих полномочий[51]. В 1396 г., в обстановке военной угрозы, предполагалось вверить общее командование галеями Романии супракомиту Гольфа (командиру конвоя сопровождения) с титулом вице-капитана Черного моря[52]. Однако затем Сенат вернулся к традиционной практике избрания капитана[53].

В том случае, если караван галей Романии разделялся в Черном море на два отряда, капитан отправлялся с большей частью флота. Если же в Тану или Трапезунд шла одна галея, то ее патрон автоматически становился капитаном. Сложнее обстояло дело, когда караван разделялся на отряды по нескольку судов в каждом. В таком случае капитаном меньшей флотилии временно избирали одного из купцов с правом остаться в Тане или Трапезунде и быть замененым другим лицом, по распоряжению венецианского байло или консула[54]. Руководство навигацией могло быть поручено и одному из патронов[55]. С 70=х годов XIV в. практиковался и иной вариант, когда капитаном меньшей части флота, идущей в Трапезунд, назначался байло Трапезунда[56] или супракомит галей коммуны[57].

Права и обязанности капитана галей Романии были весьма обширными. На всем маршруте навигации он наделялся полномочиями высшего должностного лица Венецианской республики.Он командовал флотом, отвечал за точное следование маршруту и имел право корректировать его в зависимости от ситуации[58]. Но за невыполнение приказов о направлении каравана галей по данному маршруту, например в Тану, капитан, как и патроны, карался штрафом[59]. В случае военных действий все меры по их ведению осуществлял капитан[60]. Пока он следовал вместе с патрульной эскадрой Гольфа, он подчинялся капитану галей Гольфа[61], однако в отсутствии капитана галей Гольфа его заместитель, супракомит Гольфа, вместе со всеми своими судами подчинялся капитану галей Романии[62].

Капитан тщательно контролировал деятельность патронов, которые должны были, например, сдавать ему в течение трех дней свои финансовые записи для внесения их в регистрационный журнал - кватерно[63]. Он наблюдал за тем, чтобы патроны, при наличии соответствующих предписаний, не покидали галеи[64]. В случае болезни и смерти патрона капитан назначал ему замену[65]. Капитан не вербовал экипаж. Этим занимались патроны. Он мог приглашать лишь лоцма-

нов[66]. Однако он следил за комплектностью шиурмы[67], проверял подготовку нобилей-арбалетчиков, которых ему представляли патроны[68], надзирал за исполнением правил хранения оружия на борту[69], за тем, чтобы члены шиурмы, выходя на берег, не носили оружия, дабы избежать возможных неприятностей[70]. Как только галеи покидали пределы Адриатики, он проверял наличие у купцов арбалетов и другого обязательного вооружения, штрафуя виновных, если у них не было оружия[71]. К числу основных обязанностей капитана относился также контроль за выплатой окладов и снабжение экипажа продовольствием.

Если Республика отправляла галеи "линии" на свой счет, то капитан производил выплату окладов экипажу, получая на это деньги или в самой Венеции, или в венецианских портах по пути следования, либо беря часть средств из фрахта[72]. При навигации аукционных галей плательщиками окладов были обычно их патроны, сначала авансирующие часть средств, а затем получающие возмещение из выплачиваемого в пути следования фрахта. Капитан следил лишь за правильностью выплат денег шиурме и за их регистрацией. В том случае, если патроны не имели достаточных средств в наличии, капитан должен был получить их по камбию (форма кредита, предусматривающая перевод денег и их обмен[73]) с последующим погашением займа в Венеции от поступлений с фрахта[74]. Но иногда все полномочия по расчету с экипажем и сбору фрахта передавались капитану. Сенат принимал решения, чтобы купцы вносили фрахт в Венеции не патронам, а специальной комиссии экстраординариев, а те, в свою очередь, должны были передать деньги капитану, чтобы он мог отправиться в путь без задержки. Остаток средств после выплаты оклада шиурме и вычета причитающихся ему сумм капитан передавал патронам[75]. Подчас и сбор фрахта на всем протяжении плавания, вне Венеции, вверялся капитану. Тогда он выдавал патронам лишь необходимую на текущие расходы часть средств, а остальные деньги вручал по возвращении в Венецию экстраординариям вместе с регистрационными журналами фрахта и выплат, чтобы эти чиновники, учтя все платежи и долги патронов, произвели с ними полный расчет[76].

Капитан должен был не допускать незаконных дополнительных выплат, так называемых "даров" оффициалам галей[77]. Он следил также за исполнением запрета на погрузку товаров на галеи сверх норм, чтобы не создавать опасности навигации[78], без специальной квитанции экстраординариев, свидетельствующей об уплате налогов и фрахта[79]. За выдачу в пути квитанции на погрузку, запись товара и фрахта отвечал

капитан[80]. Регистрация всех квитанций велась в специальных тетрадях, и разгрузка в портах производилась на основании этих записей. Тетради капитан должен был предоставлять экстраординариям через 15 дней после возвращения в Венецию для контроля[81].О штрафах за погрузку товаров без квитанций капитан объявлял во всех портах, вплоть до Рагузы[82]. Капитану запрещалось выдавать квитанции после завершения погрузки, "задним числом"[83]. Для уравнивания фрахта и уровня загрузки разных галей капитан мог передавать товар с одного корабля на другой[84]; он же следил за выполнением предписаний об обязательности погрузки или разгрузки в том или ином порту[85], об использовании стандартных мер[86], о том, чтобы товары размещались в специально предназначенных местах, в зависимости от категории[87]. Капитан должен был препятствовать самовольной разгрузке товаров купцами, так как это вело к нарушениям в уплате фрахта и даже пропаже имущества[88].Но если капитан, нарушив законы, выгружал товары купцов на сушу или не доставлял их к месту назначения без достаточных оснований, купцы могли возбудить против него иск[89]. В том случае, если он не мог взять на борт всех товаров, он производил раскладку между купцами и отвечал за ее правильность; в любом случае он должен был доставить товары либо в порт назначения, либо, при невозможности это сделать, в ближайшее к нему место[90]. Отвечая за сохранность товаров и имущества купцов, в случае неожиданной смерти купца без завещания капитан тщательно собирал и описывал оставшееся имущество и предоставлял Сенату в течение 20 дней по прибытии отчет о нем[91].

Все дополнительные средства на покрытие расходов по навигации собирал также капитан[92].

Сосредоточив в своих руках финансовое управление, следя за точным исполнением предписаний Сената, посылая еженедельно на каждую галею для контроля баллистария-нобиля[93], карая нарушителей[94], капитан фактически контролировал отношения патронов с экипажем. Ему помогала создаваемая на каждой галее специальная комиссия из трех купцов-нобилей старше 25 лет. Эту комиссию капитан должен был назначить до отплытия судов из Полы. Обо всех замеченных нарушениях комиссия сообщала капитану или другим венецианским оффициалам в портах следования, получая четверть суммы от налагаемых на нарушителей штрафов[95].

Капитан обладал суммой судебно-административных прав: "Rationem et iustitiam facies inter gentem tibi commissam",- отмечалось в тексте Поручения капитану[96]. В случае неповиновения или мятежа на борту капитан должен был арестовать

виновных и передать их венецианским властям в порту для суда и следствия. Но если корабль находился в море, то капитан сам судил их[97]. После вынесения приговоров капитан не имел права изменить их, смягчить или отменить наказание[98]. Права капитана были весьма обширны: он мог приговорить к отсечению головы любого оффициала галей и всех, бывших у руля, если галея, вопреки его приказу, покинет место сражения. В случае обид или ущерба венецианцам капитан мог по своему усмотрению приказать захватить имущество виновника, в том числе и иностранца, наказать его или нанести ущерб противной стороне,сообразуясь со степенью вины и обстоятельствами дела[99].

Из вышеизложенного ясно, что капитан во время плавания обладал правами венецианского консула или "ректора". Осознавая значение его полномочий как представителя Республики, Сенат неоднократно поручал капитану исполнять посольские функции и конкретные дипломатические поручения[100]. По возвращении в Венецию капитан представлял Сенату отчет о вынесенных им приговорах, о сохранности имущества, принадлежащего коммуне и умершим купцам и членам шиурмы[101], о доходах, расходах и фрахте, в соответствии с записями в quaterno, который сдавался на проверку[102]. При нарушении условий commissio против капитана могли возбудить судебное дело[103] или предъявить ему административный иск. Так было, в частности, в 1431 г., когда капитан Андреа Лоредан не внес положенных 300 дукатов при замене обычной галеи на большую, типа фландрской. Так как капитан действовал от лица патронов, Сенат обязал последних уплатить эту сумму[104].

Важную роль в командном составе галей играли супракомиты и комиты. Супракомит был командиром преимущественно военного судна, снаряжаемого коммуной и исполнял функции патрона[105]. Супракомитом избирался нобиль, прослуживший на флоте более четырех лет. Избрание производилось на заседании Большого Совета по рекомендации Сената[106]. Комит торговой галеи подчинялся патрону, управлял гребцами, следил за парусами и якорями, словом, командовал шиурмой[107]. Избрание и утверждение комитов торговых галей осуществлялось Сенатом и Коллегией. Супракомиты и комиты, получившие при голосовании меньшее число голосов рассматривались как резерв будущих лет[108]. По решению Сената, комиты должны были быть на всех галеях Романии, кроме галеи капитана[109]. Если комит исполнял должность командира корабля, то он должен был выполнять функции патрона, не покидать галею ночью[110], руководить боевыми действиями[111]. Если обстоятельства того требовали,

в боевой обстановке супракомитами галей Таны и Трапезунда становились супракомиты патрульных галер Гольфа[112]. Как патронам и капитанам, супракомитам могли давать посольские и иные поручения[113].

Жалованье комитов галей Романии было стабильным и составляло 5 лир 6 гроссов за плавание[114]. Для сравнения укажем, что оклад патрона галей коммуны в начале XIV в. составлял 3 лиры гроссов в месяц (около 18 лир за плавание)[115]. Столько же получал и супракомит военной галеры в 1341 г.[116] В положении комитов и супракомитов, как видим, было существенное различие. Супракомит приравнивался к патрону, комит был субалтерном. При некотором падении стоимости денег реальные оклады комитов в течение изучаемого периода существенно снизились. Правда, доходы комита не ограничивались жалованьем. Он имел право заниматься торговлей[117], мог провести без уплаты фрахта определенное количество грузов, как правило, 1 милиарий[118]. Однако с некоторым оживлением торговли со второго десятилетия XV в. коммуна предпочитает заменять это право другим, разрешая комиту провезти грузы (шелк, кармазин и т.п. товары) на сумму до 200 дукатов[119]. Затем эта льгота отменяется вовсе, и взамен комит получает компенсацию в Венеции - 40 дукатов[120]. Коммуна предпочитала полнее использовать полезную емкость галеи для получения высокого фрахта и стимулирования аукциона.

Присяжный патрон (patrono giurato, posticcio) осуществлял функции, близкие к комиту. Комит мог командовать гребцами на участке палубы от кормы до мачты, а присяжный патрон - от мачты до носа[121]. Часто присяжные патроны упоминаются в связи с взиманием фрахта: именно они непосредственно исполняли предписания капитана о погрузке товара и должны были следить, чтобы не грузили товары без bulleta[122]. А.Сачердоти усматривает их основную функцию в заботе о поддержании галеи[123]. Присяжные патроны не были высокооплачиваемыми оффициалами. В 1423 - 1442 гг. они получали лишь 30 дукатов за все плавание[124]. Первоначально им разрешалось провести без фрахта 500 либр[125] и даже планировалось увеличить это количество до 2 милиариев грузов[126], но в 1423 г. количественная оценка была заменена, как и в случае с комитами, денежной. Им был установлен максимум стоимости грузов, провозимых без фрахта, - 150 дукатов[127]. В следующем году и это решение было аннулировано с введением компенсации в Венеции - 30 дукатов[128].

На галеях Романии было несколько, как правило, до 8 кормчих - навклеров. Они занимались управлением галеи с

помощью рулей и парусов, ставили ее на якорь и организовывали погрузку в трюмы[129]. Если в древности и в Византии, до XI-XII вв., навклер - капитан или хозяин корабля[130], то на венецианской галее (как, впрочем, и в поздней Византии) он - второстепенный оффициал, подчиненный капитану, патрону и комитам[131]. Навклер нанимался, а не избирался Сенатом или Коллегией. Оклад навклера имел тенденцию к снижению. Однако в 1414 г., видимо в связи с нехваткой хороших навклеров, Коллегия увеличивает жалованье четырем из восьми оффициалов с 5 до 6, а потом и 7 дукатов в месяц (немногим более чем оклады баллистариев) и оплачивает их расходы на питание[132].

В отличие от навклеров адмирал галей - первый помощник капитана, ведавший общими вопросами навигации. Он избирался из числа наиболее опытных моряков-пополаров на заседании Коллегии[133]. Его оклад был выше, чем у оффициалов среднего звена. Адмирал следил за дисциплиной шиурмы и выполнял ответственные поручения капитана[134]. Так например,в 1395 г. он должен был при прибытии галей на рейд Таны на лодке отправиться к консулу Таны и выяснить, можно ли продолжать идти вверх по Дону до города[135]. Адмирал числился в свите капитана, который выдавал ему деньги на содержание[136]. Адмирал избирался Коллегией и число желавших занять эту должность было, как правило, велико: от 5 до 19 человек на место[137].

На каждой галее функции, близкие к тем, что выполнял адмирал в применении ко всему каравану галей "линии", осуществлял помощник патрона, советник - homo consilii[138]. Конкурс на замещение этой должности был так же велик, как и на должность адмирала.

В числе оффициалов каравана галей были и лоцманы. Их брали либо на все плавание, либо, особенно в XV в., на определенный отрезок маршрута. Видимо, были постоянные лоцманы, получавшие фиксированный оклад[139]. Однако, в случае необходимости нанимали и специальных лоцманов для плавания в Эгейском[140] и Черном[141] морях и даже отдельно - для навигации в Монкастро[142]. Особого лоцмана брали также при возвращении от Истрии до Венеции[143]. Труд "штатных" лоцманов оплачивался капитаном из сумм фрахта, запрещалось делать это по раскладке со всех перевозимых товаров, как поступали в случае найма дополнительного лоцмана[144].

В составе экипажа галей Романии было 2 писца. Один из них считался старшим (maior), другой был его помощником (scriba parvuus)[145]. Такой порядок отмечен еще в венецианских морских статутах 1255 г., когда писцы избирались патронами

частных галей и утверждались в должности консулами по делам торговли[146]. В дальнейшем писцы приглашались патронами и утверждались Кварантией без прочих формальностей. Каждый писец приносил присягу не допускать погрузки товаров на галею без квитанции экстраординариев[147]. С 1442 г. писец должен был доказывать свое венецианское гражданство, а с 1447 г. - давать залог 1000 дукатов, из которого, при нарушении им правил, могли вычитать сумму штрафа[148]. Главнейшая обязанность писцов состояла в регистрации в особой тетради всех принятых на борт и сгруженных товаров и фрахта. Писцы были обязаны лично присутствовать при погрузке, записи ими производились по приказу патрона или супракомита[149].

Подчас писцы, желая увеличить свой оклад, нанимались дополнительно еще и баллистариями. Возможно, и патроны желали подобным образом несколько сократить свои расходы на лучников и избежать штрафов при некомплектности экипажа за счет "двойного счета" писцов и баллистариев. Сенат запрещал подобную практику[150].

Как и другие оффициалы, в 20-50=е годы XV в. писцы пользовались привилегиями в перевозке принадлежавших им грузов[151]. Писцы брали поручения по доставке за плату определенного вида товаров в один из портов на пути следования галей "линии"[152].

Помимо писцов на галеях был священник-нотарий. Он состоял в свите капитана и исполнял функции капеллана и нотария всего флота. Если он отправлялся в путь на галее коммуны, то в помощь ему, для регистрации товаров, разрешалось брать еще одного писца[153]. Священник-нотарий или писцы галей оформляли с согласия капитана или патрона все сделки, долговые обязательства, завещания, передачу залогов и т.д. Без соответствующего нотариального оформления иски не рассматривались венецианскими судебными инстанциями[154]. Мы не обнаружили в источниках прямых указаний на подчиненность писцов галей священнику-нотарию. Видимо, до известной степени их функции были параллельны.

Оклад священнику-нотарию,как правило, не определялся Сенатом; его назначал капитан из собственного жалованья. Однако стремление Сената к тому, чтобы избежать слишком тесной зависимости священника-нотария от капитана, привел к решению 1333 г., когда Сенат установил ему оклад 10 сольди гроссов (5 дукатов) в месяц[155]. Такое решение не закрепилось в практике, и лишь во время отправки кокк "линии" в Черное море в 1400 - 1401 гг. жалованье его было вновь фиксировано - 5 дукатов в месяц и было приравнено к окладу баллистария[156].

За исполнение функций священника, видимо, ему полагались специальные dona. Их упоминает commissio капитану 1412 г. с запретом превращать их в дополнительное жалованье капеллану, собираемое по раскладке с купцов[157]. Dona рассматривались как частные пожертвования. В целом же священники-нотарии на венецианских галеях "линии" не отличались особо высоким имущественным и социальным положением.

В составе экипажа был врач. Коллегия врачей хирургов была учреждена в Венеции еще около 1300 г., а в 1322 г. на венецианских галеях Трапезунда был отправлен врач терапевт для попечения как за шиурмой, так и за купцами с тем же окладом, что и врач хирург[158]. Труд врача оплачивался выше, чем капеллана: в 1366 г. жалованье врача было увеличено с 10 до 15 дукатов в месяц[159]. Укажем для сравнения, что в Венеции в 1367 г. врачу, неотступно находившемуся у постели больного патриция, платили 1 дукат в день[160]. Но средний оклад медиков, терапевтов и хирургов, состоявших на службе у Венецианской республики, в 1324 г. составлял около 53 дукатов в год[161]. В конце XIV в. врач на борту галеи входил в свиту капитана, выплачивавшего ему жалованье из своих средств или из сумм, получаемых по раскладке[162]. Подчас Сенат специально оговаривал свое желание взять медика с минимальным окладом, что показывает, что сумма жалованья не была строго фиксирована[163]. Капитану воспрещалось производить медику дополнительные выплаты[164].

Врачами галей "линии" становились представители знатных семейств, как, например, Николо Барбаро, составивший дневник осады Константинополя османами в 1452 - 1453 гг.[165]

В случае сражения или эпидемических заболеваний помощь экипажу, которую мог оказать врач, была, конечно, совершенно недостаточной. На эскадру, где было от 200 до 1000 человек в среднем, приходился один врач! На галеях должны были находиться и другие лица, владевшие приемами оказания первой помощи. Это были брадобреи, обученные фельдшерскому ремеслу. На кокках Романии из 10 баллистариев было по 2 брадобрея, и предложение сократить их число до одного Сенат отверг[166]. Так как венецианские брадобреи не желали наниматься на кокки с окладом обычного баллистария (6 дукатов в месяц), Сенату пришлось повысить их жалованье до 8 дукатов[167].

Для подачи команд и сигналов на галеях были музыканты: трубачи, горнисты и барабанщик. На кокках они были из числа баллистариев[168]. Состав музыкантов на 170 галеях мог быть разным: 2 трубача без горнистов[169] или без барабанщиков[170],

по 2 трубача и горниста[171], - единого правила не существовало. Для снижения расходов патронам иногда разрешалось заменять горнистов волынщиками (zaramellae), получавшими более низкий оклад. Жалованье музыкантам платил капитан, собирая деньги с патронов, иногда - по раскладке с товаров[172].

В составе шиурмы каждой галеи были плотник и конопатчик. Ремесленники имели на корабле собственные мастерские - каюты, в которых они должны были хранить инструменты и снасти, но им запрещалось помещать там товары и вообще иметь багаж сверх установленного Сенатом размера[173].

Опытным морякам из состава шиурмы поручалось быть рулевыми, дозорными, впередсмотрящими, следившими за курсом корабля и в случае опасности подававшими сигнал бедствия[174]. Не вполне определен статус barcharius'a (barchiere). Его обязанность заключалась в перевозке грузов и людей на берег в том случае, когда галея не могла пристать к нему[175]. Наши источники лишь однажды упоминают баркария: с указанием, чтобы жалованье ему платил патрон из фрахта галей[176].

Положение оффициалов галей с середины XIV до середины XV в. ухудшалось. Их оклады не росли, а иногда имели тенденцию к снижению, увеличивались штрафы, усиливалась регламентация и вводились обременительные дополнительные обязанности; были отменены привилегии по перевозке товаров без фрахта. К этому добавлялась и прямая эксплуатация оффициалов патронами, которые имели обыкновение брать у оффициалов деньги в виде принудительных займов и платить им оклад ниже установленных норм. Все это приводило к постепенной деградации квалификации специалистов и в конечном счете - к трудностям в наборе экипажа. Лишь в 1477 г., уже после прекращения вояжей галей "линии" в Черное море, Сенат был вынужден провести соответствующую реформу[177].

Основную боевую силу галеи составляли баллистарии - стрелки из арбалетов, аркбаллист и катапульт, а с XV в.- и пороховых бомбард. Баллистарии были как на военных, так и на торговых судах. Ими становились пополары и нобили старше 20 лет. Баллистариям не разрешалось заниматься торговлей и брать на борт что-либо, кроме баллист и личных вещей[178]. Купцам и пассажирам, навклерам, писцам, слугам, ремесленникам запрещалось наниматься баллистариями[179]. Молодые нобили нередко шли в баллистарии, чтобы получить военную и морскую подготовку и занять затем должности командного состава на флоте. Иногда Сенат даже специально обсуждал вопрос о найме нобилей баллистариями для их обучения[180]. В качестве баллистариев начинали свою карьеру

многие юноши из знатных семейств, а бедные нобили состязались за право попасть в число арбалетчиков флота. В XV в. эта должность предоставлялась даже в качестве синекуры за прошлые подвиги или ради поощрения. Тогда человек не нес реальной службы, но числился баллистарием и получал соответствующее жалованье[181].

Простые баллистарии в середине XIV - середине XV в. обычно получали на галеях Романии оклад от 5 до 6 дукатов в месяц[182]. Баллистарии-нобили - на дукат больше[183].Однако когда богатые нобили составляли значительную конкуренцию бедным при найме баллистариями, Сенат принимал решение не платить нобилям-баллистариям свыше 5 дукатов, как и всем остальным баллистариям[184].

Число нобилей-баллистариев на каждой галее постановлением Сената от 14 июня 1397 г. должно было равняться 3. Затем капитану было разрешено при возможности брать и 4 нобиля, с тем же окладом и вооружением, что и у прочих баллистариев[185]. С 1437 г. Сенат разрешал увеличивать число нобилей среди баллистариев даже до 6, рассматривая это как стимулирование бедных нобилей при сокращении числа галей "линии"[186]. Баллистарии на кокках находились под командой капитана баллистариев, получавшего, как сообщается в решении Сената 1399 г., двойной оклад - 12 дукатов в месяц[187]. Такой порядок, видимо, не соблюдался на галеях, где баллистарии были подчинены супракомиту и капитану. Особый глава баллистариев избирался там в исключительных случаях. Так например, в 1418 г. его основной функцией после прибытия галей к устью Дона были осмотр и охрана крепости Таны[188].

Начиная с середины XIV в. общее число баллистариев, обеспечивавших боевую мощь и охрану галеи, постоянно росло. Если в 1350 г. Сенат предписывал патронам иметь не менее 12 баллистариев на галею[189], то в 1358 г. их минимальное число было увеличено до 15[190], в 1360 г. - до 16[191]. В 1362 - 1382 гг. вернулись кпрактике набора 15 баллистариев[192], а в начале XV в., после колебаний в пределах от 15 до 25 баллистариев на галею[193], устанавливается норма: 25[194] - 30[195] баллистариев, в зависимости от военно- стратегической ситуации на Леванте. С ростом османской угрозы, в 1431 - 1436 гг., число баллистариев на каждой из галей "линии" было определено в 30 человек[196], а в 1437 - 1452 гг.- в 32 человека[197]. Таким образом, к середине XV в. боевая охрана галеи усилилась более чем вдвое. Это было следствием возрастания риска и сокращения численности галей, отправлявшихся в Романию.

