

УДК 94(4)
DOI 10.24411/2713-2021-2019-00014

А.Г. Еманов

**ЗНАКИ ИДЕНТИЧНОСТИ МОРЯКОВ:
ПО МАТЕРИАЛАМ ПОРТОВЫХ ГОРОДОВ ГЕНУЭЗСКОЙ ГАЗАРИИ XIV—XV В. ***

На основе широкого круга источников, публично-правовых документов, нотариальных актов, нарративных текстов, морских карт, портоланов, геральдики, сфрагистики и эпиграфики рассмотрена система символической коммуникации в социальной среде моряков Кафы и Генуэзской Газарии позднего средневековья, выявлены элементы политической, портовой, флотской, корабельной и индивидуальной идентификации, рассмотрены флаги, вымпелы и гюйсы кораблей, гербы капитанов, печати навигаторов—предпринимателей, личные знаки «людей моря». Определена группа «морских граффити» на объектах культовой архитектуры в портовых городах Генуэзской Газарии XIV—XV вв., выделены пять основных типов «морских граффити»: 1. Nave, 2. Vela navis, 3. Rosa ventorum, 4. Stella maris, 5. Baculus Jacobi. Предложено прочтение пяти личных монограмм моряков из местной греко-понтийской и крымской среды. Аргументировано суждение о смысле и назначении монументализированных личных знаков моряков в сакральной коммуникации.

Ключевые слова: Генуэзская Газария, Крым, Кафа, XIV—XV вв., моряки, шиурма, навы, галеры, дромоны, панфилы, барки, флаги, вымпелы, гюйсы, гербы, граффити.

Сведения об авторе: Еманов Александр Георгиевич, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой археологии, истории Древнего мира и Средних веков, Тюменский государственный университет.

Контактная информация: 625003, Россия, г. Тюмень, ул. Семакова, д. 10, Тюменский государственный университет, Институт социально-гуманитарных наук, кафедра археологии, истории Древнего мира и Средних веков; e-mail: a_emanov@mail.ru.

A.G. Emanov

**IDENTITY'S SIGNS OF SAILORS:
ON THE MATERIALS OF THE PORT CITIES IN THE GENOESE GAZARIA
IN THE 14th — 15th CENTURIES**

We have Identified Elements of Political, Port, Naval, Ship and Individual Identification, Examined Flags, Pennants and Guys of Ships, Emblems of Captains, Seals of Navigators — Entrepreneurs, Personal Signs of “People of the Sea” based on a Wide Range of Sources, Public-Legal Documents, Notarial Deeds, Narrative Texts, Sea Charts, Portolans, Heraldry, Sphragistics and Epigraphy Considered the System of Symbolic Communication in the Social Environment of the Sailors of Kafa and Genoese Gazaria of the Late Middle Ages. We also identified a group of “Marine Graffiti” on Objects of Religious Architecture in the Port Cities of Genoese Gazaria of 14th — 15th Centuries, identified Five Main Types of “Sea Graffiti”: 1. Nave, 2. Vela navis, 3. Rosa ventorum, 4. Stella maris, 5. Baculus Jacobi. We suggested reading Five

* Исследование проведено при поддержке ДААД в Институте византистики, истории византийского искусства и неогречистики Мюнхенского университета имени Людвиг-Максимилиана, директору которого, профессору Альбрехту Бергеру автор выражает самую сердечную благодарность.

Статья поступила в номер 12 ноября 2019 г.
Принята к печати 2 декабря 2019 г.

Personal Monograms of Sailors from the Local Greco-Pontic and Crimean Milieu. The Judgment on the Meaning and Purpose of the Monumental Personal Signs of Sailors in Sacred Communication was also reasoned.

Key words: Genoese Gazaria, Crimea, Caffa, 14th — 15th Centuries, Sailors, Sciuma, Nave, Galley, Barge, Dromon, Panfile, Banner, Pendant, Guys, Coats of Arms, Graffiti.

About the author: Emanov Aleksandr Georgievich, Doctor of Historical Sciences, Professor, Head of the department of Archeology, Ancient and Middle Ages history, Tyumen State University.

Contact information: 625003, Russia, Tyumen, Semakov str. 10, Tyumen State University, Institute of Social Sciences and Humanities, Department of Archeology, Ancient and Middle Ages history; e-mail: a_emanov@mail.ru.

Исследователи не раз отмечали сложность и неоднозначность понятия «*marinariis*» (Lane 1973; Tangheroni 1996: 244—251), которым обозначались моряки эпохи революции в мореплавании (Lane 1973; 1983; Borghesi 1976), эпохи с начала XIV в., когда круглые парусные суда — навы и кокки — стали вытеснять гребные суда — галеры и дромоны, когда стало применяться рулевое управление по румбам, когда появились рациональные морские карты, созданные с помощью компаса и лаглиня, масштабированной линейки, и сразу появились узнаваемые контуры Черного моря и Крыма, а вслед за ними — Европы, когда стали использоваться механические часы, лаг для измерения скорости плавания и лот для промера глубин, когда начали применяться астролябия и квадрант для ориентирования по звездам и определения места положения в морском пространстве (Pryor 1988; Mollat du Jourdin 1993).

Желико Бартулович и Майя Афлич из университета Риеки в Хорватии (Bartulović, Aflič 2018: 169—171), основываясь на исследовании сводов морского права, выделяют три категории моряков в Северо-Восточном Средиземноморье XIV—XV вв.:

Во-первых, «*marinarii ad marinariciam*», то есть «моряки на жаловании», фиксированном в контракте либо за навигацию (*ad navigandum*) продолжительностью до полугода и в отдельных случаях дольше, либо за одно плавание (*ad viagum; ad viagium*) длительностью от двух недель — до двух месяцев;

Во-вторых, «*marinarii ad partem*», или «моряки на части прибыли», которые имели доли собственности в средствах мореплавания;

В-третьих, «*marinarii in entega*», иначе «моряки по совмещению», собственно все купцы, путники, оплатившие плавание от одного порта до другого.