Основу экипажа шиурмы составляли, естественно, гребцы. В XIII-XV вв. ими были только вольнонаемные из числа венецианцев или (особенно с XV в.) подданных республики.

По венецианским документам, отражавшим регламентацию навигации, явно прослеживается тенденция к увеличению количества гребцов для обеспечения большей безопасности и скорости. Если в 1337 - 1339 гг. Сенат предписывал патронам нанимать минимум 180 гребцов (50 из них разрешалось набирать не в Венеции, а в Рагузе и Далмации)[198], то в 1341 г. число гребцов было увеличено до 185[199], а к 1347 г.-до 190[200]. В 1350 г. гребцов и матросов на каждой галее должно было быть 200 человек[201].

Кризис торговли середины XIV в., усугубленный "Черной смертью", не мог не повлиять на тенденции увеличивать экипажи. Венеции не хватало моряков. Как следствие, регламентация сначала слабеет, а к 70=м годам XIV в.требуемый минимум гребцов устанавливается в 170 человек[202]. Дальнейшее уменьшение было чревато большим риском. При недостатке гребцов галея с большим трудом снималась с якоря и могла быть легкой жертвой противника. Например, в 1453 г. венецианская галея, возвращавшаяся из Трапезунда, приняла участие в защите Константинополя. Часть экипажа погибла, другая - была изранена. Медленно, с огромным трудом и риском, галея прорвалась из взятого османами города, пользуясь замешательством неприятеля. Николо Барбаро, врач галеи, описавший эти события, считал, что необходимый для отплытия галеи минимум экипажа - 164 человека[203].

Проблема нехватки гребцов для венецианского торгового и особенно военного флота была достаточно острой уже с середины XIV в. Дополнительные ресурсы искали прежде всего в Истрии и Далмации, затем (в XV в.) также на Крите и островах Эгеиды[204]. В качестве гребцов начали использовать лиц, осужденных за долги. С 1404 г. даже осужденным ранее контрабандистам разрешалось наниматься гребцами галей[205]. Именно кризис найма гребцов был одним из факторов, обусловливавших сокращение числа галей в составе mudae Романии - Черного моря[206]. Поскольку шиурма военных галер комплектовалась по обязательной раскладке среди населения Венеции и этим занимались специальные оффиции[207], оплата гребцов военных галер была ниже, чем на торговых галеях. Например, в 1410 г. Сенат установил максимальные оклады на галерах Гольфа 14 и 16 лир пикколи в месяц (3 и 3,4 дуката соответственно), в зависимости от категории гребца[208] (в начале XV в. обычным был еще более низкий оклад - 10 лир пикколи[209]). В 1412 г. у гребцов торговых галей Романии жалованье составляло 28 лир пикколи в месяц[210] (около 6 дукатов). Но если эти галеи посылались в Тану и Трапезунд за счет коммуны, оклады экипажу приравнивались к окладам шиурмы военных галер, т. е. существенно снижались[211]. Их повышали лишь в особых случаях и по соображениям безопасности[212].

В начале XIV в.,по данным Марино Санудо Старшего, жалованье гребца составляло от 48 до 72 гроссов в месяц (от 2 до 3 дукатов)[213], но при более высокой покупательной способности дуката, чем в XV в. В начале XIV в. дневной рацион моряка обходился в 12,8 пикколи, а месячного - около 0,5 дуката . Оклад гребца позволял ему, таким образом, кроме себя прокормить не менее 4 членов семьи (конечно, при вычете расходов на одежду и жилье на то время, когда он не находился в плавании, а также налогов этот показатель снизится). Кроме того, цены, указанные Марино Санудо в его трактате, несколько занижены[214]. На свои деньги рядовой гребец мог купить в день более 8 л вина, или 2 кг мяса или сыра, или 5,6 кг хлеба, или 10,7 кг. овощей. Комит галей - почти в 3,5 раза больше, баллистарий - на 25%, навклер - на 87,5% больше[215]. На оклады шиурмы в целом уходило в 2,4 раза больше средств, чем на постройку галеи и питание экипажа[216].

Положение гребцов ухудшилось в XV в.[217] по сравнению с XIII - первой половиной XIV в. Как мы видели, в начале XV в. они получали от 14 до 28 лир пикколи в месяц. Поскольку 1 дукат в 1408 - 1418 гг. составлял от 94 до 100 сольди пикколи[218], оклады гребцов колебались от 2,8-3 до 5,6-6 дукатов в месяц. Кроме того, их понижали налоговые вычеты[219]. И все же показатель неудовлетворенности гребцов своим положением - их дезертирство с судов[220] - гораздо ниже на торговых галеях Романии, где оклады превосходили те,что были на военных и снаряженных коммуной судах. При всей остроте кризиса, наступившего в середине XIV в., Венеция легче, чем Генуя решила проблему дисциплины[221] на торговых судах. Этому способствовали и более высокие оклады, и действенные меры регламентации, и суровые наказания за нарушения дисциплины[222].

Набор навклеров и гребцов на галеи производился, как уже отмечалось, патронами. В указанный Сенатом день вербовочные скамьи выставлялись на площади Сан Марко[223]. Повара, стольника и слугу подбирал сам патрон, а капитан формировал свою свиту, кроме тех лиц (как, например, адмирал), которые подлежали утверждению или избранию Коллегией. Плотников поставлял на галеи Арсенал, а с баллистариями (не нобилями) заключали контракт прямо в тире, где они показывали свое искусство стрельбы из арбалета, но лишь после предваритель-

ной записи желавших наняться на галеи[224]. Избрание на какую-либо государственную должность служило препятствием к занятию поста баллистария. Так например, А.Венье, пожелавший после его избрания оффициалом мессетерии вступить на должность баллистария, на которую он был избран еще ранее, не смог этого сделать. Менять маршрут плавания баллистариев (например, плавание в Романию на плавание во Фландрию) могла только Коллегия[225]. Молодые нобили, стремившиеся стать баллистариями, должны были доказать, что им исполнилось 20 лет и пройти испытание перед специальной комиссией (с 1451 г. она назначалась Квартией)[226].

В указанный Сенатом день после найма патроны должны были внести капитану галей (позднее - Оффиции по вооружениям[227]) половину суммы окладов тех членов экипажей, с которыми расчет производился за все плавание, и сумму окладов за 3 месяца тех, кто получал жалованье ежемесячно. Дальнейшее распределение этих сумм производили капитан и специальная комиссия по выплатам - pagatores armamenti. Остаток погашался из сумм фрахта в течение 8 дней по прибытии. Дополнительные выплаты шиурме могли быть произведены и в течение плавания по специальному соглашению сторон[228]. Капитан через каждые 3 месяца плавания производил расчет с экипажем, окончательный же баланс подводился в Венеции, по прибытии[229]. Если у капитана недоставало наличных денег из фрахта, он мог получить их через камбий в любом порту с последующим погашением займа в Венеции после полной уплаты фрахта[230].

Если стоянка судов в каком-либо порту продолжалась сверх установленного срока, то капитану предписывалось платить экипажу refusurae, специальные суммы возмещения за дни вынужденных стоянок, даже если патроны противодействовали этому[231].

На реально существующие социальные градации указывает принятый на борту галей порядок столования. Патрон должен был устраивать 2 или 3 стола: один - для капитана, нобилей-баллистариев, капеллана, врача, купцов и иных нобилей, второй - для оффициалов-пополаров: адмирала, советника, писцов, баллистариев и др., третий - для гребцов, матросов и слуг[232].

Рацион питания на борту состоял из сухарей, солонины, бобов, сыра и вина, иногда - сухих овощей: чечевицы, фасоли, гороха, из которых варили похлебку. Широко использовались оливкое масло, уксус, лук и чеснок. На протяжении XIV в. солонина заменяется свежим, сушеным или иным способом

консервированным мясом[233]. Для приготовления пищи и потребления везли сладкую воду в деревянных бочонках, которая нередко являлась источником эпидемических желудочных заболеваний. Из-за плохого качества воды в нее при питье либо добавляли немного уксуса, либо вовсе заменяли ее вином. На стоянках рацион становился более разнообразным и пополнялся свежими фруктами, овощами и т.д.

Марино Санудо Старший, делая расчет возможных расходов на снаряжение флота крестоносцев в 10-20=е годы XIV в., так исчислял провиант на одного гребца галеи: 711 г сухарей, 0,73 л вина, 40 г сыра, около 300 г бобов и около 60 г солонины в день. Это составляло от 3247 до 3837 калорий, по оценке Р. Альберини[234], 3636 калорий - по У.Туччи, 3915 - по Ф. Лэйну, 4026 - по Ф. Кардини. При достаточной калорийности питание в основном удовлетворяло физиологические потребности организма, хотя и не было вполне сбалансировано, в нем 71,3% составляли углеводы, 14,3%- жиры и 14,4% белки[235]. Ощущался недостаток витаминов[236]. И тем не менее упоминаний о цинге у матросов в источниках не обнаружено[237].

Пищу принимали 3-4 раза в день. При этом на обед в скоромные дни (от 3 до 5 дней в неделю) ели мясо с овощами, в постные дни оно заменялось сыром с овощами и чесноком, сардинами с чесноком и т.д. Иногда среди продуктов были и куриные яйца. Питание верхушки экипажа и купцов было дорогим и более разнообразным, включая язык, свежую рыбу, миндаль, сахар (считавшийся медикаментом и большим деликатесом), лучшие сорта вин, в том числе мальвазию, пшеничный хлеб из муки тонкого помола и т.д.[238]

Иногда в литературе встречаются суждения, что основу рациона экипажа галей составляли закупленные в портах свежие продукты, а сухари служили лишь запасом продовольствия[239]. Хотя такие случаи и могли быть, сама система навигации галей "линии" предполагала значительную автономность плавания, когда систематическое пополнение провианта не было возможно. Об этом свидетельствуют и постановления Сената, регламентирующие погрузку и распределение съестных припасов. Для их загрузки в двух трюмах каждой галеи отводилось специальное место в 11 пьеди (3,8 м) в длину. Если патроны грузили на это место товары, то они штрафовались. В поручении, даваемом капитану, отмечалось, что патрон должен был выдавать продовольствие экипажу не более чем на 2 дня вперед и не задерживать выдачу более чем на 2 дня. Это правило не распространялось на сыр, который был скоропортящимся продуктом и не был постоянно в наличии[240]. На галее всегда должен был быть запас продо-

вольствия на 22 дня[241], но когда галеи отправлялись из Константинополя в Черное море, запас продовольствия рассчитывался на 50 дней, так, чтобы каждая галея имела минимум 150 кантаров (7840 кг.) сухарей, а также другое продовольствие. Патронам запрещалось продавать или тратить этот запас под угрозой штрафа 5 дукатов за каждый недостающий кантар[242]. Когда в Константинополе был недостаток продовольствия, кокки отвозили туда для экипажей галей необходимое количество сухарей[243]. Обычно же венецианские галеи получали в Венеции от оффициалов хлебной торговли (provisores bladorum) от 80 до 100 старий сухарей на галею за обычную цену с выплатой из первых поступлений от фрахта[244], а затем пополняли запас на Негропонте[245].

Видимо, определенную сложность представляло снабжение экипажа вином. В 1332 г. Сенат разрешает патронам из-за нехватки вина приобрести его по более высокой цене[246]. В XV в. запрещалось покупать для галей "линии" вино по цене свыше 20 лир за амфору[247] (600 л) .Капитану галей разрешалось иногда везти с собой вино, без уплаты фрахта, для дополнительной продажи экипажу[248]. Однако Сенат ограничивал эту практику, а временами и воспрещал ее вовсе[249].

Учитывая, что запас сухарей (главного компонента рациона) на 50 дней составлял 150 кантаров (по 52,268 кг), т. е. 3 кантара в день, на галее с 220 людьми на борту, в день на человека рассчитывалось около 713 г сухарей, что почти точно соответствует цифре, приведенной Марино Санудо в начале XIV в. и в полной мере обеспечивает энергетические потребности человека.

В первой половине XIV в. купец платил за питание 3 гросса в день за себя и 1 гросс - за слугу[250]; в середине века соответственно 3,5 и 1,5 гросса[251], в XV в.- 4 и 2 гросса[252]. Иностранные купцы платили ту же сумму, что и венецианцы. Если купцы не могли сразу внести деньги на стол, с них взыскивали недостающие суммы по возвращении в Венецию экстраординарии[253].

Высшим консультативным органом на галеях был Совет XII, формируемый на каждом судне из нобилей, принадлежавших к венецианскому Большому совету, а также других купцов. Этот Совет созывал капитан, но рекомендации Совета не имели обязательной силы[254].

Комиссия из трех купцов, создаваемая на каждой галее, проверяла деятельность патрона и следила за вооружением, оснащением и комплектностью шиурмы, за соблюдением надлежащих мер безопасности во время плавания. Купцы не могли отказаться от избрания в комиссию под угрозой штрафа 100

лир гроссов и приносили присягу исполнять предписания венецианских ассамблей по навигации. Один из членов комиссии всегда сопровождал капитана при осмотре им галеи. Купцы, избранные в состав комиссии, не могли соучаствовать в инканто[255]. Видимо, эта комиссия, действовавшая под надзором капитана, вытеснила упоминающийся в нотариальных актах с XII в., а в статутах - с 1255 г. Совет Пяти, состоявший из 3 купцов, патрона и навклера осуществлявший высшее руководство навигацией[256].

Итак, контроль за деятельностью патрона и экипажа отличался разносторонностью, продуманностью и тщательностью, что в целом обеспечивало осуществление политики Республики в области мореплавания и безопасность судоходства.

Надежность навигации галей "линии" достигалась также вооружением экипажа. Предписания относительно количества и типов оружия, которые должны были иметь экипажи невооруженных судов, встречаются еще в венецианских статутах 1255 г.[257] С этого времени укоренился принцип иметь вооружение в соответствии с типом и водоизмещением судна. С середины XIII до начала XIV в., как правило, каждый матрос должен был иметь каску из кожи или железа, щит, кирасу (панцирь или нагрудник), нож, меч, 3 пики, арбалет со 100 стрелами[258]. Вооружение приобреталось также в зависимости от размера жалованья. Если оно достигало 50 лир пикколи, то навклер, например, должен был дополнительно иметь железную кирасу и т.д.[259] С начала XIV в. было сделано разграничение между теми членами экипажа, которые должны нести службу на корабле, и теми, которые его охраняли (баллистарии), с соответствующим разграничением вооружения. На вооруженной галее должно было быть 100 кирас, 100 касок, 30 арбалетов (число арбалетов было большим, нежели число баллистариев), 4000 стрел, 500 коротких мечей, 300 дротиков, 40 длинных копий и т.д.[260] В 1314 г. к этому было добавлено 50 щитов и другое вооружение[261]. Три четверти экипажа галей "линии" должны были иметь кирасу, каску, ворот, поножи, щит, половина - арбалет со 100 стрелами. Галеи, отправляемые на Восток, из-за угрозы турецких и каталанских нападений близ Крита и Негропонта, имели по 180 шлемов, почти для всех членов экипажа[262]. Иногда ввиду особых обстоятельств мечи и тесаки, предоставляемые коммуной, заменялись копьями[263]. Купцы и пассажиры в возрасте от 16 до 50 лет должны были иметь личное оружие: кирасу и арбалет с 25 стрелами или 2 арбалета с 50 стрелами. Предписывая купцам и их детям иметь оружие, Сенат ввел штраф с патронов 100 лир при отказе брать его на борт[264]. С возра-

станием военной опасности обязанность иметь арбалеты и другое вооружение распространялась также на навклеров и мастеров галей "линии", в то время как ранее это предусматривалось лишь на военных патрульных судах Гольфа[265].

Личное оружие хранилось в специальных шкафах, в доступном месте, точно обозначенном в постановлениях Сената. Арбалеты, например, находились в армароло на помосте комита, а ключ от этого шкафа хранился у главного писца галеи. Категорически запрещалось держать оружие в ящиках и других местах, занимая шкафы для оружия под товары членов шиурмы[266].

Капитан и патроны галей Романии должны были получать оружие для шиурмы (кроме личного оружия купцов и баллистариев) у патронов арсенала и несли личную ответственность за комплектность его и правильное хранение[267]. В 1419 г. Сенат ввел обязательную проверку вооружения по пути к Черному морю - на Негропонте, при возвращении - в Константинополе[268].

Напомним, что с конца XIV - начала XV в. на кокках появляются пороховые бомбарды, а с середины XV в. на галеях Романии на носу устанавливаются пушки[269]. На венецианских галеях это произошло позже, чем на генуэзских и флорентийских: в 1445 г. на флорентийских галеях, шедших в Александрию, было по 1 большой бомбарде и по 4 легких пушки. На венецианских галеях бомбарды стали стандартным вооружением с 1461 г. [270]

[1] См.: *Lane F.C.* Venice and History... P.227-252; *Cessi R.* Politica ed Economia di Venezia nel Trecento. Saggi. Roma, 1952. P.23-61; *Cassandro G.* La formazione...; *Leduc F.X.* L'administration...T.1.

[2] *Scialoja A.* Galee grosse...P.258; *Hocquet J.-Cl.* Gens de mer à Venise: diversité des statuts, conditions de vie et de travail sur les navires // Le Genti... T.1.P.104-105.

[3] *Cassandro G.* La formazione... P.194-196. О юридическом статусе патронов-арматоров см.: *Scialoja A.* Cenni storici, esegetici e critici intorno alla qualifica di armatore // Rivista del diritto della navigazione. 1937. T.1, N 3-4.P. 243-300.

[4] *Hocquet J.-Cl.* Gens de mer... P.112.

[5] Незначительно расходящиеся (из-за разных критериев включения в базу данных) сведения приведены также в интересной статье Д.Штекле, вышедшей уже после сдачи нашей книги в печать: *Stökle D.*Les protagonistes de la navigation vénitienne d'état en Mer Noire (XIIIe-XVe siècles) // Thesaurismata. 1993.T.23. P.81-90.

[6] См.: *Kretschmayr H.* Geschichte... Bd.2. S. 653-654.

[7] *Stökle D.* Les protagonistes...

[8] SM, XIX,f. 98r - 23/VII 1341: запрет патрону покидать корабль за три дня до отплытия в Тане, Трапезунде и Константинополе; SM, XX, f.72r (*Blanc.* Flotte...P.91-92) - 25/VII 1342: полный запрет покидать галеи в вышеуказанных

портах. Также: SM, XXI,f.46v(*Blanc.* Flotte...P.99): 19/VII 1343; SM,XXVI, f.12r-v (RS,N 239): 6/IV 1350. SM,XXXII, f.2r: 20/VII 1366: запрет покидать галеи в Константинополе; также: SM, XXXIII, f.66v (RS, N 489): 21/VII 1370; SSCF, IV, f.23r.

[9] О финансовых обязательствах патрона см.: *Sacerdoti A.* Note...P.95-96.

[10] См.: SM, LI, f.148v: 28/VII 1416; ср.: SMar,II, f.74r-76r: 21/V 1445; SMar, III, f.116r-117v: 12/V 1449.

[11] SM, XL, f.29v: 24/V 1386, f.71r-72r: 1/VI 1387. f.118r: 8/VI 1388; SM,XLVI, f.84r-85r: 14/VI 1390.

[12] SM, XLIII, f.73v: 23/VII 1395.

[13] SM, LIX, f.166v- 17/VII 1436.

[14] SM, LIX,f.166v: 17/VII 1436; SM, LX, f.236r: 27/VII 1440.

[15] SM, XXXI, f.89v-90r: 23/I 1365.

[16] SMar, I, f.225r (частично - RS, N 2636): 17/III 1444.

[17] SMar, IV, f.108v: 14/II 1452 (о событиях 1451 г.).

[18] Споры между купцами и патронами по поводу фрахта неоднократно рассматривались Сенатом: SM, XIX, f.49r (Blanc. Flotte...P.71): 16/XII 1340, f.50r (*Blanc.* Flotte...P.72): 21/XII 1340, f.71v (Blanc. Flotte...P.75-76): 20/III 1341; SM, XXI,f.76v (Blanc. Flotte...P.101): 22/XI 1343, f.77v,88r (*Blanc.* Flotte...P.102-104): 1/XII 1343, 10,12/I 1344 и др.

[19] Напр.:MC, Spiritus,f.59v (DA, N 465) - 2/IV 1336: штраф в размере двойного оклада недостающего члена экипажа; SM,XLVII,f.91v (RS, N 1272) - 19/II 1407: штраф 50 лир гроссов при повышенных мерах безопасности. SSCF,IV, f. 27v, N 107: система штрафа, исходя из месячного оклада члена экипажа.

[20] SM, LX, f.87v-89v - 6/VI 1438.

[21] Напр.: SSCF,IV, f.16r-17r.

[22] SMar,I. f.143v-145v: 17/V 1446.

[23] SSCF,IV,f.20r-21v. См.также: *Queller D.E.* The Venetian Patriciate...P.236-237.

[24] SM,LVI, f.99r-101r: 6/VI 1427.

[25] SM, LVIII,f.116r-118r: 16/V 1432.

[26] Угроза штрафа в 500 дукатов и лишения права на 2 года быть патроном, с проведением повторного инканто галей: SM,LX, f.232r-v- 23/VII 1440.

[27] SMar,II, f.143v-145v (RS, N 2715): 17/V 1446; SMar,III, f.16r-17v: 16/V 1447.

[28] MC, Spiritus, f.2v (DA,T.I, N 451): 23/II 1326; *Manfroni C.* Cenni... P.486.

[29] Например, использованный нами полный текст commissio, составленный после 13 июня 1412 г.: SSCF,IV, f.15r-29v. Сокращенные варианты "комиссий" капитанам галей Романии регистрировались и включались в постановления Сената за соответствующий год. Они широко использованы в данной книге. В полном виде сохранился и опубликован текст поручения капитану военных галер 1428 г.: *Nani Mocenigo M.* Un capitolare...P.83-117. Имеются также специальные предписания по ведению боевых операций на море, например, ордонансы Амедея VI Савойского (1366 г.) : *Prasca E.* Due ordinanze militari marittime del Conte Verde. Anno 1366 // Rivista marittima. 1891. 24 Anno. P.401-430. Иллюминированный кодекс с текстом предписания дожа

Бернардо Чиконья,капитану галей "Барбарии" (Сев.Африка), 1497 г. хранится в Венецианском музее Коррер (Venezia, Museo Correr, cl.III, cod.lat.297); воспроизведение титульного листа с миниатюрой см. в: *Doumerc B.* Le galere...P.391.

30 SM, L, f.121r - 18/VI 1414.

31 Усложнение процедуры избрания с одновременным повышением оклада капитану: SM,XXVIIII, f.48r-v (RS, N 328): 12/V 1358; SM, XXIX, f.60r-v: 9/V 1360. Избрание "per quatuor manus": SM, XXX, f.73r-v: 7/V 1362; SM,XXXI, f.59v-60v: 7/V 1364; SM, XXXIV, f.55v-56v: 21/VI 1373; SM,XLVI, f.85v-86r: 31/V 1403. Некоторое упрощение процедуры избрания - 2 турами голосования Большого Совета, с предоставлением права избирать тех, кто был капитаном в предшествующие годы, и лиц, уже занимавших другие посты в государственном управлении: SM, LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431, f.116r-118r: 16/V 1432. Возвращение к прежней практике избрания 4 турами голосования: SM, LVIII,f.202v-204r: 16/V 1433; SM, LIX,f.52r-53r: 28/V 1434. Упрощение процедуры избрания с одновременным новым повышением оклада капитана в 1431-32 гг. связано, вероятно, с введением обязательства капитана вести военные действия против генуэзцев. Так как желавших командовать караваном галей "линии" при этих условиях было мало, Сенат, наряду с упрощением процедуры избрания и повышением оклада, запретил лицу, избранному на пост капитана отказываться от должности под угрозой высокого штрафа: *Manfroni C.* Cenni...P. 484.

32 Напр.: SM,XXXI, f.95v-97v: 8/V 1365 : через 15 дней. Обычно сроки были более короткими: SM, XXIX,f.76v: 14/VII 1360: через 4 дня; SM,LIX,f.115r-116v: 13/VI 1435: за 1 день до отплытия; SM,LX, f.147r-148v: 30/V 1439; SMar, I, f. 27v-29r: 31/III 1441; SMar,III, f.133v: 17/VII 1449: за 2 дня до отплытия.

33 *Queller D.*The Venetian... P.47.

34 SM,XVII,f.74r-75r: 8/V 1337; SM,XVIII, f.19r (*Blanc.* Flotte...P.59-60): 3/IV 1339; SM,XIX,f.72r-73r (*Blanc.* Flotte...P.76-78): 26/III 1341; SM,XX,f.49r-v (*Blanc.* Flotte...P.86-88): 27/IV 1342 и др.,вплоть до: SM,XXIV, f.107r-108r: XII 1348; SM, XXVI, f.12r-v: 6/IV 1350; SM, XXVIII, f.48r-v: 12/V 1358. Также: SM,XXXVIII, f.34r: 1/VI 1383. Эти условия, без изменений, фиксировались в постановлениях Сената до 1411 г.

35 SM,XVII,f.74r-75r: 8/V 1337; SM,XVIII, f.19r (*Blanc.* Flotte...P.59-60): 3/IV 1339; SM,XLVI,f.85v-86r: 31/V 1403; SM,XLIX,f.30r-31r: 13/VI 1411; SM, LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431; SMar,I, f.90v-92v: 28/VII 1442; SSCF,IV, N 48,f.19r.

36 SM,LVIII, f.202v-204r: 16/V 1433 и др.

37 SM, XXXV, f.5r-v: 28/V 1375; SM, XXXVI, f.14r-15r: 17/VI 1377 - раскладка со всех товаров из расчета 3 гросса со 100 дукатов стоимости груза, если он транспортировался до Негропонта, 4 гросса - до Константинополя, Таны и Трапезунда.

38 SM, XXIX,f.60r-v: 9/V 1360, вплоть до: SM,XXXIII,f.15v-16r: 17/V 1369.

39 SM,LVIII, f.58r-60r: 27/VI 1431, f.116r-118r: 16/V 1432; SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442.

40 SM,XLIX, f.116v-118r: 13/VI 1412; SSCF,IV, f.19r. В тексте "комиссии" капитану галей Романии на этот год еще упомянут старый оклад - 6 лир гроссов в месяц, но помечена его отмена. См. также: SM, XLIX, f.188v-190r: 10/VI 1413; SM,LI, f.27v-28r: 3/VI 1415 и далее, вплоть до: SMar,IV, f.116r-118r: 6/V 1452.

41 *Фионова Н.А.* Венецианские купцы на английском рынке XV в.// Англия XV - XVII вв. Проблемы разложения феодализма и генезиса капитализма. Горький, 1981, С.53.

42 SSCF,IV,f.15r,25r; SM,XXIII, f.12r-13r (*Blanc.* Flotte... P. 121-123): 3/VI 1345, f.56r-57r (*Blanc.* Flotte...P. 134): 5/IX 1346; SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442.

43 SM,L, f.119v-121r: 18/VI 1414: право перевозить товары на сумму 250 дукатов из Венеции в Тану и столько же обратно.

44 SM,XXXI,f.28v: 22/VII 1363.

45 В Тане и Константинополе: SSCF,f.15r,23r- 1412; в Провато: SM, XXVIII, f.9v-10r: 29/VII 1357; в Тане: SM, XXVIII, f.48r-v (RS, N 328): 12/V 1358; SM,XXIX,f.1r: 30/IV 1359; в Тане и Трапезунде: SM,XLIII, f.109v-110r: 19/II 1396; на стоянке в устье Дона, близ Таны: SM, LVII, f.102r-104v: 18/V 1429 и др.

46 SSCF,IV, f. 25r; SM,XXIII, f.12r-13r(*Blanc.* Flotte...P. 121-123): 3/VI 1345, f.56r-57r (Blanc. Flotte...P.134): 5/IX 1345; SM, XXVI, f.37v-38r: 15/VII 1350; SM,XXXVII, f.106v: 14/VIII 1382 и др.

47 SM, XXIII,f.65r (*Blanc.* Flotte...P. 141): 4/XI 1346: капитану было разрешено выходить на берег в Константинополе только для выполнения секретных указаний Сената; SM, XXXII, f.2r: 20/VII 1366 - запрет мотивирован необходимостью охранять венецианские суда от генуэзского флота, флота графа Савойского и османов.

48 Документ константинопольского баюлата от 19 августа 1447 г. на основании решения Сената от 25/V 1447 : *Maltezou Chr.* 'Ο *θεσμός τοῦ ἐν Κωνσταντινουπόλει Βενετοῦ βαΐλου* (1268-1453). Athenai, 1970. S.201.

49 SSCF,IV, f.15r,23r.

50 SSCF,IV, f.15r; SM,XXVIII, f.9v-10r: 29/VII 1357, f.48r-v: 12/V 1358; SM,XXIX, f.1r-v: 30/IV 1359; SM,XXXI, f.28v: 22/VII 1363 и др.

51 SM, XXVI, f.37v-38r: 15/VII 1350.

52 SM, XLIII, f.106v-107r (RS, N 895): 17/II 1396, f.109v-110r: 19/II 1396.

53 SM,XLIII, f.129r: 25/V 1396.

54 SM, XVII,f.48r-v: 20/III 1336; SM, XVIII, f.21r (*Blanc.* Flotte...P. 62): 5/IV 1339; SM,XIX, f.12r-v (*Blanc.* Flotte... P.66-67): 16/V 1340; SM, XXXIII,f.59r-v: 31/V 1370, f.66v: 21/VII 1370 (избрание капитаном двух галей, идущих в Трапезунд, одного из купцов поручено провести Большому Совету венецианской фактории в Константинополе. При желании капитана остаться в Трапезунде для торговли, трапезундский байло и его совет избирали другого капитана, возглавлявшего навигацию до Константинополя).

55 SM,XX, f.70v (*Blanc.* Flotte...P.90): 17/VII 1342.

56 SM,XXXIII,f.109r: 19/V 1371; SM,XXXIV, f.6v-7r: 20/V 1372, f.114r-v: 8/VI 1374.

57 SM, XXXIV,f.55r-56v: 21/V 1373; SM, XXXV, f.38v-39v: 24/VII 1375 (2 супракомита по очереди, во время конфликта Венеции с Трапезундской империей. См.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя.... С.66-67).

58 SM,XIX,f.28v (*Blanc.* Flotte...P.71): 25/VII 1340; SM,XX, f.70v: 17/VII 1342; SM,XL, f.73v:21/VII 1395.

59 Штраф 500 дукатов, если не поведет караван судов в Тану. SM,LIX,f.166v: 17/VII 1436; SM,LX, f.99v:30/VII 1438, f.236r: 27/VII 1440.

60 SSecreta,XII,f,3r-v (RS,N 2255): 7/VIII 1431, f.108r-109v (*Sathas C.* Documents... T.1. P.193-197): 5/VIII 1432; SSCF,IV, f.18r-v.

61 SSCF,IV, f.18v.

62 SSecreta,XII, f.108v-109v (*Sathas C.* Documents... T.1. P. 193-197): 5/VIII 1432.

63 SSCF,IV, f. 25r.

64 См.: SM,XX,f.72r (*Blanc.* Flotte...P.91-92): 25/VII 1342.

65 SSCF,IV, f.19v.

66 SSCF,IV, f.16v, 24v.

67 MC, Spiritus,f.59v (DA, N 465): 2/IV 1336: капитан должен был проверить полную комплектность шкурмы до отплытия из Рагузы. SM, XXXV,f.5r-v: 28/V 1375: обязанность капитана налагать на патронов штрафы при некомплектности экипажей.

68 SSCF,IV, f.26v.

69 SSCF,IV, f.17v, 29r-v; SM, LIV, f.115r-116v: 14/VI 1423.

70 SSCF,IV, f.15r.

71 SSCF,IV, f.17r.

72 DS,T.I, IX, N 153: I 1326; SM, XLVIII, f.91r: 23/VII 1409: для оплаты команды буцентавра за 2 месяца капитан должен был получить 1700 дукатов на Тенедосе. Если бы этих денег не хватило, то еще 800 дукатов ему должен был предоставить супракомит Гольфа.

73 См.о камбии: *Карпов С.П.* Кредит в системе итальянской торговли в Южном Причерноморье (XIII - XV вв.)// ВВ. 1988. Т.49. С.40-49.

74 SSCF,IV, f.23v.

75 SM,XXI, f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.93): 19/IV 1343; SMar, III, f.133v: 17/VII 1449.

76 SSCF,IV, f.15v,20r,21r,25r, 28v (начиная с 1393 г. сбор фрахта в пути передан капитану).

77 SSCF,IV, f.18r, SM, LX, f.87v-89v: 6/VI 1438; SMar,I, f.27v- 29r: 31/III 1441 и др.

78 SSCF,IV, f.15v: запрет грузить товары так, чтобы осадка галеи была ниже специальных знаков на борту - ultra signa et mensuras; f.18r: обязанность капитана взимать штраф при перегрузке галей; f.24v-25r: решение Сената от 8/VIII 1389 г. об отстранении капитана от должности с лишением права занимать ее в течение последующих 5 лет при неисполнении этих предписаний.

79 SM, XXXII,f.59r: 18/VII 1367; SSCF,IV, f.15v и др.

80 V Savi,22Ter,f.8r-9r: 19/IV 1343; SM, XXI,f. 28r-29v (*Blanc.* Flotte...P. 92-95): 19/IV 1343, f.45v-46v (*Blanc.* Flotte...P. 98-99): 12/VII 1343; SM, XXVIII,f. 48r-v: 12/V 1358.

81 SSCF,IV, f.20r; SM,LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423.

82 SSCF,IV, f.21r.

83 SSCF,IV, f.20r.

84 SSCF,IV, f.17v; SM, XXI,f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.92-95): 19/IV 1343; SM, XXIII,f.56r-57r (*Blanc.* Flotte...P. 134): 5/IX 1346.

85 SSCF,IV, f.15v,16r,22r.

86 SSCF,IV, f.25v.

87 SSCF,IV, f.16v, 17v, 21v, 29r.

88 SSCF,IV, f.15v: штраф 10 дукатов за милиарий и возмещение ущерба; f.22r-v. Меры по предотвращению fraudes при разгрузке: ibid., f.18v.

89 SSCF,IV, f.20r.

90 SSCF,IV, f.15v, 16v, 19v, 24v.

91 SSCF,IV, f.17v.

92 DS,T.1, XI, N 266: III 1329; SM, XXXV,f. 5r-v: 28/V 1375 и др.

93 SM, LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423 - в основном для наблюдения за питанием экипажа.

94 SSCF,IV, f.16v, 23v.

95 SSCF,IV, f.16v-17r.

96 SSCF,IV, f.15r.

97 Ibid.

98 SSCF,IV, f.17v.

99 SSCF,IV, f.18r-v (на основании решения Большого Совета).

100 SM, XVI,f.73v (DS, T.2. N 542): 11/VII 1334 : капитану предписывалось предстать перед трапезундским императором в качестве посла Республики и передать ему поздравления по случаю восшествия на престол. SM, XXIII, f.65r (*Blanc.* Flotte...P.141): 4/IX 1346. SSecreta,XII, f.3r-v (RS, N 2255): 7/VIII 1431 : предоставление капитану галей, совместно с консулом Таны, права заключить на 1-2 года договор с генуэзской факторией в Тане.

101 SSCF,IV, f.17v.

102 SSCF,IV, f.25r; V Savi,22Ter, f.8r-9r: 16/IV 1343; SM, LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423; SM,LV, f.26v-28v: 29/V 1424; SM, LVIII, f.58v-60v: 27/VI 1431, f.202v-204r: 16/V 1433; SMar, I, f.90v-92v: 28/IV 1442 и др.

103 SSCF,IV, f.20r.

104 SM,LIX, f.9v: 19/X 1433, f.15v: 26/XI 1433.

105 SM,XXXIV, f.56v: 23/VI 1373, f.120v-121v: 11/VII 1374; SM, XXXV,f.24r-v:24/V 1375; SM,XLIII, f.109v-110v:19/II 1396; SM,XLVIII,f.17r: 16/VI 1408, f.87r: 10/VI 1409, f.91r: 23/VII 1409; SM, XLIX,f.194v: 19/VI 1413; *Manfroni C.* Cenni... P.479, 489.

106 *Hocquet J.-Cl.* Gens de mer...P.108; *Manfroni C.* Cenni... P. 479-489.

107 *Sacerdoti A.* Note...P.81; *Mutinelli F.* Del commercio dei Veneziani. Venezia, 1835. P.64.

108 SM,XXXIV, f.56v,60v: 23/VI, 22/VII 1373; SM,XXXV, f.24v: 16/VI 1375; SM, XLVIII, f.17r: 16/VI 1408; SM, LII,f. 97v: 11/VI 1418 и др.

109 SM,XIX,f.72r-73r (*Blanc.* Flotte...P.76-78): 26/III 1341.

110 SM, XXXII, f.2r: 20/VII 1366.

111 MC, Fronesis, f.84r: 20/XII 1321; SSCF,IV, f.18v: при отказе комита вступить в сражение или бегстве до его окончания он карался смертью.

112 SM, XXXI, f.104r: 25/VII 1365; SM, XXXIII, f.59v: 11/VII 1370; SM, XXXIV, f.120v-121v: 11/VII 1374; SM, XLIII,f.109v- 110r: 19/II 1396; SM, XLVIII,f. 87r: 10/VI 1409, f.91r: 23/VII 1409; SM, XLIX, f.116v-118r: 13/VI 1412, f.194v: 19/VI 1413; SM, LII, f.97v: 11/VI 1418, f.99v-101r: 20/VI 1418.

113 SM, XXV, f.38v-39v: 24/VII 1375; SM,XLVIII, f.91r: 23/VII 1409.

114 SM,XVI,f.1r (DS,T.2.N 1; *Blanc.* Flotte...P.18): 23/III 1333. Небольшие колебания: 5 лир гроссов в 1423 и 1442 гг.[SM,LIV, f.115r-116r: 4/ VI 1423; SMar, I, f.90v-92v:28/IV 1442]; 6 лир гроссов в 1432 г.[SM, LVIII, f.116r-118r: 16/V 1432].

115 DS,T.1.N 198: XI 1322; SM, XVII,f.74r-75r (*Blanc.* Flotte... P.47): 8/V 1337.

116 SM, XIX, f.72r-73r (*Blanc.* Flotte...P.76-78): 26/III 1341.

117 SM, XXXI, f.104r: 25/VII 1365; SM,XXXII, f.133r: 10/VII 1368; SM,XXXIII, f.66r: 18/VII 1370; SM, XXXVII, f.78v: 12/V 1382; SM, XXXIV,f.60v: 28/VII 1373.

118 V Savi, 22Ter, f.12v-13r: 18/III 1363; SM, XXXIII,f.62r: 17/VI 1370; SSCF,IV, f.22r; SM, LIII, f.48v-51v : 1/VI 1420.

119 SM, LIV,f. 115v-116r: 4/VI 1423.

120 SM, LV, f.26v-27v: 29/V 1424; SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442. Вариант, являющийся определенной мерой поощрения: разрешение перевезти без фрахта "легкие" товары на небольшую сумму- до 50 дукатов - с сохранением указанной компенсации: SM, LVIII, f.116r-118r - 16/V 1432.

121 *Manfroni C.* Cenni... P.485.

122 SSCF,IV, f.21r-v (под угрозой штрафа за нарушение - 100 лир пикколи и отрешения от должности на будущее).

123 *Sacerdoti A.* Note...P.81.

124 SM, LIV,f.115r-116v: 4/VI 1423; SM, LVIII,f.116r-118r: 16/V 1432; SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442.

125 V Savi, 22Ter, f.12v-13r: 18/III 1363 (на основании постановления 1361 г.); SSCF,IV, f.21r-v (этот пункт в документе commissio помечен как аннулированный к 1412 г.).

126 SM, LIII, f.48r-51v: 1/VI 1420 (проект).

127 SM, LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423.

128 SM,LV, f.26v-27v: 29/V 1424; SM, LVIII,f.116r-118r: 16/V 1432 (в виде поощрения разрешалось провести товары sottili на 50 дукатов); SMar, I, f.90v-92v: 28/IV 1442.

129 *Sacerdoti A.* Note...P.81; SSCF,IV, f.21r-v. В XIII в. они имели более широкие полномочия и могли даже заменять патрона: Zeno R. Storia...P.264-266.

130 *Makris G.* Studien... S.271-272.

131 *Cassandro G.* La formazione... P.195-196; *Manfroni C.* Cenni... P.463-465.

132 Coll. Notat.,V, f.8v: 3/VII 1414, f.10r (DA, N 1192): 10/VII 1414, f.10v (DA, N 1193): 18/VII 1414.

133 *Manfroni C.* Cenni... P.485.

134 DS,T.1, XI, N 261: III 1329; *Manfroni C.* Cenni... P.454; idem. Disciplina... P.115.

135 SM,LIII,f.73v (RS, N 881): 23/VII 1395.

136 SM,LVIII,f.58v-60r: 27/VI 1431; SSCF,IV, f.19r.

137 Coll. Notat.,V-VIII: погодные данные за 1418-1452 гг.

138 SM,XXXII, f.133r: 10/VII 1368; *Manfroni C.* Cenni... P.458, 485.

139 SM,LIX,f.158r-159v: 21/V 1436; SM,LX,f.147r-148r: 30/V 1439; SMar,I, f.27v-29r: 31/III 1441, f.90v-92v: 28/IV 1442, f.170r- 171v: 10/V 1443; SMar,II,f.75r:21/V 1445, f.143v-145v: 17/V 1446; SMar, IV, f.116r-118r: 6/V 1452.

140 SSCF,IV, f.24v: для безопасности галей требуется брать лоцманов от Негропонта,а на обратном пути - до Негропонта.

141 SM,LIX,f. 115r-116r: 13/VI 1435, f.158r-159v: 21/V 1436; SM,LX, f.87v-89v: 6/VI 1438.

142 SM,LIX,f.115r-116v: 13/VI 1435; SM,LX, f.11r-12v: 14/V 1437, f.158r-159v: 21/V 1436.

143 SSCF,IV, f.25r-v.

144 SSCF,IV, f.19r.

145 SM, LIII, f.48r-51v: 1/VI 1420; SM, LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423; SM,LVIII, f.116r-118r: 16/V 1432 и др. О писцах с правовой точки зрения см.: *Zeno R.* Storia...P.266-269.

146 TT.T.3, LII-LIII, P.419-421.

147 V Savi, 22Ter, f.9r: 11/VII 1343.

148 SSCF, IV, f.21r-v; *Sacerdoti A.* Note...P.90.

149 *Cassandro G.* La formazione... P.196-197; MC, Spiritus,f. 39r: 4/I 1330; MC, Fronesis,f.126r: 7/II 1324; SM,L, f.119v-121r: 18/VI 1414; SM, LII, f.100r: 20/VI 1418; V Savi, 22 Ter,f.8r-v: 19/IV 1343.

150 SSCF,IV, f.29r.

151 В 1420 г. предлагалось разрешить писцам провозить по 1,5 милиария груза без фрахта . Решение, однако, не было принято. В 1423 г. предусматривалось право старшего писца перевозить без фрахта товаров на сумму до 150 дукатов, младшего - до 100 дукатов. В 1424-42 гг. им предусматривалась компенсация, соответственно, 25 и 15 дукатов. См.: SM, LIII, f.48r-51v: 1/VI 1420; SM, LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423; SM, LV, f.26v-28v: 29/V 1424; SM, LVIII,f.116r-118r: 16/V 1432; SMar, I, f.90v-92v: 28/IV 1442.

152 SM, L, f.187v- 15/I 1415; *Badoer,* P.14.

153 SM, XXXI,f.104r: 25/VII 1365; SSCF,IV, f.16r, 20r.

154 SSCF,IV, f.18r.

155 SM, XVI, f.3v (DS, T.2. N 10; *Blanc.* Flotte...P.20): 20/III 1333.

156 SM, XLIV, f.144v: 19/II 1400; SM, XLV, f.58v: 16/II 1401.

157 SSCF,IV, f.18r.

158 См.: *Stefanutti U.* Mari... P.103-104, 108; *idem.* Documentazioni cronologiche per la storia della medicina, chirurgia e farmacia in Venezia dal 1258 al 1332. Venezia, 1961. P.29,90,117.

159 SM,XXXI, f.138v-139r: 21/V 1366.

160 *Luzzatto G.* Studi... P.297.

161 *Stefanutti U.* Documentazione...N 27, P.117: 18/X 1324.

162 SSCF,IV, f.18r, 19r.

163 Применительно к коккам "линии" : SM,XLVI, f.3r: 3/III 1402.

164 SM, LX, f.87v-89v: 6/VI 1438; SMar,I, f.27v-29r: 31/III 1441.

165 См.: *Pertusi A.* La caduta... T.1. P. 5,36.

166 SM,XLIV, f.90v-91r (RS, N 958): 6/III 1399:

167 Ibid.,f.92v: 16/III 1399.

168 SM,XLV, f.65v: 22/III 1401, f.131r: 28/I 1402.

169 SM,XLVI,f.138r-v: 14/VI 1404.

170 SM,XLIX,f.30r-31r: 13/VI 1411.

171 SM,XLIX, f.116v-118v: 13/VI 1412; SM, LVIII,f.58v-60r: 27/VI 1431; SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442.

172 SSCF,IV, f.19r.

173 SM,LIV, f.115r-116v:4/VI 1423; SM,LV,f.26v-27v: 29/V 1424; SM,LVIII,f.116r-118r: 16/V 1432; SM, LIX, f.52r-53r: 28/V 1434, f.115r-116r: 13/VI 1435.

174 См.: *Zeno R.* Storia...P.269-270.

175 Ibid.,P.269.

176 V Savi,22 Ter, f.11r: 12/V 1358.

177 См.,напр.: *Sacerdoti A.* Note...P.89-90.

178 SM,XXIX,f.60r-v: 9/VI 1360;SM,XXX, f.73r-v: 7/V 1362 : указан возраст- от 22 до 50 лет.

179 SM, XLV,f.59v: 27/II 1401; SM, XLVIII, f.58v: 15/III 1409; SSCF,IV, f.28v-29r.

180 SM,XLIX, f.147r: 21/I 1413.

181 См.: *Queller D.E.* The Venetian Patriciate... P.34-39.

182 SM,XXVI, f.12r-v (RS, N 239): 6/IV 1350 - 5 дукатов в месяц; f.37v: 13/VII 1350; SM, XXXIX,f.1r-v(RS, N 343) -30/IV 1359, f.60r-v (RS, N 361): 9/V 1360 - повышение до 6 дукатов. Минимум оклада - 6 дукатов в месяц устанавливается в 1362 - 1367 гг.: SM,XXX, f.73r-v (RS, N 388): 7/V 1362; SM, XXXI, f.5r-v (RS, N 405): 13/V 1363 и последующие постановления, не меняющие условий найма. На кокках "линии" в 1399 г. был установлен оклад 6 дукатов: SM,XLIV, f.91r: 7/III 1399. В 1400 - 1402гг. он был снижен до 5 дукатов: f.144v (RS, N 977): 9/II 1400; SM, XLVI, f.2v: 3/III 1402. В 1446 г. Сенат сокращает жалованье баллистариев на навах`с 5 до 4 дукатов в месяц: SMar, II,f. 136v: 22/III 1446.

183 SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442, f.170r-171v: 10/V 1443; SMar, II, f.143v-145v: 17/V 1446; SMar, III, f.16r-17r: 16/V 1447, f.58v-59r: 6/V 1448, f.188r-190r: 1/VI 1450.

184 SM,XLVI,f.2v: 3/III 1402.

185 SSCF,IV, f.26v.

186 SM,LX, f.11r-12v:14/V 1437, f.87v-89v:6/VI 1438, f.147r-148r: 30/V 1439; SMar,I, f.90v-92v: 28/IV 1442 и др.

187 SM, XLIV,f.91r: 7/III 1399.

188 SM, LII, f.113r: 29/VII 1418.

189 SM,XXVI, f.12r-v (RS, N 239): 6/IV 1350.

190 SM,XXVIII, f.48r-v (RS, N 328): 12/IV 1358.

191 SM, XXIX, f.60r-v (RS, N 361): 9/V 1360.

192 SM, XXX, f.73r-v (RS, N 388): 7/V 1362; SM, XXXI, f.5r-v (RS, N 405): 13/V 1363; SM, XXXVII, f.106v: 14/VIII 1382 и др.

193 SM, XLVI, f.85v-86r: 31/V 1403, f.138r-v: 14/VI 1404.

194 SM, XLVII,f.116v-117r (RS, N 1263): 30/V 1407; SM, XLVIII, f.93r-v: 9/VII 1409; SM, XLVIII, f.85v-88v: 9-10/VI 1409; SM, XLIX,f.116v-118r: 13/VI 1412; SM, LV, f.118r-119v: 31/V 1425 и др.

195 SM, XLVII, f.55r-v: 14/VI 1406, f.60r: 23/VII 1406; SM, XLVIII, f.17r: 16/VI 1408, f.23r: 17/VII 1408.

196 SM, LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431 и последующие постановления Сената, вплоть до: SM, LIX, f.158r-159v: 21/V 1436.

197 Начиная с: SM,LX,f.11r-12v: 14/V 1437 вплоть до : SMar,IV, f. 116r - 118r: 16/V 1452.

198 SM, XVI, f.74r-75r (*Blanc.* Flotte...P.45-48): 8/V 1337; SM, XVIII, f.19r (*Blanc.* Flotte...P.59-60): 3/V 1339.

199 SM, XIX, f.72r-73r (*Blanc.* Flotte...P.76-78): 26/III 1341.

200 SM, XXIV, f.26v: 19/VII 1347.

201 SM, XXVI, f.12r-v (RS, N 239): 6/IV 1350.

202 SM, XXXV,f.25r-26v: 29/V 1375; SM, XXXVI, f.22r: 9/VII 1377.

203 *Pertusi A.* La caduta... T.1. P.36-37.

204 См.: *Luttrell A.* Late medieval galley oarsmen // Le Genti del Mare... T.1. P.93-94; *Hocquet J.-Cl.* Gens...P.135-140.

205 *Hocquet J.-Cl.* Gens...P.138-139, 148.

206 Ibid.,P.141.

207 Ibid.,P.136; *Leduc F.X.* L'administration... T.1. P.434-446.

208 SM, XLVIII,f.125r: 25/III 1410.

209 *Lane F.C.* Venetian Seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages // Venezia e il Levante... Vol.I/1. P. 423-425; *Hocquet J.-Cl.* Gens... P.155-156.

210 SSCF,IV, f.26r.

211 Coll.Notat.,V,f.8v (DA, T2. N 1192): 3/VII 1414 - 15 лир пикколи, f.10r (DA, T.2. N 1197):10/VII 1414 - повышение до 16,5 лир пикколи в месяц.

212 SM, XXXII,f.52v: 21/V 1367 - дополнительный оклад на галеях коммуны, идущих в Романию, 40 сольди пикколи в месяц; SM, XXXIII, f.59v: 11/VI 1370 - повышение на 50 сольди пикколи в месяц; SM, XXXV, f.29r-v (RS, N 561): 24/V 1375 - установление добавочной платы экипажу военной галеры, посланной в Трапезунд.

213 *Sanudo Marino Torsello.* Secreta fidelium crucis // *Bongers J.* Gesta Dei per Francos. Hannover, 1611. P.75; *Lane F.C.* Venice and History... P.263-268; *idem.* Le Navi...P.173. Все пересчеты курсов денежных единиц сделаны по работе: *Spufford P.* Handbook of medieval Exchange. L.,1986. P.80-86.

214 *Lane F.C.* Venice and History... P.263-268; *Cardini F.* I costi ... P.203,210.

215 См.:*Cardini F.* I costi... P.202, Tav.VI.

216 См.Табл.IX в статье: *Cardini F.* I Costi... P.208.

217 *Lane F.C.* Venetian Seamen... P.423-426; *idem.* Diet...P. 267- 268; *Hocquet J.-Cl.* Gens... P.155-157.

218 *Lane F.,Mueller R.S.* Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice. Vol.1: Coins and Moneys of Account. Baltimore & London, 1985. P.361; *Spufford P.* Handbook ... P.83-84.

219 *Lane F.C.* Venetian Seamen... P.423-425; *Hocquet J.-Cl.* Gens... P.157-158.

220 *Luttrell A.* Late Medieval... P.95.

221 См.об этом: *Manfroni C.* La disciplina...// Atti e memorie...; idem. La disciplina... // Rivista marittima...; idem. Nuove note sulla disciplina dei marinai

veneziani // Rivista marittima. 1910. Anno 43. N 6. P. 487-502; *Sacerdoti A.* Note...P.94-95; *Lane F.C.* Venetian Seamen... P.403-428.

222 Напр.: SSCF,IV, f.18v,23v.

223 Напр.: SM,LX, f.221v: 12/VI 1440.

224 SM, XXIX,f.1r-v: 30/IV 1359; SMar,II, f.139v-140r: 18/IV 1446.

225 Coll. Notat.,VIII, f.44v: 3/VIII 1441, f.60v: 26/VI 1442.

226 *Sacerdoti A.* Note...P.91; *Scialoja A.* Galee grosse... P.265- 266.

227 А.Сачердоти полагал, что Оффиция вооружений занималась распределением окладов с 1446 г.: Sacerdoti A. Note...P.96. Однако сведения об этом имеются уже с 1365 г. (выплата баллистариям и оффициалам галей коммуны): SM, XXXI, f.104r: 25/VII 1365; см. также: SM, XXXIV, f.121r: 11/VII 1374 и др.

228 *Sacerdoti A.* Note...P.96-97.

229 SM,XXXII, f.126r: 13/V 1368; SSCF,IV, f.23v, 25v.

230 SM,XLVII, f.60r: 23/VII 1406: предусматривалась выплата половины оклада баллистариям при отплытии.

231 SSCF,IV, f.23v.

232 *Manfroni C.* Cenni... P.485-486; *Tucci U.* L'alimentazione... P.120-121.

233 *Tucci U.* L'alimentazione... P.137.

234 *Alberini R.* L'alimentazione ...P.71-72.

235 *Lane F.C.* Le Navi... P.170; *Cardini F.* I Costi... P.202-203; *Tucci U.* L'alimentazione... P.137.

236 *Scarlata M.* L'approvvigionamento... P.306-309; *Lane F.C.* Venice and History... P.263-267; *Hocquet J.-Cl.* Gens... P.162-165; *Cardini F.* I Costi... P.202. О жизни матросов на борту галей и кокк см.: *Merrien J.* La Vie...

237 *Tucci U.* L'alimentazione... P.105.

238 *Tucci U.* L'alimentazione... P.111-113, 136-137.

239 *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.31. М.Мэллетт объясняет этим и сравнительно частые заходы в порты и редкость цинги у матросов.

240 SSCF,IV, f.16v.

241 SSCF,IV, f.17r.

242 SSCF,IV, f.23v; SM, XXXII,f.125v: 13/V 1368.

243 Напр.: SM,XLVIII,f.59v: 21/III 1409.

244 SM,LX,f.87v-89v: 6/VI 1438; SMar,II, f.74r-76r: 21/V 1445.

245 SM, XLV, f.85v-86r: 31/V 1403.

246 DS,T.2, XV, N 163: 7/VII 1332.

247 SSCF,IV, f.18r.

248 *Sacerdoti A.* Note...P.92.

249 SM,XXXIII, f.25r: 27/VI 1369.

250 SM,XVII, f.76v: 16/VI 1337.

251 SM, XXVIII, f.48r-v: 12/V 1358; SM, XXIX, f.1r-v (RS, N 343): 30/IV 1359, f.60r-v (RS, N 361): 9/V 1360, f.121r: 15/V 1361; V Savi, 22Ter,f.11v.

252 SSCF,IV, f.18v.

253 SM,XXXII, f.126r(RS, N 463): 13/V 1368.

254 Ibid.,P.82.

255 SM, XXXII, f.125v: 13/V 1368; SM, XXXV, f.5r-v: 28/V 1375; SSCF,IV, f.16v-17v.

256 *Tucci U.* Le Conseil... P.122-123.

257 TT,T.3.Cap. XXXV-XL. P.412-413; *Predelli R.,Sacerdoti A.* Gli Statuti ...Pte 1. P. 180-183.

258 См.: *Leduc F.X.* L'administration...T.1. P. 454 (приведена таблица вооружений в зависимости от тоннажа судов).

259 *Mutinelli F.* Del Commercio... P.65.

260 *Leduc F.X.* L'administration... T.1.P.461. Венецианский трактат по навигации конца XV в.предусматривал еще большую вооруженность экипажа: 120 кирас, 120 шлемов, 60 копий разного рода, 6000 стрел, 2 пороховые бомбарды и т.д. См.: Ragioni antique spettante all'arte del mare et fabriche de vasselli, manoscritto nautico del secolo XV / a cura di *G.Bonfiglio Dosio.* Venezia, 1987, P.16.

261 Ibid.,P.466, Note 3.

262 *Leduc F.X.* L'administration... T.1. P.456, 482. Такие же постановления принимались Сенатом и в XV в.: SM, XLVI,f.85v- 86r: 31/V 1403, f.138r-v: 14/VI 1404 и постановления последующих лет.

263 SM, T.1, IX, N 62: VIII 1325.

264 Ibid.,P.461; DS,T.1, IX, N 76; SSCF,IV, f.17r.

265 SM,XXXI, f.58r: 28/V 1370; SSCF,IV, f.24r: VI 1412.

266 SM, XVII, f.76v: 16/VI 1337; SM, XXI, f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.92-95): 19/IV 1343; SM, XXIII, f.12r-13r (*Blanc.* Flotte...P.121-123): 3/VI 1345, f.56v: 5/IX 1346; SSCF,IV, f.17v: VI 1412; *Sacerdoti A.* Note...P.87.

267 SSCF,IV, f.29r: постановление от 30/III 1407.

268 SM, LII, f.176r: 16/VII 1419. В последующие годы это постановление повторялось. См., напр.: SM, LVIII, f.203v: 16/V 1433.

269 *Sacerdoti A.* Note...P.87.

270 *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.31.

Глава 5

ГАЛЕИ "ЛИНИИ": РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И ФРАХТ

Доставка товаров венецианскими вооруженными галеями регламентировалась постановлениями Сената. Эта регламентация касалась почти всех сторон навигации, начиная с погрузки товаров.

Для принятия товаров на борт галей в Венеции Сенат отводил специальные сроки. Погрузка прекращалась за один - два дня до отплытия. Это время было необходимо для распределения грузов на палубах и их фиксации. Однако купцы не всегда укладывались в отведенные им для погрузки дни: иногда запаздывали товары или были задержки с получением их на складах. Сенату приходилось считататься с этими обстоятельствами, продлевать время погрузки и, что было особенно нежелательно, переносить сроки отплытия.

Чтобы уменьшить влияние этих неблагоприятных факторов, Сенат принимал дополнительные меры. Купцам предписывалось получать со складов все ткани, которые они желали грузить на галеи Романии, за три дня до погрузки, под угрозой высокого штрафа - половины стоимости товара[1]. Однако постепенно, с 20=х годов XV в., сложилась иная практика, когда ткани как приоритетный груз галей могли грузить, в отличие от всех иных товаров, до самого отплытия из Венеции. Регламентация была ослаблена в интересах купцов[2].

Разрешение на погрузку товаров в Венеции давала комиссия экстраординариев, созданная в 1302 г. Эта оффиция инспектировала как частные, так и аукционные суда. Если галеи посылались коммуной, то комиссия взимала с купцов фрахт в пользу коммуны. Она добивалась также компенсации убытков государства и исполнения постановлений Сената о навигации. С 30=х годов XIV в. ее полномочия были расширены: она руководила погрузкой и разгрузкой, контролировала финансовую отчетность патронов и капитана судов[3]. Помимо экстраординариев высшая судебная магистратура Венеции - Кварантия - назначала иногда собственную комиссию из трех членов для контроля за правильностью

погрузки и разгрузки галей Романии и равного распределения грузов между отдельными судами[4].

Купцы как при погрузке, так и при разгрузке товаров должны были объявлять их стоимость[5]. Экстраординарии на основании свидетельств таможенных чиновников и заявлений купцов выдавали последним bulleta с обозначением количества, качества и цены товара. На основании этого документа платились фрахт и налоги[6]. При оформлении bulleta купцы под присягой указывали товары, принадлежащие другим лицам (на условиях комменды, займа, препоручения и т.д.)[7]. Перевозить такие товары не возбранялось, если не было специальных ограничений Оффиции навигации. Товары с bulleta принимались на хранение писцами, которые давали купцу квитанцию в получении товара (polizza di carica). Этот документ, а также запись в quaterno были основным свидетельством в случае споров между патронами и купцами по поводу перевозки и хранения товаров[8].

Последовательность погрузки зависела от маршрута и категории грузов. В первую очередь брали товары в конечные пункты - Константинополь, Тану и Трапезунд, а лишь затем - те, что направляли на Негропонт и в Нижнюю Романию[9].

Постановления Сената предусматривали, что в первую очередь, а иногда и исключительно, на галеях Романии перевозили легкие и дорогие товары, типа sottili. Помимо драгоценных металлов и материй, к sottili традиционно причисляли шелк, красители и воск, дорогие сорта сукна[10]. Сенат неоднократно запрещал перевозить золото и серебро, златотканые и шелковые ткани на невооруженных судах. Подобное запрещение могло быть временным (например, до середины марта)[11] или абсолютным[12], исключая, разумеется, определенные суммы наличных денег как средства платежа. Если в каких-то случаях товары, предназначенные для транспортировки только на галеях "линии" прибывали в Венецию или в Модон на других судах ранее срока прибытия туда торговых галей, эти товары складировались и могли быть реализованы купцами лишь после разгрузки очередной muda галей[13]. Так обеспечивались интересы патронов и государства, приоритетность навигации галей "линии"

Общей тенденцией законодательства в первой половине XIV в. было расширение категорий товаров sottili, подлежащих транспортировке только на вооруженных галеях. Поток дорогостоящих товаров был значителен и полностью обеспечивался возможностями галей "линии", давая высокий фрахт. В этих условиях государство не испытывало потребности ослаблять регламентацию.

С 60=х годов XIV в. уже ощущается сокращение притока товаров типа sottili, и постепенно Сенат начинает предоставлять капитанам галей Романии право после погрузки всех наличных товаров sottili принимать на борт и "тяжелые" грузы. Но если в портах следования имелись sottili, патроны должны были брать их в первую очередь, сгружая при необходимости соответствующее число товаров grosse[14]. Такие меры предпринимались в интересах патронов и чтобы избежать недогрузки судов[15].

Среди товаров grosse упоминаются и рабы. Перевоз их на галеях "линии" в первой половине XIV в. допускался лишь тогда, когда они были слугами патронов. В 1364 - 1368 гг. Сенат запрещал перевозить рабов на галеях Романии[16]. Такой же запрет под угрозой высокого штрафа действовал и с 1438 по 1452 г.[17] Как общий принцип это положение сохранялось, видимо, и во второй половине XIV - первой трети XV в., но при частых недогрузках галей в черноморских портах государство шло на смягчение рестрикций и время от времени разрешало перевозить определенное число рабов на галеях "линии"[18]. Обычной же практикой была перевозка рабов на навах и кокках, где число невольников иногда ограничивалось 120-160 на корабль[19]. В чем же причина настойчивого стремления венецианских работорговцев добиться разрешения перевозить "живой товар" на галеях Романии? Ответ на этот вопрос дает решение Сената от 30 апреля 1423 г. В нем указывается, что ежегодно на венецианских навах из Константинополя и Таны венецианские граждане привозят много рабов и рабынь, но патроны этих судов подолгу стоят в портах, взимают высокий фрахт и берут большие суммы на содержание рабов. Наблюдается также высокая смертность рабов в пути[20]. Галеи "линии" обладали более высокой скоростью, это позволяло снизить процент смертности и расходы на питание рабов. Идя навстречу работорговцам, Сенат установил в 1423 г. единую фиксированную сумму фрахта: по 4,5 дуката за раба из Таны, по 3,5 дуката - из Константинополя до Венеции и такую же сумму - за содержание раба в пути. Если же раб умирал во время плавания, фрахт за него не вносился и уплачивалась лишь часть содержания.

Ограничения перевозок на галеях "линии" при определенных условиях вводились и для других товаров: осетров (запрещали грузить их после того, как галеи пройдут Плану, видимо, чтобы не удлинять сроков стоянок и не создавать конкуренции купцам венецианской Таны[21]), растительного масла, вина, хлопка, стали, железа[22]. Ограничения на экспорт железа в мусульманские страны были постоянными в практике Ве-

нецианской республики. В XV в. запрещали перевозить в Романию и на Родос стальное оружие в связи с османской угрозой23. Однако металлы могли брать на борт вместо балласта, видимо, с возможностью последующей реализации в тех местах, где это разрешалось делать[24].

Регламентация номенклатуры грузов ослабляется с 40=х годов XIV в.до 30=х годов XV в. и усиливается, а точнее упорядочивается, с 30=х годов XV в., что связано с положением на рынках Венеции и Леванта, величиной фрахта и переменами в объемах перевозок.

Регламентация навигации содержала также меры по борьбе с перегрузкой галей. Первоначально при прибытии судна в Венецию контроль за его нагруженностью осуществляла Оффиция Леванта[25]. Перегрузка обнаруживалась по оседанию корабля ниже железных отметок на бортах (ultra signa et mensuras). Предпринимались меры также против скрытой перегрузки судна легкими товарами - хлопком, тканями и т.д., когда тюки помещались в неположенном месте: на палубе, скамьях гребцов, ящиках баллист и т.д. Сенат предписывал взимать штрафы за эти нарушения, так как они мешали эффективному управлению кораблем и вели к злоупотреблениям оффициалов[26]. Так например, в 1363 г. один из патронов галей Таны был оштрафован за перевозку соленых осетров без bulleta в помещении для хранения оружия[27] . Для учета объема погрузки и правильного взимания фрахта нормировались размеры тюков, бочек, мешков[28].

В случаях, когда возникала угроза перегрузки корабля и объем представленных для погрузки товаров в Венеции или в другом порту превышал возможности судна, прибегали к специальной практике, определяемой формулой ad ratam. Суть ее состояла в том, что капитан галей с согласия Совета XII проводил равномерную раскладку всех товаров и передавал их определенную долю, не умещавшуюся на аукционных галеях, либо судам конвоя, либо частным, в том числе "круглым", судам для последующей доставки. Если таких судов не было, излишек товаров оставляли на берегу, а капитан докладывал об этом по прибытии Сенату. Сенат принимал меры по доставке, обращаясь к частным арматорам или отправляя вооруженную галею за счет коммуны. Иногда товары оставлялись в каком-либо порту до прибытия туда следующего ежегодного каравана галей "линии" . Например, в 1406/07 г. в необычное зимнее время в Трапезунд была послана галея, чтобы погрузить остававшийся там шелк, ибо галеи Романии летом 1406 г. не смогли плыть в Трапезунд. В Трапезунде на эту галею должны были в первую очередь грузить те товары, которые были

привезены до очередного срока прибытия в Трапезунд muda галей Романии. Те же товары, которые были доставлены к погрузке по истечении этого срока, если оставалось место, также разрешали взять на борт внеочередной галеи, но в Венеции они должны были быть помещены под замок до срока плавания следующей muda аукционных галей в Трапезунд. Это делалось с целью регулирования цен и обеспечения равномерности притока товаров[29]. При составлении rata все товары рассматривались как некое единство - unum corpus, за них платили фрахт, как это было принято для вооруженных галей, с отчислением 5% коммуне. Rata была невыгодна для купцов, отсюда и особые требования к капитану по соблюдению "справедливости" в ее проведении[30].

Чтобы усилить заинтересованность патронов, Сенат иногда предоставлял им исключительные права на доставку серебра и грузов sottili, помимо конечных пунктов, также в Нижнюю Романию (Негропонт, Корон и Модон, на Крит и Кипр)[31]. Подобные же права давались и на некоторые категории "тяжелых" грузов из Константинополя и черноморских портов. Например, галеи Таны и Трапезунда имели монопольное право на вывоз меди из районов Черного моря сроком на 4 месяца[32]. Такое правило позволяло производить догрузку кораблей и было особенно важно в годы кризиса. Обычно монопольные права перевозки распространялись либо на такие грузы, как шелк, воск, зерно, специи, привезенные в Нижнюю Романию на других судах с Леванта, либо на местные греческие товары[33].

Черноморская навигация венецианских галей "линии" модифицировалась с изменениями конъюнктуры рынков, но она была по-прежнему ориентирована преимущественно на предметы роскоши, а не на товары повседневного спроса-предложения. Приспосабливаясь к новым условиям кризиса, венецианцы во второй половине XIV в. пожертвовали объемом перевозок, но сохранили систему mudae, приносившую значительные (но меньшие,чем в первой половине века) прибыли и обеспечивавшую, в том числе и благодаря регламентации, необходимую степень безопасности перевозок.

Суммы фрахта были основным источником получения доходов патронами и государством от навигации. Фрахт мог стимулировать вывоз одних товаров и тормозить вывоз других, он был экономическим регулятором цен на рынках, существенно воздействуя на затраты купцов и влияя на оборот капитала[34].

Чаще всего фрахт точно фиксировался в постановлениях Сената. Когда этого не происходило, действовал договор между патронами и купцами[35]. Однако не всегда купцам было выгодно и возможно внести сразу всю сумму фрахта, так как это требовало авансирования значительных средств задолго до получения выручки. Постепенно установился порядок, разрешавший купцу платить фрахт и после отплытия из Венеции в соответствии с bulleta, но в увеличенном размере. Такое увеличение подчас представало в скрытом виде, через установление повышенного обменного курса монет, которыми платился фрахт. Так, например, в 10-20=е годы XIV в. в Венеции был обычным курс: 1 безант Тавриза= 11 сольди 6 денариев а гросси[36]. При взимании же фрахта был установлен курс 1 безант = 13 или 15 сольди а гросси[37]. С 20=х годов XV в. утверждается наряду с этим и другой способ - с неуплативших в Венеции взимали затем фрахт, увеличенный на 1/4[38]. Но если задержка уплаты фрахта препятствовала эффективной подготовке галей к плаванию, то Сенат резко (в 2 раза) увеличивал фрахт, если его не вносили к определенной дате[39].

Уплата фрахта за товары, привозимые в Венецию, производилась в течение двух месяцев со дня прибытия галей. Экстраординарии, погасив задолженность патронов, выдавали им остаток средств, полученных от купцов[40]. Иногда срок уплаты фрахта сокращался по договору купцов с патроном до 1,5 месяцев[41].

Для того чтобы гарантировать выплату купцами фрахта, их обязывали предоставлять залоги в банки или находить частных поручителей. Арбитрами в определении сумм залога между патронами и купцами выступали экстраординарии. При просрочке платежа экстраординарии принуждали поручителей уплачивать сумму фрахта и штраф: 2 сольди за лиру в течение первых трех дней просрочки, затем столько же - в течение следующих трех дней, и если уплата не производилась, то весь залог или его часть переходили к патрону[42].

В постановлениях Сената об инканто галей "линии" почти всегда, за редчайшими исключениями, встречается формула "ad unum denarium"[43]. Ею обозначали установление общего финансового фонда (corpus, mons) для всех судов данного каравана. При этом предусматривалось равное распределение фрахта между патронами всех судов и обеспечивалась общность интересов всех патронов, снималась опасность перегрузки галеи каким-либо патроном, желавшим получить большую сумму фрахта,исключалась конкуренция между патронами и переманивание выгодных товаров с одной галеи на другую. Это давало гарантии государству получать фиксированную долю платежей и обеспечивало единство норм исчисления и взимания фрахта[44]. Заботясь о точном исполнении условий "ad unum denarium", государство запрещало патронам самим

взимать фрахт и тратить его во время плавания. Нарушение рассматривалось как fraus (мошеннические действия) и каралось высоким штрафом[45]. Как указывалось выше, фрахт в пути следования собирал капитан. Он же мог выдать патронам часть денег на текущие расходы, предоставляя затем финансовый отчет экстраординариям по возвращении в Венецию[46].

Когда в составе mudae были галеи разного типа и водоизмещения, это учитывалось, равно как и количество экипажа на судне, при распределении фрахта, но лишь тогда, когда это отражалось на инканти галей. В противном случае получателем излишка фрахта с большей галеи было государство[47].

От принципа "ad unum denarium" отступали в том случае, если была необходимость стимулировать инканто определенной группы судов в составе общей muda . Так например, в 1432 г. три из пяти галей Романии должны были руководствоваться формулой "ad unum denarium" , а две остальные получать фрахт отдельно. Первые имели зато привилегию брать все товары sottili, а вторые, при посредстве rata, то, что оставалось. Патроны первых не получали никакой дотации от государства, тогда как патронам вторых в качестве дара выдавалось 5000 дукатов[48]. Цель Сената состояла в том, чтобы удержать инканто на возможно более высоком уровне.

Осуществление принципа "ad unum denarium" было затруднено, когда часть галей Романии отплывала ранее других и если караван делился на 2 части или более. Обсуждая такой казус, советники Коллегии в 1442 г.приняли решение, чтобы патроны двух первых галей Романии внесли в какой-либо банк залог на тот случай, если патроны двух других галей получили бы меньший фрахт: разница фрахта могла бы быть компенсирована выплатой из суммы этого залога[49]. Если галеи Таны и Трапезунда шли в составе одной muda, фрахт распределялся между ними поровну[50]. Если же производился отдельный инканто галей Таны и Трапезунда, то и фрахт они получали порознь. Таким образом, можно сделать вывод, что условия инканто определяли условия распределения фрахта.

Принцип "ad unum denarium" мог совершенствоваться, когда Сенат объединял суда разных mudae, шедших вместе до определенного порта, в одну группу. Например, галеи Романии - Черного моря и галеи Кипра могли совместно плыть до Негропонта. Тогда фрахт, полученный в пути, делился таким образом: все поступления до Корона передавались галеям Кипра, а от Корона до Негропонта - галеям Черного моря[51]. Такие случаи, впрочем, были весьма редки.

Сложнее обстояло дело, когда аукционные галеи сопровождались галеями, снаряженными на счет коммуны. В 1342- 1346

гг. в этом случае Сенат распространил принцип "ad unum denarium" на всю muda, но доля фрахта с галеи коммуны поступала государству[52]. В условиях углубляющегося кризиса эта практика была изменена. С 1361 по 1373 г.(с перерывами) фрахт галей коммуны не вносили в общий фонд, в то время как расходы на их отправку частично возмещались из общего фонда аукционных галей. Погашение расходов галеи коммуны в пути было как бы компенсацией за сопровождение каравана. Галея коммуны не была поставлена в привилегированное положение: она производила погрузку лишь после всех остальных судов muda. Она брала на борт, таким образом, меньше товаров (и менее дорогих), включая и grosse[53]. Отправка галеи коммуны была выгодна и патронам аукционных галей, и купцам. В кризисных ситуациях это была мера экономического стимулирования и охраны.

Подчиненность навигации галей коммуны аукционным галеям ярко проявилась в 1374 - 1375 гг., когда одна галея коммуны посылалась в Константинополь и Трапезунд. Товары, которые она должна была доставить до Константинополя, перегружались в византийской столице на аукционные галеи, которым причиталось 2/3 фрахта, а коммуна получала лишь треть[54]. Обычно при доставке грузов от Трапезунда до Константинополя соответствующая сумма фрахта рассчитывалась как половина от Трапезунда до Венеции (см. ниже). Сенат делал уступку купеческому патрициату и патронам.

Равным образом, и в тех редких случаях, когда патрульные галеи сопровождали караван аукционных судов в Черное море и перевозили товары, фрахт принадлежал коммуне, а приоритет при погрузке - галеям "линии"[55].

В 1383 - 1385 гг. для снижения расходов muda галей Романии прибегали к особой практике. Сенат отправлял из Венеции на Крит невооруженную галеотту. Лицо,желавшее ее вооружить для плавания в Черное море с помощью венецианских магистратов на Крите, получало дотацию. Набрав необходимый экипаж в Кандии, патрон направлял корабль к Негропонту на соединение с галеями Романии. В Кандии он мог брать любые товары для отправки в Тану и Трапезунд. Но после соединения с галеями Романии (и особенно в Причерноморье) ему разрешалось грузить лишь те товары, которые оставались непогруженными от аукционных галей, и везти их до Негропонта или Корона, а затем, выгрузив, возвращаться на Крит. В 1383 г. размер дотации патронам составил 1321 дукат, в 1384 г. - 1000, в 1385 г. - 800 дукатов. Снижение размеров дотаций указывает на заинтересованность патронов в такой навигации. В 1384 г. патрону галеи Крита было разрешено погрузить 40

рабов при нехватке sottili, а также и "тяжелые" товары. Вернувшись на Крит, он мог вести свой корабль в Венецию, пользуясь, правда, статусом невооруженных судов[56].

Постановления Сената, издававшиеся в трудные годы рубежа XIV и XV вв., преследовали две основные цели: снизить долю товаров, перевозившихся на невооруженных судах, и поддержать искусственными средствами навигацию галей "линии". В этих целях Сенат передавал аукционным галеям, на определенный период времени перед их отплытием, часть фрахта товаров sottili невооруженных судов, отправлявшихся в Верхнюю и Нижнюю Романию. Это снижало заинтересованность патронов частных судов грузить эту категорию товаров до отправки галей Романии. Сроки монопольной погрузки sottili на галеи "линии" были следующие: с 8 мая по 15 июля[57], с 14[58] или 26[59] мая до окончания приема на борт галей Романии товаров. С сокращением объема грузов sottili сроки, на которые давалась привилегия, расширялись: с 11 апреля до отплытия судов "линии", назначенного на 20 июля, в 1399 г.[60], с 1 марта - в 1408 г.[61], с 31 марта до отплытия - в 1409-1418 гг.[62] С оживлением торговли с 20=х годов XV в. эта практика стимулирования аукциона галей "линии" ушла в небытие.

Для исчисления уплаты фрахта весь маршрут галей Романии был разделен на отрезки: Венеция - Корон(Модон) - Негропонт - Константинополь - Тана(Трапезунд). Фрахт до Таны и Трапезунда был обычно одинаковым[63]. Зависимости фрахта от длины отрезка пути не было. Выгружая товары в промежуточном пункте, патроны взыскивали более высокий фрахт, чем если бы он исчислялся по расстоянию. Если корабли заходили в Фессалоники, фрахт от Фессалоники взимался как от Негропонта, а при заходе в Симиссо и Синоп - как от Трапезунда[64]. В 1326 - 1327 гг. предусматривалось, что за товары sottili, погруженные в Нижней Романии, следует взыскивать фрахт в тех же размерах, что и из Венеции[65]. Затем была сделана уступка купцам: до Модона фрахт платили как от Венеции, от Модона до Константинополя - 1/2 фрахта от Венеции до византийской столицы[66]. Но за sotili, доставленные в Модон на невооруженных судах и перевезенные в Венецию из Модона на галеях "линии", платили фрахт как от Константинополя[67]. В 1344 - 1345 гг. за товары от Трапезунда до Константинополя взимали 1/4 фрахта до Венеции[68]. Вероятно, эти же нормы (их существование подтверждено постановлением Сената 1376 г.[69]) действовали и поднее, на протяжении всего XIV в. Косвенным подтверждением этому является то, что в 1385 г. Сенат устанавливает фрахт от Трапезунда до Негропонта как 1/2 от Трапезунда до Венеции[70]. В 1423 - 1452 гг. соотношение было

изменено: при транспортировке товаров из любого порта Черного моря в Константинополь и в обратном направлении взималась половина фрахта до Венеции, что явно не соответствовало пропорциям длины пути[71]. Фрахт в 1/4 рассматривался и давался уже как особая привилегия[72]. С одной стороны, такое изменение свидетельствует об общем укреплении венецианской морской торговли и навигации галей "линии", с другой - показывает важность и, возможно, усилившуюся потребность в безопасной перевозке грузов по Черному морю до проливов.

Если товары по каким-либо причинам, не зависившим от купцов, не могли быть доставлены в пункт назначения в Причерноморье и возвращались в Константинополь, то доля фрахта между Константинополем и соответствующим портом Черного моря с купцов не взималась[73]. Если галея посылалась дополнительно в 1-2 порта для более полной загрузки, с отклонением от маршрута, то надлежащую сумму фрахта определяли супракомиты галей или высшие оффициалы факторий, находившиеся на галеях, исходя из сложившейся практики[74].

В ряде случаев купцам разрешалось заменить товар (чаще - grosse на sottili). За сгруженные товары вносилась доля фрахта[75] или же предусматривалось произвести перераспределение грузов по раскладке (per ratam)[76]. Казалось бы, строгое нормирование государством уплаты фрахта, меры против контрабанды исключали возможность конфликтов по поводу фрахта между купцами и патронами. Однако на практике дело обстояло не совсем так. Хотя в документах Сената подобные споры упоминаются очень редко (что говорит об эффективности системы в целом), они все же происходили. Купцы обвинили, например, арматоров и капитана галей Трапезунда Филиппо Контарини в том, что он не осуществил в 1340 г. условий инканто и ранее срока отплыл изТрапезунда[77]. Арматоры, в свою очередь, требовали от 29 купцов выплатить 4 или 3% от стоимости товаров, погруженных в Трапезунде, как то предусматривалось в соглашении сторон. Рассмотрев это дело, Сенат принудил 27 купцов уплатить 3% со всего привезенного имущества и освободил 2 купцов от уплаты[78].

В 1343 г. Сенат рассматривал дело о конфликте между купцами и патронами из-за товаров из Таны, разгруженных в Константинополе, а затем вновь погруженных на галеи. Сенат поручил передать это дело экстраординариям и создать согласительную комиссию из трех купцов и трех патронов при посредничестве "мудрых" по делам Таны для вынесения арбитражного решения[79]. Наконец, 10 января 1344 г. Сенатом было утверждено предложение согласительной комиссии "муд-

рых", определившее точные размеры фрахта для всех категорий товаров[80].

Обе тяжбы проистекали из-за несогласованности в определении фрахта и неточного истолкования сторонами контракта по перевозке. Решение Сената 1343 г. было сочтено нормативным и включено в капитулярий экстраординариев для применения в аналогичных ситуациях[81]. Строгая регламентация фрахта служила цели уравновесить интересы купцов и патронов, двух основных фракций господствующего класса Венецианской республики, занятых предпринимательской деятельностью.

Многочисленные злоупотребления при взимании фрахта и уплате налогов (обычно составлявших 2-3% ad valorem товара) сводились в основном к занижению стоимости и веса груза, фальсификации записей в бортовых документах, подкупу оффициалов галей и таможенных чиновников, увеличению размеров рундуков экипажа, в которых можно было беспошлинно провозить личные вещи и товары. Со всем этим республика боролась довольно успешно, усиливая таможенный контроль и прибегая к высоким штрафам, доля от которых выплачивалась и доносителю[82].

За перевозку самих венецианских купцов и их слуг платы (кроме как за питание) не взимали. Это же правило распространялось и на иностранцев, если фрахт с их товаров превышал 40 дукатов. Но если он был ниже, то от Таны до Венеции брали по 10 дукатов с купца и по 5 - со слуги, до Модона - соответственно, 8 и 4, до Константинополя - 6 и 2 дуката[83]. Не взимался фрахт и за доставку пленников[84].

До середины XIV в., а подчас и позже, венецианские консулы и байло, следовавшие к месту назначения, также платили фрахт[85]. В 1345 - 1346 гг. Сенат даже рассматривал спор между патронами и венецианскими высшими магистратами в факториях - "ректорами" относительно величины платы за проезд. Было решено, чтобы "ректоры" заранее согласовывали с патронами плату. В противном случае ее определяли дож, советники и главы Кварантии[86]. В 1376 г. консул, отправлявшийся в Тану, платил за проезд 40 дукатов, столько же, сколько байло Трапезунда в 1325 г.[87] Постепенно, однако, сложилась практика, когда консул Таны и байло Трапезунда перевозили свое имущество без уплаты фрахта[88]. Это не всегда означало, что фрахт в этом случае вовсе не взимался в ущерб патронов; его вносило или засчитывало в причитающуюся ему долю фрахта само государство. В 1389 - 1393 гг., например, встречаем редкие указания на то, что коммуна платит патронам за провоз консула Таны 30 дукатов[89]. В 1421 г. патроны галей

требовали от консула Таны, чтобы он уплатил за свой проезд и фрахт за свои товары. Изучив условия инканто, Коллегия решила, чтобы консул, его свита и вещи были провезены без фрахта (т. е. фрахт платило государство), но за избыточное количество товаров консул должен был платить сам[90].

Фрахт не платили послы, курьеры или нунции более низкого ранга Венецианской республики[91]. Это правило не распространялось на послов иностранных держав, отправлявшихся на венецианских галеях "линии" и плативших фрахт по обычаю[92]. Лишь тогда, когда хотели оказать особую честь иностранному государю, разрешали ему проезд без фрахта. Так, например, в 1387 г. галеи "линии" должны были доставить из Мореи в Константинополь византийского императора Мануила II Палеолога и 20 человек его свиты без фрахта[93].

В 1390 г. привилегии проезда без фрахта были распространены на провведиторов, синдиков и некоторых других венецианских чиновников[94], хотя прецеденты такого рода встречались и ранее: в 1376 г. такое право получил опытный врач, направленный в Тану[95], в 1384 г. - супракомиты Гольфа и галей Кипра, плававшие в Черное море[96], а в 1420 и 1446 гг. - даже баллистарии[97]. Для прочих оффициалов иногда предусматривался пониженный фрахт[98].

В Венеции действовали две основные системы исчисления фрахта: в процентах от стоимости товара (ad valorem) и за единицу веса (ad quantitatem). В начале XIV в., по данным Пеголотти, фрахт за шелк на вооруженных галеях составлял от Трапезунда до Константинополя от 0,5 до 0,75 %, т. е. от Трапезунда до Венеции он составил бы 1,5 - 2,5 %[99]. Затем он возрастает: за изделия из шелка и шелковые ткани, перевозимые до Венеции, в 1315 - 1361 гг. платили уже 3% от стоимости[100]. Казалось бы, на этом основании можно сделать вывод о постоянстве нормы взимания фрахта в период с 1315 до 1361 г. Но это далеко не так: действительные размеры фрахта на шелк значительно колебались, так как менялась оценка стоимости. В 1333 г. Сенат ввел оценку 1 либбры соттиле (316,75 г) шелка в Венеции в 50 сольди а гросси. Из этого исчисления и исходили, взимая 3% от стоимости[101]. В 1338 г. оценка стоимости шелка определялась в зависимости от качества и происхождения; для высшей категории оценка была понижена с 50 до 40 сольди за либбру, для остальных категорий - с 40 до 32[102]. Попытки пересмотреть оценку в сторону увеличения до 50 сольди в 1350 г.[103] или до 80 сольди в 1361 г.[104] были отклонены Сенатом, подтвердившим оценку 40 сольди за либбру шелка из Таны и Трапезунда[105].

Наряду с вышеописанной, постепенно складывалась и другая система исчисления фрахта, в зависимости от веса груза. При таком варианте уплаты фрахта за шелк из Таны и Трапезунда до 1361 г. взимали 40 лир а гросси + 1/5 (т.е. 48 лир) за милиарий. Если сравнить эту систему с предыдущей, то получится, что в первом случае за либбру, оцененную в 40 сольди купцы платили при 3% фрахте 1,2 сольди, а за милиарий - 60 лир а гросси, что больше, чем при втором варианте, более выгодном для купцов. Учитывая это, Сенат в 1361 г. повысил сумму фрахта по весовой оценке до 75 лир а гросси за милиарий минус 1/5, то есть до 60 лир, уравняв тем самым обе системы[106].

В 1367 г.фрахт за транспортировку шелка от Трапезунда до Константинополя составлял 20 лир за милиарий (т. е. треть суммы, полагавшейся за доставку в Венецию)[107], столько же в 1396 г. взимали за фрахт от Модона до Венеции[108].

К 1388 г. фрахт за шелковые ткани, перевозимые из Таны в Венецию, возрос до 3,25% от их стоимости, а от Константинополя до Венеции - до 3%. Республика св.Марка столкнулась с тем, что в условиях обострившегося экономического кризиса часть шелка и шелковых тканей уходила мимо Венеции, непосредственно в порты Западного Средиземноморья и далее. Чтобы не допустить ослабления посреднической роли Венеции в торговле шелком между Востоком и Западом, Сенат ввел льготный фрахт, если товар перевозился непосредственно в Венецию - 2,5% от стоимости[109].

На кокках, даже когда они заменяли галеи "линии", фрахт был ниже: 2% за шелковые ткани, безразлично везли ли их из Таны, или из Константинополя, и 48,75 лиры а гросси за милиарий шелка[110]. Фрахт от Таны до Модона составлял 1,25% от стоимости шелковых тканей[111].

К 20=м годам XV в.фрахт за шелк резко поднялся и составлял уже 120 лир а гросси за милиарий от Таны и Трапезунда и 60 лир - от Негропонта до Венеции. В связи с переходом к золотому стандарту и системе счета в лирах гроссов ad aurum[112], Сенат приравнял 120 лир а гросси к 4 лирам 12 сольди гроссов ad aurum[113].Тем самым во взимании фрахта была заменена счетная денежная единица, исчислявшаяся в серебряных денари пикколи, курс которых понижался и был подвержен значительным колебаниям[114], другой, более устойчивой счетной единицей, ориентированной на золотой дукат. Таким образом, общей тенденцией было повышение фрахта на шелк.

Фрахт с драгоценных металлов и камней (havere capselle) определяли в процентах от их стоимости. В 1315 - 1346 гг. он

составлял от Венеции: 1,5% до Трапезунда и Таны, 1% - до Константинополя, и 0,5% - от Константинополя до Таны и Трапезунда[115]. Около 1321 г. фрахт во внутричерноморских перевозках возрос до 1%, в то время, как от Венеции до проливов был снижен до 0,75%[116]. Единовременные увеличения происходили и позднее. Так, например, в 1336 - 1337 гг. в связи с резким вздорожанием серебра в Тане фрахт на него возрос до 5%[117].Такая мера принималась против дополнительной утечки серебра из Венеции. В 1344 г., напротив, Республика устанавливает льготный (0,75%) фрахт на серебро, вывезенное из Таны в Венецию после трагических событий разрушения Таны в 1343 г.[118] Фрахт не взимался со средств платежа, отправляемых коммуной в черноморские порты. На таких условиях в Константинополь из Венеции в 1343 г. было отправлено 30 000 дукатов[119]. Фрахт за capselle снижался при сопровождении аукционных галей патрульными судами,когда на последние разрешалось грузить товары[120]. От Венеции до Таны за серебро устанавливался тогда фрахт 1%. Колебания сумм фрахта за capselle на протяжении второй половины XIV - середины XV в.не были значительны и он не превышал 2% при сообщении между Причерноморьем и Венецией (см. табл.9). Низкий фрахт на средства платежа давал возможность переводить на Левант значительные средства и получать оттуда драгоценные камни и меха.

Таблица 9

Фрахт на товары capselle в XIV—XV вв.[121]

Годы	Венеция-Тана-Трапезунд	Венеция-Константинополь	Константинополь-Тана-Трапезунд	Тана, Трапезунд-Модон
1315-46	1,5%	1%	0,5%	
1336-37	5%			
1343	1%			
1344	0,75%			
До 1358	1%	0,75%		
1358[122]	1,5%	1,125%		
1359-68	1,25%	0,94%		
1369[123]		1%		
1399-1402[124] (кокки)	1,25% в ВЕ	1,25% в ВЕ		
То же	1,875% в ТА 2% ТА-ВЕ	1,875% в КП		1,25%
1433-34[125]	1,25%	1,25%	0,5%	
1437-41[126]	1%	1%	0,66%	

Фрахт со специй исчисляли по весу, за милиарий. За специи тонкие, minute, к которым относили лаванду, гвоздику, мус-

катный орех, макциду, камфору и т.д., он был выше, чем за специи grosse (перец, имбирь, благовонные смолы и др.). Эволюцию фрахта показывает таблица 10.

Таблица 10

Фрахт за специи в XIV-XV вв.
(в лирах а гросси за милиарий)

Годы	Категория	Тана / Трапезунд		Константинополь	
		Венеция	Модон	Венеция	Модон
До 1320	(все)	15,66		14,36	
1320[127]	(все)	19,58		15,66	
1320[128]	minute	25		20	
1321-22[129]	(все)	15,66		14,36	
До 1369	grosse	21,2		17,9	
1369[130]	grosse	25		20	
До 1396	grosse	30		25	
1396-97[131]	minute	25		20	
1399-1400[132] (кокки)	minute	16		12,5	
то же	grosse	13		10	
1401-02[133] (кокки)	minute		11		8,5
то же	grosse		9		7
1412[134]	grosse	25			20
До 1420	minute	31,25			25
1420[135]	minute	31,25			25

С 1322 г. до конца XIV в.точные данные о фрахте за специи minute в решениях Сената не приводятся. Правда, в постановлении 1333 г. отмечено, что за все mercimonia subtiles фрахт платится ad milliaria и в равных размерах от Таны и от Трапезунда[136]. В 1346 г. отмечено, что соответствующий фрахт платится "по обычаю"[137]. Это означало,что либо фрахт удерживался на прежнем многолетнем уровне (как мы и предполагаем) либо, что он всецело регулировался соглашениями между патронами и купцами на основе практики.

В целом же фрахт за специи на галеях "линии" был умеренным и амплитуда его колебаний не была слишком большой. Наибольший рост нормы фрахта произошел видимо, в начале XV в. в связи с неблагоприятным положением на рынках Таны.

К специям в широком смысле слова относили и красители. Однако фрахт на некоторые виды дорогих красителей устанавливался отдельно и был выше, чем на другие специи. В 1399-1400 гг., например, на кокках "линии" за кармазин и кермес, перевозимые из Таны и Константинополя в Венецию, был установлен фрахт 46 лир а гросси за милиарий. В 1401-1402

гг. при доставке их в Модон фрахт составлял 30 лир а гросси[138]. К 1420 г. он существенно увеличился - до 92,8 лиры а гросси (35,5 дуката) за милиарий кошенили и кармазина при доставке красителей из Константинополя. В то же время фрахт более дешевых красителей оставался на уровне 25 лир а гросси при перевозке из Таны и Причерноморья в Венецию[139].

Венецианскому купцу Джакомо Бадоэру в 1437 г. доставка 400 либбр кермеса из Трапезунда в Константинополь обошлась в 0,5% от стоимости товара, а из Константинополя в Венецию на невооруженной наве - 0,6% (2 дуката за модий)[140]. По тарифам 1441 г. на аукционной галее купцу пришлось бы уплатить за доставку кармазина из Константинополя 20 дукатов за милиарий[141] или 5,6% от стоимости, уплаченной Бадоэром за этот товар. Такова была разница фрахта вооруженных и невооруженных судов, такой была плата за большую безопасность перевозок.

Представление о фрахте на мед, воск и товары grosse дает таблица 11[142].

Металлы, кроме меди, вывозились из Венеции в порты Причерноморья. Масштабы этого экспорта не были значительными. Медь, напротив, являлась важным предметом импорта в Венецию из Синопа и Кастамона[143]. Повышение фрахта на нее в XV в., возможно, отражает расширение вывоза меди из Пафлагонии галеями "линии".

Основным товаром, экспортируемым из Венеции для товарного покрытия импорта с Востока шелка, специй, драгоценных камней, рабов и т.д., были ткани, преимущественно разные сорта сукна западноевропейского производства. Фрахт за ткани, транспортируемые галеями "линии", представлен в таблице 12.

В постановлениях Сената фиксировался в основном фрахт от Константинополя до Таны и Трапезунда, а от Венеции до Константинополя устанавливался на основании обычая. Собственно, выявляется два тарифа фрахта на ткани, сменявших друг друга. При более благоприятной для купцов ситуации (период до 1331 г., 1336 - 1337, 1348 - 1350) фрахт определялся как 12 гроссов за balla (тюк, кипу). В 1331 - 1332, 1344, 1358 - 1374 гг. он был в 3 раза выше, составляя 3 сольди или равную этому величину -3 перпера за balla.[146] В 1333 г. фрахт на 3 года был определен как 2 сольди гроссов за balla, что рассматривалось как снижение второго варианта тарифа. В 1409 г. фрахт 1 сольди 3 гросса за balla можно считать повышенной модификацией первого варианта тарифа.

Единственную возможность сравнить соотношение фрахта от Венеции до Константинополя и от Константинополя до

Таблица 11

Фрахт за воск и товары grosse
(в дукатах за милиарий)[1]

Категория	Годы												
	1326	1332	1333-1335	1336	1337	1358	1359	1399	1400-1401	1412	1420	1430-1432	1433-1441
Воск													
ТА-ВЕ								7	7		9,6		
КП-ВЕ								4,5	4,5		7,7		
grosse, металлы в целом													
ВЕ-ЧМ	3				2,5	2,5	2			2			
КП-ТА		1,5	1	1									
Медь													
ЧМ-ВЕ						2,5	2,5			2,5		4	4
СИ-ВЕ												4	
КП-ВЕ												3	
Олово													
ВЕ-ЧМ,КП						2,5	2,5	3	3	2,5			
Железо, ртуть													
ВЕ-ЧМ						3	3	1,5	2	3			
Мыло													
ВЕ-ЧМ								3	3				
Свинец								1,5	2				
ВЕ-ЧМ													

[1] Источники к таблицам указаны в вышеприведенных сносках под соответствующими годами. Обозначения: ЧМ — Причерноморье; КП — Константинополь; ТА — Тана; ВЕ — Венеция; СИ — Синоп.

Таблица 12

Фрахт за ткани (в дукатах за balla)

Порты	Годы												
	До 1331	1331-1332	1333-1332	1336	1337	1344	1348	1350	1358-1361	1374	1399-1401	1409	1412
												кокки	
ВЕ-ЧМ											3 144 / 4 145		5
ВЕ-КП												4,4	
КП-ТА	0,5	1,5	1	0,5	0,5	1,5	0,5	0,5	1,5	1,5		0,6	0,5

Таны и Трапезунда дает решение Сената от 23 июля 1409 г., устанавливающее фрахт за ткани до столицы Византии в размере 8 сольди 9 гроссов, а до черноморских портов - 10 сольди[147]. Это было некоторым нарушением общих принципов тарификации фрахта, когда за внутричерноморские перевозки взимали от трети до половины суммы фрахта от Венеции до конечного пункта маршрута. Более льготные условия транспортировки тканей от Константинополя могли быть связаны именно со специфической ролью тканей как важнейшего товарного эквивалента в причерноморской торговле[148].

Нормативы тарификации фрахта подтверждаются данными конкретной коммерческой деятельности венецианских купцов. В 1436 г. Джакомо Бадоэр уплатил за фрахт 1 balla сукна, отправленной на вооруженной галее из Константинополя в Трапезунд, 1 перпер 6 каратов (0,63 дуката, то есть на уровне известного нам тарифа 1409 г.). Поскольку стоимость ткани была 240 перперов, фрахт составил 0,5%[149].

На невооруженных судах фрахт за ткани был в два раза ниже. Такое соотношение иногда прямо указывается в постановлениях Сената и в торговых трактатах[150].

Перевозка на галеях "линии" дорогостоящих грузов составляла, таким образом, небольшой процент от стоимости товара, хотя в абсолютных числах это были значительные суммы[151]. Кроме того, величина фрахта не была подвержена частым и резким колебаниям и оставалась стабильной в течение ряда лет и десятилетий. Для сравнения укажем, что установленная Кодексом Юстиниана предельная норма фрахта (pecunia traiectitia) равнялась 12% (CJ, IV, 32,26, 1) и была намного выше венецианских тарифов XIV - XV вв. Отметим также,что фрахт восточных товаров был ниже установленного для галей Фландрии. По мнению Ф.Ледюка, Венецианская республика, стимулируя экспорт восточных товаров, поощряла высоким фрахтом тех, кто желал снарядить галеи во Фландрию[152].

Транспортные расходы купцов не ограничивались фрахтом. Различные непредвиденные траты, прямые и косвенные налоги на товары и суда повышали расходы купцов и патронов. Осознавая это, венецианская коммуна прибегала к практике varea - равномерной раскладке экстраординарных расходов на всех владельцев грузов. Varea вводились для покрытия дополнительных расходов при увеличении количества баллистариев и вообще шиурмы[153], при необходимости произвести выплату жалованья экипажу, если недоставало наличных средств[154], а также капитану, адмиралу, лоцманам, врачам, трубачам[155]. Но категорически воспрещалось ставить в varea какие-либо дары им или другим оффициалам[156]. Varea

производились и для ремонта корабля, потерпевшего крушение.Право патрона прибегать к varea при повреждении корабля предусматривалось морскими статутами еще в 1255 г.[157] Для галей "линии" в таком случае требовалось специальное утверждение post factum Сенатом произведенных расходов[158]. Если ущерб галее был незначительным, varea собирались с тех товаров, которые оставались в целости и сохранности, пропорционально либо их стоимости (varea mercationum), либо доле уплачиваемого за них фрахта (varea nabulorum)[159]. В редких случаях, при повышенной военной опасности, посредством varea погашали расходы на галеры сопровождения[160]. Сенат далеко не всегда одобрял varea, запрещая производить раскладку во всех случаях, кроме вышеуказанных. При больших расходах Сенат даже предпочитал на четверть увеличить фрахт, но не прибегать к varea, исключая бедствия и повреждения судна[161]. Тем самым varea рассматривались как крайняя мера. Таковыми были регламентация и фрахт на галеях "линии", осуществлявших регулярные плавания из Венеции в Черное море. Однако далеко не все грузы транспортировались на вооруженных судах. Значительная их часть отправлялась на парусниках, нередко через многие промежуточные порты. Теперь мы и обратимся к анализу этого типа венецианского судоходства.

1 SM, XXXIII,f.109v: 19/V 1371.

2 SM, LIII, f.150v-151r : 7/VI 1420; SM, LV, f.26v-28v: 29/V 1424, f.118r-119v: 31/V 1425; SM, LVI, f.99r-101r: 6/VI 1427; SM, LVIII, f.116r-118r: 16/V 1432, f.202v-204r: 16/V 1433; SM, LIX,f.52r-53r: 28/V 1434, f.115r-116v: 13/VI 1435.

3 *Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.405-433.

4 *Lombardo A.* Le Deliberazioni del Consiglio dei XL della Repubblica di Venezia. Padova, 1958. T.2. N 18: 11/II 1348.

5 DS. T.1, VI,N 59: XI 1320; SM,XV, f.59v(DS, T.2, N 434): 20/II 1333; SM, XVII, f.107v: 7/IX 1338; SM,XXXII, f.59r: 18/VII 1367.

6 См.подробнее: *Sacerdoti A.* Note...P.100-101.

7 V Savi, 22 Bis,f.9bis r-v: 3/IV 1320.

8 *Zeno R.* Storia...P.301-302.

9 SM,XXIV, f.107r-108r: XII 1348; SM,XLVIII, f.85v-88v: 10/VI 1409 и др.

10 SM, LIII, f.48v-51v: 1/VI 1420: шелк и кармазин названы основными грузами; SM,LIV, f.115r-116r: 4/VI 1423; SM, LV,f.26v-28v: 29/V 1424 (сукно); SM, LIX, f.52r-53r (RS, N 2349): 28/V 1434 (английское и венецианское сукно); SMar,I, f.170r-171v (RS, N 2605): 10/V 1443 (шелк и воск).

11 DS,T.1, VII, N 221, 228: XII 1322, SM,XXXVIII, f.63r: 30/III 1383 - запрет на перевозку res subtiles из Венеции с 1 апреля до середины мая. Затем Сенат временно отменил этот запрет при условии уплаты части фрахта на невооруженных судах в пользу галей Романии-Черного моря, ради стимулирования последних.

[12] DS, T.1, VII, N 388: I 1324; XI, N 34: VI 1328; XI, N 217: II 1329 - расширение указанных категорий товаров за счет шафрана и дорогих тканей, изготовленных вне Венеции; =SM, XV, f. 19v (*Blanc.* Flotte...P.8; DS,T.2. N 142): 22/VI 1332; SM, XVI, f. 94v (*Blanc.* Flotte...P.32-33; DS, T.2, N 697): 19/ XII, 23/XII 1334 - к числу sottili отнесены также головки сахара, но запрещено относить к ним квасцы; SM,XXI, f. 44r-45r (*Blanc.* Flotte... P.97-98): 7/VII 1343 - из-за опасности навигации введен запрет перевозить серебро на невооруженных судах, как это ранее практиковалось; f.45v-46v (*Blanc.* Flotte... P.98-99): 12/VII 1343 - подтверждение запрета и поручение венецианским официалам в колониях и факториях досматривать суда; SM, XXI, f.85v (*Blanc.* Flotte...P. 104) : 12/I 1344 - отмена разового разрешения перевезти серебро и соттили на невооруженных судах Н. Санудо; SM, XXII, f.26v: 31/V 1344; SM, XXIII, f.12r (*Blanc.* Flotte...P.120): 4/VI 1345 - при введении запрета упомянуты также шелк и пряности.

[13] *Lane F.C.* Venice and History... P.139.

[14] DS,T.1, X, N 199: VII 1327; SM,XXXI,f.99v: 16/VI 1365, f.143v: 5/VII 1366; SM, XXXV, f.24r-v: 24/V 1375; SM, XXXVIII, f.132r: 2/VI 1384 - разрешение грузить кожи, солонину и другие grosse на военную галеру сопровождения каравана судов Романии, f.116r- 1/III 1396; SM,XLVI, f.85r: 20/XII 1406; SM,XLVIII, f. 11v-12v: 1/VI 1408 - разрешение на погрузку зерна Нижней Романии; f.85v-88v: 10/VI 1409, f.150v-151v: 9/VI 1410; SM, LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431: двум из пяти галей Таны дано разрешение грузить осетров и соленую рыбу, f.116r-119v: 16, 20/V 1432.

[15] См.,напр.: SM, XLVI,f.85r: 20/XII 1406.

[16] SM, XXXII,f.126r: 13/V 1368; SSCF,IV, f.23v; *Verlinden Ch.* La législation vénitienne du bas moyen âge en matière d'esclavage (XIIIe-XVe siècles)// Ricerche storiche ed economiche in memoria di C.Barbagallo. Napoli, 1970. T.2. P.163.

[17] SM,LX, f.87v-89v: 6/VI 1438, f.147r-148r: 30/V 1439 и во всех последующих постановлениях об инканти вплоть до: SMar,IV, f.116r-118r: 6/V 1452.

[18] SM, XXXVIII, f.49r: 27/VI 1383 - право перевезти до 30 рабов в Модон или Кандию, f.132v: 2/VI 1384- то же, но до 40 рабов; SM, XXXIX, f.19r: 10/XI 1384 - констатация перевозки рабов из Таны в другие черноморские порты на галеях. SM,LVI, f.16v: 16/V 1426 - так как невооруженные суда не идут в Тану, было внесено предложение (отклоненное Сенатом) разрешить перевозку до 100 рабов на вооруженных галеях; SM,LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431 - разрешение двум галеям Романии перевезти из Таны в Венецию до 300 рабов, f.116r-118r: 16/V 1432 - то же, до 400 рабов, f.118v-119v: 20/V 1432- модификация предыдущего решения в сторону уменьшения - 200-300 рабов; SM,LVIII, f.202v-204r: 16/V 1433- патронам предоставлено право перевозить рабов без ограничения числа от Таны до Константинополя (так как в Тане много рабов); SM, LIX, f.115r-116v: 13/VI 1435- разрешение патрону грузить рабов на галею в Монкастро для перевозки в Константинополь, f.158r-159v: 21/V 1436; SM,LX, f.11r-12v: 14/V 1437 - то же.

[19] SM,XLIV, f.80v: 7/I 1399 - разрешение перевезти по 120 "голов" на кокке, снаряженной коммуной; f.142r: 29/I 1400 - то же, до 160 человек на кокку; SM,LVI, f.120v: 20/VIII 1427 - из Таны в Венецию на навах было привезено более 400 рабов. См.подробнее: *Карпов С.П.* Венецианская работорговля в Трапезунде (конец XIV - начало XV в.) // ВО. 1982. С.191-207.

[20] SM,LIV, f.102r (RS, N 1879).

[21] SM,XLII, f.62v: 1/VI 1392.

[22] SM,XLIII, f.102v: 21/I 1396 (при разрешении перевозить другие виды товаров grosse).

[23] SMar,II,f.170v (RS,N 2778): 8-9/VIII 1446.

[24] Напр.: DS,T.1,VII,N 213): XI 1322 - до 35 милиариев ferri pro zaorna; DS,T.2, XV, N 162: 7/VII 1332 - разрешение патрону заменить 20 милиариев балласта 30 милиариями железа; SM, XVII, f.76v: 16/VI 1337 - запрет патронам перевозить на галеях Романии свыше 30 милиариев железа, меди, олова, свинца и других металлов. SMar,II,f.143v-145v: 17/V 1446 - патрон не должен был брать свыше 40 милиариев raminis на галею. Это правило действовало непрерывно до 1452 г. и ежегодно повторялось во всех постановлениях до: SMar,IV, f.116r-118r: 6/V 1452.

[25] DS,T.1, XIV, N 144: VII 1331; SSCF,IV, f.15v, 18r, 19v.

[26] SM,LVIII, f.202v-204r (RS, N 2319): 16/V 1433; SSCF,IV, f.24v; SMar, III, f.188r-190r: 1/VI 1450; SMar,IV,f.116r-118r: 6/V 1452; *Lane F.C.* Venice and History... P.256-261.

[27] *Queller D.* The Venetian Patriciate... P.236-237.

[28] SSCF,IV, f.25v, ср.:*Lane F.C.* Venice and History... P.259.

[29] SM,XLVII, f.85r: 20/XII 1406, ср.: *Lane F.C.* Venice and History... P.128-141.

[30] SSCF,IV, f.19v, 22r, 24v; V Savi,22Ter,f.13v: 1364г.; SSecreta, XII, f.108r-109v (*Sathas C.* Documents...T.3.P.196 - 197): 5/VIII 1432; *Sacerdoti A.* Note...P.102; *Scialoja A.* Galee... P.286-290.

[31] SM,XVI,f.18r (DS,T.2.N 131): 5/VII 1333- предоставление монопольных прав на вывоз галеями "линии" этих категорий грузов в Романию, на Кипр и Крит сроком до сентября. Специальные льготы на перевозку товаров Нижней Романии: SM, XXXIV,f.45v: 22/IV 1373; SM,XLIII,f.128v: 25/V 1396, f.132v-133v: 3/VI 1396; SM,XLIV,f.4r-v: 14/VI 1397; SM,XLVI, f.138r-v: 14/VI 1404; SM, XLVII,f.116v-117r: 30/V 1407; SM,XLVIII,f.85v-88v: 9/VI 1409 и последующие постановления, вплоть до 1452 г.: SMar,IV,f.116r-118r: 6/V 1452. Нормативы и разрешение догрузки в Кларенце: SSCF,IV, f.16r, 22v, 26r.

[32] SM,LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431.

[33] SSCF,IV, f.15v-16r; *Sacerdoti A.* Note...; *Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.414-426; *Mandich G.* Forme...; *Scialoja A.* Galee...; *Cassandro G.* La formazione...; *Luzzatto G.* Storia... P.138-139; *Astuti G.* L'organizzazione...

[34] См.: *Карпов С.П.* Итальянские морские республики... Гл.3.

[35] *Sacerdoti A.* Note...P.97.

[36] *Pegolotti F.B.* La Pratica della mercatura / ed. *Evans A.* Cambridge, Mass., 1936. P.31.

[37] V Savi, 22Bis, f.10v,12v; V Savi, 22Ter, f.6v; SM,XVII, f.62v (*Blanc.* Flotte...P.40; RS, N 70): 16/VII 1336; *Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.422,427, Note 2. См. также предписания Сената экстраординариям: V Savi, 22Ter,f.8v: 19/IV 1343. Аналогичные ситуации: SM, XLVII, f. 116v-117r: 30/V 1407; SSCF,IV, f.19v; *Mandich G.* Forme... P. 482.

[38] SM,LIII,f.48r: 1/VI 1420, f. 150r-151v: 7/VI 1421; SM, LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423; SM,LV, f.26v-28v: 29/V 1424; SM, LVIII, f.58v-60r: 27/VI 1431 (уплата в золотых дукатах), f.202v-204r: 16/V 1433.

[39] SMar,III, f.29r-v: 6/VIII 1447, f.58v-59r: 6/V 1449.

[40] См.: *Scialoja A.* Galee... P.274-277.

41 Ibid.,P.259, Note 11; SM, XX, f.95r: 3/XI 1342.

42 Ibid.; SSCF,IV, f.16r.

43 См., напр.: SM, XVII, f.93r-v (*Blanc.* Flotte...P.54): 5/III 1338; SM, XLIII,f.132v-133v: 3/VI 1396; SMar,I, f.90v-92v (RS, N 2574): 28/IV 1442; SSCF,IV,f.16r; и др. В ряде постановлений, особенно в 30-50=х годах XV в., формула "ad unum denarium" из-за банальности опускается, но условия, предусматриваемые ею, остаются в силе: *Scialoja A.* Galee... P.253-254.

44 Юридическое и, отчасти, экономическое содержание формулы раскрыто в статьях: *Scialoja A.* Galee... P.251-267; Astuti G. L'organizzazione...P.79; *Mandich G.* Forme... P.480-485; *Boiteux L.A.* La Fortune... P.43-44.

45 См., напр.: SM, XXI, f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.92-95): 19/IV 1343, ср.: *Scialoja A.* Galee... P.258; SSCF,IV, f.20v.

46 SM,XXI, f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.93): 19/IV 1343.

47 *Scialoja A.* Galee... P.277.

48 SM, LVIII,f.118r-v: 19/V 1432.

49 Coll.Notat.,VII, f.63r (DA, N 1389): 29/VII 1442.

50 SM, XXXI, f.70v: 21/VII 1364, f.95v-97v: 8/V 1365, f.138v-139r: 21/V 1366.

51 *Scialoja A.* Galee... P.295.

52 SM, XX, f.49r-v (*Blanc.* Flotte...P.86-88): 27/IV 1342; SM, XXI, f.28r-29v (*Blanc.* Flotte...P.92-95): 19/V 1343; SM, XXII, f.24r-25r (*Blanc.* Flotte...P.113-114): 20/v 1344; SM, XXIII, f.56r-57r (*Blanc.* Flotte...P.120-123): 3-4/VI 1345, f.56r-57r (*Blanc.* Flotte...P.134): 5/IX 1346.

53 SM, XXIX,f.12or-121r: 15/V 1361; SM,XXX, f.73r-v: 7/V 1362; SM, XXXI, f.5r-v: 13/V 1363, f.59v-60v: 7/V 1364, f.143v-144r: 5/VII 1366; SM,XXXII, f.52r-53r: 21/V 1367, f.126v-127r: 15/V 1368; SM,XXXIII, f.57v-59r: 28/V 1370, f.108v-109v: 19/V 1371; SM,XXXIV, f.55v-56v: 21/VI 1373; *Scialoja A.* Galee... P.290- 291.

54 SM,XXXIV,f.114r-v: 8/VI 1374; *Scialoja A.* Galee... P.291; SM, XXXV, f.24r-v: 24/V 1375.

55 SM, XLIII, f.109v-110r: 19/II 1396; SM, XLVIII, f.87r: 9- 10/VI 1409.

56 SM, XXXVIII, f.45v: 18/V 1383, f.131v-133v: 2/VI 1384; SM, XXXIX, f.82r-83r: 27/V 1385.

57 SM,XXXVIII, f.131v-132r: 2/VI 1384; SM, XLIII, f.129r: 25/V 1396; SM, XLVI, f.85v-86r: 31/V 1403.

58 SM,XLVI, f.138r-v: 14/VI 1404.

59 SM, XLIV, f.4r-v: 14/VI 1397.

60 SM,XLIV, f.107v: 19/VI 1399.

61 SM, XLVIII, f.11r-12v: 1/VI 1408.

62 Ibid.,f.85v-88v: 9-10/VI 1409, f.151v: 9/VI 1410 и далее во всех постановлениях, вплоть до: SM,LII, f.99v-101r: 20/VI 1418.

63 См.,напр.: SM,XVI, f.1r (DS, T.2. N 2-3; *Blanc.* Flotte... P.19): 23/III 1333.

64 SM, LV, f.26v-28v: 29/V 1424. 65 DS, T.1, IX, N 190: IV 1326; DS, T.1, X, N 182: VI 1327.

66 SM, XXXII, f.124v-126r: 13/V 1368; SSCF,IV, f.23r-v.

67 SM, XXXI , f.59v-60v: 7/V 1364; SSCF,IV, f.23r.

68 SM, XXXII, f.14v-15r (DVL, T.1. P.275; *Blanc.* Flotte... P.107-108): 15/IV 1344; SM,XXXIII, f.12r-13r (*Blanc.* Flotte... P.120-123): 4/VI 1345.

69 Сказано, что от Константинополя до Трапезунда взимается фрахт, "ut est iustum": SM, XXXV, f.127r: 26/VII 1376.

70 SM, XXXIX , f.82r-83r: 27/V 1385.

71 От: SM,LIV, f.115r-116v: 4/VI 1423 до: SMar,IV, f.116r-118r: 6/V 1452.

72 SM,LVIII, f.116r-118v (RS, N 2282): 16/V 1432.

73 SM, XXII, f.17v-18r (*Blanc.* Flotte...P.109): 22/IV 1344; SM, XXVI, f.85v: 23/II 1352.

74 В 1414 г., например, таким оффициалом был байло Трапезунда: SM, L, f.119v-121r: 18/VI 1414.

75 DS, T.1, X, N 199: VII 1327: 1/3 часть.

76 SM, XXXI, f.99v: 16/VI 1365.

77 SM,XIX, f.57v: 17/II 1341.

78 SM,XIX, f.71v(*Blanc.* Flotte...P.75-76): 20/III 1341.

79 SM, XXI, f.60v(*Blanc.* Flotte...P.101): 28/VII 1343, f.76v (*Blanc.* Flotte...P.101): 22/XI 1343, f.77v (*Blanc.* Flotte...P. 102-103): 1/XII 1343.

80 SM,XXI, f.85r (*Blanc.* Flotte...P.103, RS, N 161).

81 V Savi, 22Bis, f.126r: 1/XII 1343.

82 См.подробнее: *Doumerc B.* Le galere... p.373-381.

83 SM, XLIX, f.31r: 13/VI 1411.

84 SM,LVIII, f.116r-118r (RS, N 2282): 16/V 1432.

85 Так, например, байло, отправлявшийся в Трапезунд, должен был заплатить 4 лиры гроссов за провоз (DS, T.1. IX, N 71: VIII 1325.

86 SM,XXIII, f.13r (*Blanc.* Flotte...P.122-123): 3/VI 1345, f.57r: 5/IX 1346; SSCF,IV, f.21r.

87 SM,XXXV, f.117r (RS, N 579) : 5/VI 1376.

88 SM,XXXII, f.32r-v: 4/II 1367; SM, XLVII, f.85r: 20/XII 1406; SM, XLVIII, f.90r: 23/VII 1409, f.150v-151v: 9/VI 1410; SM,LV,f.26v-28r: 29/V 1424; SM,LVI, f.13r-15r: 16/V 1426; SM, LIX, f.52r-53r: 28/V 1434; SMar, II, f.145v: 20/V 1446

89 SM, XLI, f.9v: 3/VI 1389, f.142r: 3/VI 1391; SM,XLII,f.113r: 29/V 1393.

90 Coll. Notat.,V, f.156r (DA, N 1249): 27/VII 1421.

91 SM,XXXVIII,f.34r: 1/VI 1382; SM, XXXIX,f.82r-83r: 27/V 1385; SM, XLVI,f.85v-86r: 31/V 1403, f.138r-v: 14/VI 1404; SM, XLVII, f.55r-v: 14/VI 1406, f.85r: 20/XII 1406; SM, XLIX, f.116v-118r: 13/VI 1412 (в случае задержки, которая могла быть вызвана перевозкой послов, коммуна должна была уплатить патронам компенсацию), f.189v-190r: 10/VI 1413; SM,LII, f.99v- 101r: 20/VI 1418, f.175v: 14/VI 1419; SM, LIII, f.150r-151r: 7/VI 1420; SM, LVI, f.13r-15r: 16/V 1426; SM, LVIII, f.202v-204r: 16/V 1433; SM, LIX, f.115r-116r: 13/VI 1435; SMar, II, f.74r-76r: 21/V 1445; SSCF,IV, f.28r.

92 SM,XV,f.20v (DS, T.2. , N 155; *Blanc.* Flotte...P.8-9): 7/VIII 1332.

93 SM, XL, f.71r-v: 1/VI 1387.

94 SSCF,IV, f.28r: 30/XII 1390; SM, LVIII, f.20_v-204r: 16/V 1433.

95 SM,XXXV, f.114v: 5/VI 1376.

96 SM, XXXVIII, f.132r: 2/VI 1384.

97 SM,LIII, f.150r-151r: 7/VI 1420; SMar, II, f.143v-145v: 17/V 1446.

98 Напр.: SMar, II, f.143v-145v: 17/V 1446; SMar, III, f.116r- 117v: 12/V 1449.

99 *Pegolotti*. P.32.

100 DS, T.1. IV, N 150: VIII 1315: за seta, pannis sete, bocharanis.

101 SM, XVI, f.1r (*Blanc*. Flotte...P.19; DS, T.2.P.148): 23/III 1333.

102 SM, XVII, f.93r-v (*Blanc*. Flotte...P.54): 5/III 1338; SM, XXIII, f.56r: 5/IX 1346.

103 SM, XXVI, f.14r: 8/IV 1350.

104 SM, XXIX,f.120r-v (RS, N 375); V Savi, 22Ter, f.12r-v: 15/V 1361; SSCF,IV, f.21v.

105 SM, XXIX, f.121r : 20/V 1361.

106 Ibid.

107 SM,XXXII, f.40r: 6/IV 1367.

108 SM,XLIII, f.132r-133v: 3/VI 1396.

109 SM, XL, f.118r (RS, N 737): 8/VI 1388; SSCF,IV, f.24v.

110 SM, XLIV, f.80r-v: 7/I 1399, f.141r-v: 29/I 1400.

111 SM, XLV, f.52r-v: 11/II 1401.

112 См.: *Lane F.C.* The First Infidelities of the Venetian Lire // The Medieval City. New Haven; London,1977. P.61-63; *Lane F., Mueller R.C.* Money and Banking...Vol.1. P.357-360.

113 SM,LIII, f.48r: 1/VI 1420.

114 С 1380 по 1421 г. курс дуката по отношению к сольди пикколи повысился с 78-86 до 100-103 сольди за дукат: *Lane F., Mueller R.C.* Money and Banking...Vol.1. P.573-617; *Cipolla C.M.* Studi di storia della moneta. 1. I movimenti dei cambi in Italia dal sec. XIII al XV. Pavia, 1948. P.69-70; *Luzzatto G.* Storia... P.213-214.

115 DS, T.1. IV, N 150: VIII 1315; V Savi, 22Ter, f.7v: 11/III 1330; DS, T.1. XIV, N 162: VII 1331; SM, XV, f.120v (*Blanc*. Flotte...P.8-9): 7/VII 1332; SM, XVI, f.1r (*Blanc*. Flotte...P. 18; DS, T.2.N 538): 11/VII 1334; SM, XVII, f.17v (*Blanc*. Flotte...P.35): 19/VII 1335; SM, XXII, f.14v-15v (DVL, T.1. N 142; *Blanc*. Flotte...P.107-108): 15/IV 1344, f.24r-25r (*Blanc*. Flotte...P. 113-114; RS, N 170): 20/V 1344; SM, XXIII, f.11v-12r (*Blanc*. Flotte...P.120-123; RS, N 178): 3-4/VI 1345, f.56r-57r (*Blanc*. Flotte...P.134): 5/IX 1346.

116 V Savi, 22Bis, f.12r-v; V Savi, 22Ter, f.6v: 15/XII 1321.

117 SM, XVII,f.48r-v; V Savi, 22Ter, f.8r-v: 20/II 1336; SM, XVII, f.74r *(Blanc*. Flotte...P.45-48): 8/V 1337.

118 SM, XXI, f.85r (*Blanc*. Flotte...P.103-104): 10/I 1344.

119 SM, XXI, f.28r-29v (*Blanc*. Flotte...P.92-95): 19/IV 1343.

120 SM, XXI, f. 44r-45r (*Blanc*. Flotte...P.97-98): 7/VII 1343.

121 Условные обозначения: ВЕ - Венеция, ТА - Тана, КП - Константинополь.

122 Возвращаясь к регулярной навигации после перерыва, вызванного войной, Венеция наполовину, в 1359 г. - на четверть увеличивает традиционный фрахт : SM, XXVIII, f.48r-v: 12/V 1358; SM, XXIX, f.1r-v: 30/IV 1359.

123 SM,XXXIII, f.15v-16r: 7/V 1369.

124 Фрахт 1,25% был установлен для уплаты в Венеции. Если фрахт платился в Тане или Константинополе, он увеличивался на 50%. Для жемчуга, драгоценных камней и мехов, отправляемых из Таны в Венецию был установлен более высокий, 2% фрахт (1,25% - до Модона): SM,XLIV, f.79v-80v: 7/I 1399, f.140v-141v: 29/I 1400; SM, XLV, f.53r-v: 11/II 1401, f.132r-v: 28/V 1402.

125 SM,LVIII, f.203r-v: 16/V 1433; SM, LIX,f.52r-53r: 28/V 1434.

126 SM, LX,f.11r-12v(RS, N 2440): 14/V 1437; SMar,I, f.27v-29r: 31/III 1441.Фрахт от Константинополя до Маврокастрона был таким же, как и до Таны и Трапезунда.

127 В 1320 г.была пересмотрена в пользу патронов старая норма фрахта: 11 сольди гроссов за милиарий - от Константинополя до Венеции и 12 - от черноморских портов до Венеции. Патронам было разрешено взимать соответственно 12 и 15 сольди гроссов: V Savi, 22Bis, f.9bis v-10r; V Savi, 22Ter, f.5v: 5/VII 1320.

128 V Savi, 22Bis, f.9bis v-10v; V Savi, 22Ter, f.5r-6r: 5/VII 1320.

129 В декабре 1321 г. Сенат вернулся к старым нормам фрахта, заботясь о максимальной загрузке галей, отправляемых в Трапезунд: V Savi, 22Bis, f.13r; V Savi, 22Ter, f.6v: 15/XII 1321; *Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.426-427.

130 В 1369 г. Сенат своим решением заменил старую норму фрахта - 16 сольди 3 гросса за милиарий воска, перца и других specie grosse от Таны и Трапезунда до Венеции на норму 25 лир а гросси. Соответственно был изменен фрахт от Константинополя с 13 сольди) гроссов на 20 лир а гросси: SM, XXXIII, f.15v-16r (RS, N 474): 7/V 1369.

131 Снижение прежнего фрахта: SM, XLIII, f.128v: 25/V 1396; SM, XLIV, f.4r-v: 14/VI 1397.

132 SM, LIV, f.80r-v: 7/I 1399, f.141r-v: 29/I 1400.

133 SM, XLV, f.53r-v: 11/II 1401, f.132r-113r: 28/I 1402.

134 SSCF,IV, f.24r: 1412.

135 SM,LIII, f.48r: 1/VI 1420: пересчет лир а гросси в лиры гроссов ad aurum, как и в случае с шелком.

136 SM,XVI, f.1r (DS, T.2. N 2; *Blanc*. Flotte...P.19): 23/III 1333.

137 SM, XXIII, f.56r (*Blanc*. Flotte...P.134): 5/IX 1346.

138 SM,XLIV,f.80r-v: 7/I 1399, f.141r-v: 29/I 1400; SM, XLV,f.53r-v: 11/II 1401, f.132v: 28/I 1402.

139 SM,LIII, f.48r: 1/VI 1420.

140 *Badoer, P*.182, 166.

141 SMar, I, f.27v-29r: 31/III 1441.

142 Источники к таблицам указаны в вышеприв. сносках под соотв. годами.

143 См.: *Карпов С.П.* Итальянские... С.142-143,165.

144 3 дуката за balla грубых тканей, весом 360 либбр 1 balla.

145 4 дуката за balla тканей sottile весом 260 либбр.

146 Исчисление 1 перпер=12 гроссам см.:SM,XXVIII, f.9v-10r: 29/VII 1357, f.48r-v: 12/V 1358; SM, XXIX, f.60r-v: 9/V 1360; SM, XXXI, f.95v-97v: 8/V 1365

147 SM, XLVIII, f.90r-91r: 23/VII 1409.

148 *Карпов С.П.* Итальянские... С.156-164.

149 *Badoer*, P.14-15.

150 *Pegolotti*. P.32; SM, XXXIX, f.112r: 16/VII 1385; SM, XLVIII, f.94r: 25/VII 1409.

151 См.: *Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.417-427; *Melis F.* I Trasporti... P.38-39.

152 *Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.422-423.

153 SM,XLVIII, f.58v: 15/III 1409, f.93r-v: 9/VII 1409 (с ограничением: не более от 1% стоимости товара); SM, LVI, f.23v: 27/VI 1426; SMar, II, f.136v: 22/III 1446; SM, XXI, f.44r-45r (*Blanc*. Flotte...P.97-98): 7/VII 1343 (на навах).

154 SM,XXX, f.73r-v: 7/V 1362; SM, XXXI, f.95v-97v: 8/V 1365; SM, XXXVI, f.14r-15r (RS, N 588): 17/VI 1377.

155 SM,XXXIV, f.115r: 8/VI 1374; SM, XXXV, f.5r-v: 28/V 1375; SSCF,IV, f.19r; ср.:*Scialoja A.* Galee... P.264-267.

156 SM, XXI, f.28r-v (*Blanc*. Flotte...P.92-95): 19/IV 1343; SSCF,IV, f.18r.

157 *Predelli R., Sacerdoti A.* Gli Statuti...P.222,226-227.

158 SMar, IV, f.108v: 14/II 1452 (разрешение Сената на погашение денег, истраченных капитаном галей Трапезунда в 1451 г.). Запрос патрона по тому же поводу: Coll. Notat.,VIII, f.149v (DA, N 1468): 13/XII 1451.

159 О процедуре см.подробнее: *Sacerdoti A.* Note...P.102-103; *Scialoja A.* Galee... P.267-272.

160 SM,XXVI, f.12r-v (RS, N 239): 6/IV 1350.

161 SM, XXIX, f.1r-v (RS, N 343): 30/IV 1359.

Глава 6

НАВИГАЦИЯ ВЕНЕЦИАНСКИХ НЕВООРУЖЕННЫХ СУДОВ

Дж. Луццатто и другие ученые уже доказали численное преобладание невооруженных судов над галеями "линии"[1]. По наблюдениям Луццатто, невооруженные суда использовались трояким образом: 1) как дополнительное транспортное средство при навигации галей "линии", когда количество товаров превышало возможности перевозки muda галей; 2) в качестве самостоятельных караванов судов, совместно плывших по избранному патронами маршруту; 3) для свободной навигации судов, плававших в Восточном Средиземноморье и иногда по 2-4 года не появлявшихся в Венеции. Впрочем, интенсивность такой навигации у венецианцев была меньшей, чем у генуэзцев[2].

В венецианских навигационных статутах XIII в.[3] разработана целая система регламентации, касавшаяся в первую очередь невооруженных судов водоизмещением более 200 милиариев. В наиболее полном статуте Р.Дзено (1255 г.) предусматривался порядок и нормы разгрузки и погрузки[4], судам предписывалось брать балласт (с правом его замены в последующем на медь, свинец, олово или железо)[5], вводились стандарты оснащения судов такелажем, парусами, мачтами, якорями и т.д.[6] Регламентировался и численный состав экипажа: на лигнию в 200 милиариев полагалось не менее 20 матросов, а на каждые последующие 10 милиариев тоннажа прибавлялось по одному матросу[7]. На судах должны были быть трубачи и барабанщики; патронам запрещалось служить в качестве матросов на своих судах, кроме тех случаев, когда патронов было несколько и одному -двум из них разрешалось быть в числе матросов для экономии средств. Регламентировались обязанности членов экипажа и писцов, матросов, в случае аварии судна[8], отношения между патронами и моряками[9], порядок регистрации товаров и фрахта[10], нормы снабжения экипажа продовольствием[11]. Общее руководство навигацией осуществляла комиссия из 5 членов (патрон, навклер и 3 выборных купца из тех, кто был на судне). В ведении комиссии находилось

решение возникавших споров[12]. Этот институт закрепился затем и на галеях "линии". Равным образом в статут 1255 г. включены широко распространенные впоследствии нормы предоставления патронами залога на случай их конфликта с купцами[13], распоряжения о том, чтобы патроны при определении маршрута учитывали предписания Сената. Если в Романии и "partes ultra marinas" не было купцов и товаров для погрузки, патроны должны были следовать распоряжениям администрации венецианских факторий и колоний на местах[14]. Регламентировалось также соотношение водоизмещения и грузоподъемности корабля[15]. Перед отплытием нав и тарид консулы по делам торговли оценивали тоннаж судов; разные венецианские оффиции (с 30=х годов XIV в. они были объединены) инспектировали все частные корабли[16]. К середине XIV в. статут Дзено значительно устарел, однако принципы этого морского кодекса относительно соблюдения мер безопасности сохранились[17].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что система государственной регламентации судоходства возникла в Венеции до организации регулярных mudae галей "линии" в Романию - Черное море. Как минимум с середины XIII в. организовывались караваны невооруженных судов, отправлявшихся на Восток[18]. Выработанные в статутах принципы были закреплены, детализированы и расширены впоследствии. Таким образом, нет оснований противопоставлять частную навигацию, находившуюся под контролем государства, и навигацию вооруженных галей. Обе системы взаимодополняли и поддерживали друг друга. Зачастую их различие заключалось в широте и направленности регламентации.

Во второй половине XIII - начале XIV в. частная навигация в Черном море развивалась, венецианские невооруженные суда получали разрешение плыть к его портам[19]. Законодательство начала XIV в., сохраняя многие нормы прошлых статутов, в целом смягчало жесткие предписания, применительно к навигации частных судов. Нормы регламентации могут быть разделены на экономические, политические и чисто мореходные. Первые две категории имели в основном временный характер. Целью последних была безопасность плавания и они действовали постоянно.

Сделанные в XIV в. дополнения к морским статутам предусматривали, в частности, усиление ответственности купца при провозе им товара без регистрации. Если в таком случае товар пропадал, купец не получал компенсации по varea, в то время как сам должен был компенсировать ущерб других купцов, чье имущество в аналогичной ситуации было внесено в

регистрационный журнал (картулярий) корабля[20]. Была усилена материальная ответственность матросов за дезертирство с судна и предусмотрен комплекс мер против должников. Вместе с тем устанавливался порядок уплаты жалованья матросам[21]. Эти дополнения были сделаны в условиях, когда ощущалась нехватка людей, желавших наниматься для службы в экипажах, и усиливался социальный протест матросов.

Имеющиеся в нашем распоряжении источники не дают возможности провести всеобъемлющую характеристику венецианской частной навигации: она не отражена столь же систематически, как навигация галей "линии" в постановлениях Сената. Сенат обращался к ее проблемам лишь тогда, когда вводил какие-то регламентационные нормы. Поэтому кратко проанализировав эти постановления, мы приведем затем данные о навигации частных венецианских судов в Черном море, почерпнутые из иных источников.

Сенат, зная о плавании кораблей в одном направлении, стремился всегда, по возможности, составить из них общий караван, даже сдвигая сроки отплытия отдельных судов, применяя принцип посылки их de conserva. Корабли плыли вместе до Константинополя, а затем могли разделиться уже войдя в Черное море. До Константинополя и изредка даже до Таны такие суда в случае опасности могли сопровождаться, по решению Сената, патрульными галерами Гольфа или иными военными кораблями[22]. Но подобные предписания Сенат давал далеко не всегда, чаще всего при ослаблении вояжей галей "линии". В 1343 г., например, такое решение было принято из-за необходимости перевезти большое количество серебра, иных дорогостоящих грузов, транспортировка которых обычно запрещалась на невооруженных судах и было затем отменено именно по этой причине[23]. В периоды наибольшей опасности навигация нав по прямому маршруту от Венеции до Черного моря запрещалась[24].

Навигация de conserva предполагала единство срока отплытия из Венеции и назначение общего командующего флотом[25]. Последнему запрещалось покидать очередной порт и двигаться дальше, если не все его корабли были в наличии. Если же таковое случалось, то капитан проводил расследование причин отсутствия судна, посылал для поисков небольшие корабли, расспрашивал купцов и экипажи прибывавших в порт кораблей, не видели ли они отставшего судна. И лишь имея полную ясность, с согласия Совета XII ближайшей венецианской фактории он мог продолжать плавание[26].

Заботой Сената было недопущение перегрузки нав в Тане и других портах[27], а также ограничение прямых перевозок ле-

вантийских товаров на венецианских судах, минуя Венецию, на Майорку, в Экс-ан-Прованс, Пизу и даже Фландрию. Такой транзит наносил ущерб республике и, кроме того, был опасен из-за риска нападений генуэзцев и каталанцев. Первоначальная попытка в 1332 - 1333 г. добиться запрещения подобной перевозки специй под угрозой штрафа 50% от стоимости товаров, не встретила поддержки большинства голосовавших в Сенате и была отвергнута. Сенат решил: "не вводить нововведений"[28]. "Лобби", заинтересованное в таких перевозках в период расцвета торговли взяло верх. Однако вскоре, 19 декабря 1334 г., такой запрет был принят Сенатом. Он вводился на 2 года и продлевался автоматически далее, вплоть до отмены. Запрет распространялся только на специи и товары sottili, включая сахар. С нарушителя взимался штраф 40% от стоимости товара[29]. В 1387 г. этот запрет был подтвержден с увеличением штрафа до 50%[30]. В 1388 г. ограничения были расширены: Сенат ввел 3%-ный налог на квасцы и хлопок, экспортируемые на Запад минуя Венецию. Решение было мотивировано тем, что патроны судов, перевозивших эти товары без захода в Венецию, не уплачивали 3%-ный ввозной налог[31]. Эти ограничения сохраняли свою силу и в начале XV в.[32].

Временные запреты вводились также на перевозку рабов-татар из Таны в "Турцию"(Анатолию) на венецианских лигниях. Здесь в расчет принимались уже не столько экономические, сколько политические соображения - нежелание ссориться с мусульманскими правителями Таны[33]. По политическим мотивам вводились запреты частным судам посещать определенные порты, например Каффу в 1355 г., когда по договору с Генуей венецианцам временно запрещалось плавать в Азовское море. Желание купцов восполнить убытки от запрета идти в Тану посещением Каффы встретило отпор в Сенате[34].

Сенат заботился в первую очередь о поддержании навигации галей "линии". Однако, как мы уже видели, они далеко не всегда справлялись со всем объемом перевозок, особенно в периоды нестабильности торговли и сокращения численности судов mudae. Невооруженные суда брали на борт товары sottili, которые оставались непогруженными на галеи "линии"[35]. Но были даже случаи, когда невооруженные суда целиком заменяли галеи "линии" на данном маршруте[36]. Когда mude галей не могли отплыть из Венеции или не могли принять на борт предназначенные для них товары, грузы перевозились на частных судах, а доля фрахта вносилась их патронами в пользу патронов галей "линии" как компенсация за ущерб[37].

И все же дорогие товары типа sottili составляли незначительную часть перевозок частных (преимущественно парусных) судов. Среди их грузов большое место занимали зерно и рабы[38]. Именно для нужд хлебной торговли Сенат продлевал в 1395 г. сроки отплытия сентябрьского каравана невооруженных судов в Черное море[39]. Венецианские навы и гриппарии перевозили зерно из Понтираклии, Агатополя и Константинополя в Трапезунд и Грецию[40]. Данные о маршрутах и характере перевозок собраны в таблице 13[41].

Таблица 13

Навигация венецианских невооруженных судов

Дата источника	Тип судна	Маршрут	Груз	Примечания
III 1232	сандал	КП-ЧМ-КП		
III 1278	сандал	ПИ-КРЫМ-МЕ-Греция	зерно	
XII 1322	навы	ВЕ-ТА		
II/III 1333	навы, конвой	ВЕ-ТА		
23/III 1334	нава	ВЕ-ТА		
24/II,14/III 1334	навы	ВЕ-КП-ТА		
16/III,20/IV 1335	навы	ВЕ-ТА		
30/XII 1336	навы	ВЕ-ЧМ		
после 16/III 1345	нава	ТРД-КА		
14/IV 1349	навы	ВЕ-КА-ВАРНА-ТА		
4/XI 1349	галион	ЧМ (Матрега)		Плав. ранее 1349 г.
1359/60	1 судно	КАНДИЯ-ТА		
16/VII 1385	невоор.суда	ТРД-КП; КП-ВЕ	sottili	
1404	галеотта	ПЕ-СИ-ТРД		плав.: 20/III-11/IV 1404
27/III 1406	кокка	ВЕ-ТА		плав.: март 1406
13/IV 1411	кокка	ВЕ-ТА		
10/VI 1413	невоор.суда	ТРД-КП	sottili	
10/IV 1416	2 кокки	ВЕ-ТА		
13/II, 17/III 1419	навы	ВЕ-ТА		
19/III, 21/IV 1420	2 кокки	ВЕ-ТА		
27/X 1423	кокка	ВЕ-ТА-м. Малея		Ограблена в окт. 1432 г. каталанскими пиратами
21/III 1424	нава	ВЕ-ТА		
16/III 1425	2 навы	ВЕ-ТА		
20/VIII 1427	навы	ВЕ-ТА-ВЕ	рабы и др	
4/II 1431	нава	ТА-МОДОН-ВЕ		

продолжение табл.13

Дата источника	Тип судна	Маршрут	Груз	Примечания
1436	нава	КП-СИМ-ТРД		
1437	гриппарий	Агатополь-КП-ТРД	зерно	
1437	гриппарий	КП-ТРД	зерно	
1/XII 1441	нава	КА-Карпи	рабы	
26/XII 1441	нава	КА-Карпи	рабы	
16/III 1446	3 навы	ВЕ-МОДОН-ЧМ		
29/VI 1452	нава	ТРД-Самастро-КП		Потерпела аварию
26/III 1457	нава	ВЕ-ТА-ТРД		

Таблица отражает основные приоритеты навигации венецианских частных судов в Азово-Черноморском бассейне. В основном она была ориентирована на Тану и в определенной мере - на порты Южного Причерноморья. Прямое сообщение между Венецией и портами Великого моря также осуществлялось на частных судах, чаще отправлявшихся либо отдельными конвоями, либо примыкая к конвоям вооруженных галей "линии". Венецианские суда из Романии редко плавали непосредственно в причерноморские порты. Этапом их навигации был Константинополь, где товары грузили на корабли плававшие в акватории Черного моря. Примечательно, например, что из 109 документов Архива Дуки Кандии, где зафиксированы отправки судов с Крита, лишь в одном случае речь шла о плавании в Тану и в двух - в Константинополь[42]. Генуэзская частная навигация была интенсивнее и в самом Черном море, и на линиях, связывавших Причерноморье с Западной Европой[43].

Какие же требования предъявляли купцы к фрахту парусных судов? Наставления на этот счет мы находим в знаменитой "Практике торговли" Франческо Балдуччи Пеголотти (начало XIV в.). Пеголотти советует купцу фрахтовать судно зажиточного патрона, чтобы в случае имущественных споров иметь более прочные гарантии. Преимущество следовало отдавать новому кораблю с хорошим оснащением и вооружением. Обязательным условием было наличие опытных навклеров, лоцманов, матросов. Все это обеспечивало безопасность плавания. Особой мудростью при фрахте корабля считалось заключение контракта с указанием не одного определенного порта, а нескольких, чтобы можно было менять маршрут, не платя неустойки. Вносить фрахт, советовал Пеголотти, надо не сразу, а по частям, лучше после разгрузки и получения товаров. Не следует платить за фрахт в начале пути или же предоставлять заем патрону, так как это делает его более небрежным при

заем патрону, так как это делает его более небрежным при
охране товара. Но если уж заем необходим (аванс фрахта мог рассматриваться как заем), то купец должен получить залог и письменно оформить свое соглашение с патроном. Пеголотти признает необходимым авансировать деньги прежде всего для оснащения корабля и оплаты экипажа. При выплате сумм еще надо было удостовериться в правомочии патрона: был ли он владельцем (совладельцем) судна или же присяжным патроном, т. е. нанятым истинными собственниками. В последнем случае, отмечает Пеголотти, мог произойти ущерб из-за мошенничества[44].

Советы Пеголотти носят, однако, отчасти характер идеальных (если не идеалистических) пожеланий, так как корабль обычно фрахтовал не один купец и даже не группа компаньонов, а довольно большой и пестрый состав предпринимателей, поручителей, торговых агентов и т.д. Статут 1255 г. отдавал, правда, предпочтение при погрузке тому, кто фрахтовал сразу треть и более судна. Остальные купцы присоединялись, если их устраивали маршрут и условия перевозки[45]. Тот же статут касался соблюдения договоров фрахтователей и патронов[46] и устанавливал порядок уплаты фрахта: начальная его сумма вносилась до 27 июля, если корабль отплывал не позднее середины августа[47]. Выплата остальной части фрахта в пути, до пункта выгрузки товаров, осуществлялась лишь при согласии большинства фрахтователей и патрона[48].

Снаряжение кораблей, требовало, конечно, значительных средств. Большие частные суда принадлежали обычно целому семейству или же, для снижения риска и трат, их делили пропорционально стоимости корпуса и вооружения на равные доли - караты, держателями которых были разные собственники, получавшие доходы в соответствии с числом принадлежавших им каратов[49].

По Хронике Антонио Морозини, в 1404-1433 гг. ежегодно на Левант отправлялось в среднем 14 галей и лишь 11 нав[50]. Процесс замещения навигации невооруженных судов галеями "линии" на транссредиземноморских маршрутах быстро прогрессировал. Но невооруженным судам принадлежало первенство на промежуточных маршрутах, во внутричерноморской навигации. Впрочем, и здесь пальма первенства принадлежала не венецианцам, а их генуэзским соперникам, которым,однако, не удалось создать столь совершенного механизма дальней морской торговли, как галеи "линии".

[1] *Luzzatto G.* Storia... P.47-48; *Astuti G.* L'organizzazione... P.82.

[2] *Luzzatto G.* Storia... P.48; *idem.* Studi... P.55-56.

[3] О венецианском морском законодательстве см.: *Zeno R.* Storia...P.155-164; *Lane F.C.* Venice and History... P.227-258; *Cassandro G.* La formazione...; *Predelli R., Sacerdoti A.* Gli Statuti...

[4] *Predelli R., Sacerdoti A.* Gli Statuti...,XLIII-LII. P.199- 208, LX-LXVIII. P.213-218, LXXV. P.231, LXXVII-LXXXVIII. P.232, XCIII. P.234-235.

[5] Ibid.,I-VI. P.227-229.

[6] Ibid.,VII-XVI.P.167-174; XXXI.P.183-184, XXXVII. P.191.

[7] Ibid.,XX-XXVI.P.176-179.

[8] Ibid.,XXVII-XXIX. P.180-183; XXXII-XXXV. P.184-189, XXXIX-XLII. P.192-199, LXXX. P.227; XCII. P.234.

[9] Ibid.,LXXXI-LXXXII. P.227-229.

[10] Ibid.,XLI-XLVI. P.195-204.

[11] Ibid.,LVIII-LIX. P.212-213.

[12] Ibid.,LXXIII-LXXV. P.220-223.

[13] Ibid.,LXXXIII-LXXXV. P.220-223.

[14] Ibid.,XC-XCI.P.233-234.

[15] Ibid.,CII. P.239-244.

[16] См.:*Leduc F.X.* L'administration... T.1 . P.448-486.

[17] *Lane F.C.* Venice and History... P.227-252.

[18] *Predelli R., Sacerdoti A.* Gli Statuti...C-CI. P.237-239.

[19] TT, T.3. P.246: март 1278; DS, T.1. II, N 20: IV 1303. Упоминания судов, идущих в Тану: DS, T.1. VII, N 218, 228: XII 1322.

[20] Volumen Statutorum..., Lib.VI, cap.LXVIII, f.119v-120v.

[21] Volumen Statutorum..., Lib.VI, cap.LXIX-LXXI. f.120v-122v.

[22] См.,напр.: SM, XXI, f.44r-45r (*Blanc.* Flotte...P.97-98): 7/VII 1343.

[23] SM, XXI, f.45v-46v: 12/VII 1343.

[24] SM,XXV, f.12r: 14/IV 1349.

[25] SM, XV, f.66r (DS, T.2.N 482; *Blanc.* Flotte...P.16): 11/III 1333: плавание в Тану, отплытие - 17/III; de conserva - до Константинополя. SM, XVI, f.51r (DS, T.2. N 374-375; *Blanc.* Flotte...P.29-30): 24/II 1334 - отплытие до середины марта. DS, T.2.XVI, N 405: 14/III 1334 - de conserva до Константинополя, а на обратном пути - от Константинополя до мыса Малея. SM, XVII, f.6r: 16/III 1335, f.68v (*Blanc.* Flotte...P. 44): 30/XII 1336 - для безопасности отправка невооруженных судов в одном караване с галеями "линии". SM, LI, f.120v: 10/IV 1416: меры безопасности для двух кокк, отправлявшихся в Тану. В связи с турецкой угрозой они должны были плыть вместе до Константинополя, а далее - по своему усмотрению. Отплытие - 22 апреля. SM,LIV,f.23r: 21/IV 1422; SM,LV, f.98v: 16/III 1425; SMar, II, f.134r-v: 16/III 1446.

[26] См.: *Карпов СП.* Венецианский документ XV в....

[27] SM, XVI, f.55v (DS, T.2. N 419; *Blanc.* Flotte...P.30): 23/III 1334; SM, XVII, f.9r-v: 20/IV 1335.

[28] SM, XV, f.48v (*Blanc.* Flotte...P.11-12): 8/XII 1332 ; DS, T.2.XVI, N 331: 19/XII 1333.

[29] SM, XVI, f.94r (*Blanc.* Flotte...P.32-33; DS, T.2. N 697).

[30] SM, XL, f.66r: 25/II 1387.

[31] SM, XL, f.115 v (*Noiret H.* Documents inédits pour servir à l'histoire de la domination vénitienne en Crète de 1380 à 1485. Paris, 1892.P.20): 8/V 1388.

[32] SSCF,IV, f.20r.

[33] Commem., VIII, f.125(128)v: 18/III 1394 - с повторением аналогичных предшествующих постановлений.

[34] SM,XXVII, f.32r: 27/IX 1355.О ситуации см.: *Papacostea S.* "Quod non iretur..."

[35] SM,XXXI, f.59v-60v: 7/V 1364, f.95v-97v: 8/V 1365; SM, XXXIII, f.71r: 13/VIII 1370; SM, XXXVIII, f.16r: 30/III 1383 - расширение категории товаров, которые разрешалось вывозить из Венеции на невооруженных судах с 1 апреля до середины мая.

[36] SM, XXXIX, f.112r (RS, N 701): 16/VII 1385; SM,XLIX, f.188v-190r: 10/VI 1413; SMar,II, f.134r-v (RS, N 2709): 16/III 1446.

[37] См.: *Doumerc B.* Le galere... p.364.

[38] SM,LVI, f.120v: 20/VIII 1427 (перевозка рабов из Таны в Венецию); CM, 1441, f.XXIVr: 26/XII 1441 (из Каффы - в Карпи), f.CXXIIr: 1/XII 1441 и др.

[39] SM, XLVIII, f.66r: 2/VII 1395.

[40] TT.T.3.P.246: март 1278; *Badoer,* P.102-103, 149.

[41] Обозначения: ВЕ-Венеция, КА-Каффа, КП-Константинополь, ПЕ-Пера, ПИ- Понтираклия, СИ-Синоп, ТА - Тана, ТРД - Трапезунд, ЧМ- Черное море. Источники к таблице: *Soranzo G.* Accenni... P.311, N 2; TT, T.3. P.246; DS, T.1. XII, N 218, 228; SM, XV,f.66r (DS,T.2. N 482; *Blanc.* Flotte...P.16): 11/III 1333; SM, XVI, f.51r (DS, T.2. N 374-375; *Blanc.* Flotte...P.29-30): 24/II 1334, f.55v (DS, T.2. N 419; *Blanc.* Flotte...P.30): 23/III 1334; SM, XVII, f.9r-v: 20/IV 1335, f.68v (*Blanc.* Flotte...P.44): 30/XII 1336; SM, XXXIX, f.112r (RS, N 701): 16/VII 1385; SM, XLVII,f.46r: 27/III 1406; SM,XLIX, f.188v-190r: 10/VI 1413; SM,LI, f.120v:10/IV 1416; SM, LII, f.151r,155v: 13/II,17/III 1419; SM, LIV, f.10r,23r: 19/III, 21/IV 1420; SSecreta,VIII, f.129r(RS, N 1909): 27/X 1423;SM, LV, f.5v: 21/III 1424, f.98v: 16/III 1425; SM,LVI, f.120v: 20/VIII 1427; SM,LVIII, f.32r: 4/II 1431; SMar,II, f.134r-v (RS, N 2709): 16/III 1446; SMar,VI, f.6v-7r: 26/III 1457; Coll.Notat,VIII, f.161r (DA, N 1472): 29/VI 1452; *Lombardo A.* Le Deliberazioni...T.2. N 318-319: 4/XI 1349; *Morozzo Della Rocca R.* Notizie... P.286; CM, 1441, f.XXIVr, f.CXXIIr; *Mertziou K.D.* 'Η Ναυτιλική κίνησις τοῦ Χάνδακος κατά τά ἔτη 1359-1360 // Πεπραγμένα τοῦ Β' Διεθνοῦς Κρητολογικοῦ Συνέδριου. Ατήναι, 1968. Τ. Γ'. S.173-176; *Κλαειχο.* C.106-107; *Badoer,* P. 87-88, 102-103, 149.

[42] *Mertziou K.D.* 'Η Ναυτιλική κίνησις ...

[43] См.: *Balard M.* La Romanie...T.2.P.533-598; *idem.* La Mer Noire...; *Pistarino G.* Gin...

[44] *Pegolotti.*P.322-324.

[45] *Predelli R., Sacerdoti A.* Gli Statuti...XXXVI, P.189-190.
[46] Ibid.,XCVII, P.236.
[47] Ibid.,XCIX,P.237.
[48] Ibid.,LXVIII, P.217-218.
[49] См.,напр.: *Luzzatto G.* Studi... P.146-147.
[50] *Hocquet J.-Cl.* Le Sel... T.2.P.150; *Lane F.C.* Venice and History...

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Торговая навигация была одной из самых важных форм предпринимательской деятельности венецианского купечества. Она включала разные типы мореплавания. Для перевозки дорогих грузов, предметов роскоши, специй, шелка, драгоценностей на большие расстояния с максимумом безопасности использовались конвои государственных галей "линии", для транспортировки более дешевых товаров на промежуточные расстояния - парусные суда, принадлежащие частным лицам. И те и другие корабли находились под контролем высших органов власти Венеции. Но если в первом случае регламентация носила всеобъемлющий характер, то во втором она затрагивала преимущественно правовые и фискальные стороны перевозок. В условиях подъема торговли, при изобилии дорогостоящих восточных товаров на итальянских рынках, регламентация была детальной и жесткой. Она слабеет с наступлением во второй половине XIV в. экономического кризиса, уступая место мерам стимулирования навигации.

Характер грузооборота вызывал размежевание классов судов и типов судоходства. Дополнительные расходы по обеспечению безопасности на галеях "линии" увеличивали фрахт, делая его почти в 2 раза выше фрахта на невооруженных кораблях. Повышенная сумма фрахта фактически включала элемент страхования грузов.

В венецианской торговой навигации четко прослеживаются 2 группы участников: патроны и купцы, матросы и низшие оффициалы. Первые эксплуатировали труд вторых. Однако гребцы, баллистарии, навклеры и другие члены шиурмы не относились к "низам" венецианского общества. Их труд достаточно высоко оплачивался, хотя жалованье в условиях кризиса и имело некоторую тенденцию к снижению. Патрициат полностью монополизировал управление навигацией галей "линии". Он сделал ее самой совершенной и высокопрофессиональной системой средневекового мореходства.

Эта система формировала образец организации судоходства на дальние расстояния, которому затем пытались следовать и другие государства. Так, например, систему организации mudae

государственных галей линии заимствовала у Венеции Флорентийская республика. Более того, она пыталась послать свои галеи в Черное море в самый разгар османских завоеваний.

Началу флорентийской навигации на Левант способствовали два события: захват Флорентийской республикой Пизы в 1406 г. и затем приобретение ею двух портов - Ливорно и Порто Пизано. Сразу же за этим, в 1422 г., Флоренция начинает регулярную навигацию торговых галей[1]. Это настолько обеспокоило Венецию, что Республика св. Марка сдвигала сроки отплытия своих галей "линии"[2]. В 1429 г. Синьория Флоренции приняла решение послать первую галею в Константинополь, а с 1436 г. регулярно отправляла туда свои суда[3].

Флорентийские mudae калькировали венецианскую практику - с аукционом галей, утверждением капитана и патронов, материальным стимулированием навигации, а иногда и с предоставлением эскорта военных судов[4].

28 сентября 1459 г. одна из двух флорентийских галей, плававших в Константинополь, патроном которой был Бартоломео Пуччи, отправилась в Черное море и посетила Трапезунд, получив немалые торговые прибыли (только сумма фрахта за вывезенные из Южного Причерноморья товары составила 700 дукатов). Галея вернулась во Флоренцию в середине лета 1460 г.[5] Напомним, что Венеция после 1452 г. не посылала галеи "линии" в Черное море. Расчитывая на выгоды посреднической торговли, еще до возвращения первой галеи, две другие большие галеи Флоренции в 1459/60 г. повторили навигацию в Трапезунд, видимо, тоже с хорошими экономическими результатами[6]. Следствием этих плаваний было заключение флорентийско-трапезундского договора 1460 г., предоставившего Флоренции большие коммерческие привилегии на Понте[7]. Несмотря на завоевание Трапезундской империи османами в 1461 г., в 1462 г. в Трапезунд вновь плавала флорентийская галея, вернувшаяся в Порто Пизано в феврале 1463 г. Для обеспечения безопасности трех галей Романии, включая и эту галею, навстречу им был отправлен эскорт военных судов[8]. Галеи, посетившие Константинополь и черноморские порты, привезли груз, фрахт за который составил уже 4500-5000 флоринов[9].

Но навигация флорентийских галей "линии" встречала те же трудности: "кондукторы" (патроны) проявляли нерешительность, а то и нежелание брать галеи на аукционе, опасаясь пиратов, нападения которых стали более опасными в середине XV в.[10] Республика в 1462 г. вынуждена была снарядить одну из трех галей за свой счет, взяв с "кондукторов" всех галей по 1/6 фрахта на погашение расходов[11].

Но после падения Трапезунда и установления османами неблагоприятного режима торговли в зоне проливов и в Причерноморье Флоренция с 1463 г. более не повторяла своего эксперимента с заходом галей в черноморские порты, ограничиваясь посещением Константинополя - Стамбула. Использовать выгоды соглашения с Трапезундской империей Флоренции не удалось. Отметим попутно, что и до и в течение XV в. флорентийская торговля с черноморскими портами осуществлялась главным образом через Геную и Венецию, где флорентийские купцы и банкиры имели свои конторы[12].

Терминалы важнейших караванных путей - Тана и Трапезунд были главными целями венецианской торговой навигации в Азово - Черноморском бассейне. Именно навигация обеспечила сохранение и поддержание этих далеких венецианских факторий, находившихся во враждебном окружении и в соседстве с грозными соперниками - генуэзцами, настойчиво стремившимися к установлению монополии в регионе. Мореплавание стало не только простым средством сообщения, но и главным условием осуществления обмена между Западной Европой и Востоком через порты Черного моря в XIII - XV вв. Это был фактор большого международного значения.

[1] *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.3-17.

[2] См.: *Doumerc B.* La Crise... P.608.

[3] *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.86-87.

[4] См.Ibid.,P.40-61.

[5] *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.86, 164.

[6] Ibid.,P.68-69, 163.

[7] См.: *Карпов С.П.* Трапезундская империя.... С.160-161.

[8] *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.69, 117-118, 166.

[9] *Muller G.* Documenti... P.295-296, 302; *Mallett M.E.* The Florentine Galleys... P.69, 117-118, 166; *Карпов С.П.* Трапезундская империя.... С.161.

[10] *Muller G.* Documenti... P.297-301 : 24-26 / IX 1461; 4-7/XII 1461; 23-27/II 1462.

[11] *Muller G.* Documenti... P.299-301.

[12] *Melis F.* I Trasporti... P.209-212 ; *idem.* Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato). Siena, 1962. T.1. P.10,36-40,74, 133; *idem.* Documenti per la Storia economica dei secoli XIII-XVI. Firenze, 1972 ; Massa P. Alcune lettere mercantili toscane da colonie genovesi alla fine del '300 // ASLSP.1971. N.S. T. XI/2. P.345-355 и др.

СПИСОК БИБЛИОГРАФИЧЕСКИХ СОКРАЩЕНИЙ

АДСВ — Античная древность и средние века.
ВВ — Византийский Временник
ГПИ — Государственный педагогический институт.
ЗРВИ — Записки Радова Византолошког Института. Београд
УЗ — Ученые записки
Annales ESC — Annales. Economies, Sociétés, Civilisations.
АП — Ἀρχεῖον Πόντου. Αθῆναι.
ASI — Archivio Storico Italiano
ASLSP — Atti della Società Ligure di Storia Patria.
AV — Archivio Veneto.
BS — Byzantinoslavica.
BBulg — Byzantino=bulgarica.
CMRS — Cahiers du monde russe et soviétique.
DOP — Dumbarton Oaks Papers.
HPM — Historiae Patriae Monumenta.
JEEH — Journal of European Economic History.
JOB — Jahrbuch der Osterreichischen Byzantinistik.
MHP — Monumenta Historiae Patriae.
NAV — Nuovo Archivio Veneto.
RESEE — Revue des études sud-est européennes.
RIS — Rerum Italicarum Scriptores / ed. L.Muratori.
ROL — Revue de l'Orient Latin.
SV — Studi Veneziani.

CONTENTS

Introduction 5
Chapter 1. Type of vessels 18
Chapter 2. Conditions of navigation 31
Chapter 3. Venetian galleys in the Black Sea: what does "incanti" mean? 50
Chapter 4. Merchant galleys: patrons and crews . . . 82
Chapter 5. Merchant galleys: transport regulations . 116
Chapter 6. Navigation of Venetian private ships . . . 143
Conclusion 153
List of abbreviations 156

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение 5
Глава 1. Типы судов 18
Глава 2. Условия навигации 31
Глава 3. Венецианские галеи в Черном море
Что такое инканти 50
Глава 4. Галеи «линии»: патроны и экипажи 82
Глава 5. Галеи «линии»: регламентация перевозок
и фрахт 116
Глава 6. Навигация венецианских невооруженных
судов 143
Заключение 153
Список библиографических сокращений 156

Научное издание

Карпов Сергей Павлович

ПУТЯМИ СРЕДНЕВЕКОВЫХ МОРЕХОДОВ
Черноморская навигация
Венецианской Республики
в XIII—XV вв.

Зав.редакцией С.С.Цельникер

Редактор С.А.Юшина
Художник В.В.Коренев
Художественный редактор Е.Д.Косырева
Технический редактор Г.А.Никитина

ИБ № 17401

Сдано в набор 20.12.93
Подписано к печати 27.01.94
Формат 60x88 $^{1}/_{16}$. Бумага офсетная.
Гарнитура таймс. Печать офсетная
Усл.печ.л. 9,7. Усл.кр.отт. 9,95
Уч.изд.л. 11,2. Тираж 7000 экз.
Изд. № 7603. Заказ № 40. "С"-1

ВО "Наука"
Издательская фирма "Восточная литература"
103051, Москва К-51, Цветной бульвар, 21

3-я типография издательства "Наука"
107143, Москва Б-143, Открытое шоссе, 28