Первую категорию, как можно думать, составляли все наемные члены шиурмы (Musarra 2017: 99—100), экипажа, корабельной команды — палубные (*nautae / oí ναυτικοί*) и вантовые (*hominess de pede*) матросы (Du Cange 1885b: Col. 581a; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 47188), занимавшиеся установкой, регулировкой и сборкой парусов, гребцы (*remiges / oí ῥέμτοι*) (Du Cange 1886b: Col. 121a; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 27102) и арбалетчики (*balistarii / τὸ τόξον*) (Du Cange 1883a: Col. 539b), обеспечивавшие защиту судна, плотники (*magistri axie / oí τεκτωνες*) (Du Cange 1885b: Col. 168a) и конопатчики (*calafacti / oí καλαφάτοι*) (Du Cange 1688a: Col. 548—549; 1883b: Col. 19b), осуществлявшие текущий ремонт на корабле, писцы (*scribae / oí γραφεῖς*) (Du Cange 1886b: Col. 366c) и музыканты (трубач, волынщик, барабанщик — *trombator, zaramella, tympanista / τρουμπέτα, ασκαύλης, τυμπανιστής*) (Du Cange 1688b: Col. 1619; 1887: Col. 192c), отмечавшие время вахт, работ, трапез, задававшие ритм действий гребцов, священник (*capellanus / ιερατικός*) (Du Cange 1688a: Col. 509; 1883b: Col.

122a), повар (*lixa / μαγειρικῶς*) (Du Cange 1885b: Col. 131b; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 42609) и врач (*medicus / ἰατρίδης*) (Du Cange 1885b: Col. 322c; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 31688).

Вторую категорию формировали комиты (*comites / οἱ κυβερνῆται*) (Du Cange 1883b: Col. 422c; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 39911), по сути, капитаны судов, руководившие судовыми командами во время плавания, субкомиты (*subcomites*), помощники капитана, патроны (*patroni / οἱ πλοῦτοι*) (Du Cange 1886a: Col. 221c; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 57138), основные собственники, обладавшие наибольшей долей в собственности кораблей, отвечавшие за их подготовку к плаванию, полное оснащение, наём команд, фрахт грузов, провоз пассажиров, присяжные патроны и советники (*homo de chonseyo*) (Long, McGee, Stahl 2009: No. 91v), причастные к планированию и реализации расходов и доходов плаваний, навклеры (*navicularii / οἱ ναυκλήροι*) (Du Cange 1885b: Col. 578c; stephanus.tlg.uci.edu: 1: No. 47150), или кормчие, обеспечивавшие оптимальное движение корабля по заданному курсу, каковых на каждом большом судне насчитывалось до восьми человек.

Третью категорию образовывали путники (*viatores / οἱ βιάτωρ*) (Du Cange 1887: Col. 308a), те самые пассажиры, купцы, агенты, сопровождавшие грузы, паломники, которые включались в общий ритм жизни на корабле и в экстремальных ситуациях непосредственно участвовали в сохранении жизнеспособности судна.

Первые вкладывали свой собственный труд в осуществление навигации. Вторые вносили свои материальные средства в виде морского транспорта, его всестороннего оснащения мачтами, реями, такелажем, парусами, веслами, якорями, навигационными инструментами, картами и портоланами, питьевой водой и продовольствием. Третьи инвестировали свой капитал в форме фрахта за транспортировку товара, оплаты индивидуального плавания на корабле.

Однако эта претендующая на тотальность классификация не охватывала львиную долю моряков, без которых была немыслима жизнь портового города. По существу, названные три категории моряков представляли состав только крупных и средних кораблей. Они касались исключительно круглых парусных и гребных судов и не затрагивали куда более многочисленные маломерные средства плавания.

Когда марокканский путешественник Ибн Баттута сообщал о двухстах кораблях в гавани Кафы (ныне Феодосия) 1330-х гг. (Коновалова 2009: 158—159), он, вероятнее всего, имел в виду лишь суда большого и среднего водоизмещения, стоявшие на рейде на якорной стоянке на расстоянии не менее мили от берега и легко поддававшиеся сосчитыванию. Названное число явно не включало в себя лодки, барки, шлюпки, непрерывно сновавшие между берегом и морскими гигантами.

Среди судов большого и среднего водоизмещения, в первую очередь, выделялись круглые парусники. Это были бусы (*bucii*) (Balard 1973: 244), лигнии (*lignii*) (Balard 1973: 5, 21, 42, 64, 65, 178, 179, 254, 331, 365, 379, 411, 424, 430, 432, 442, 459, 467, 476, 524, 529, 549, 620, 629, 680, 724, 740, 750, 751, 788, 806, 837, 843, 876, 903; Jal 1848: 932—933), двухмачтовые навы (*nave*) (Balard 1973: 37, 58, 242, 278, 333, 342, 404, 424, 585, 586, 616, 625, 647, 666, 671, 744, 797, 816, 858, 886; Jal 1848: 1042), двух—трехмачтовые кокки (*cocche*) (Balbi 2014: 180; Sauli 1838: 362, 385, 398; Jal 1848: 483) и трехмачтовые каракки (*caracche*) (Jal 1848: 428).

Таблица 1. Классификация круглых судов парусного типа в порту Кафы XIV—XV вв.¹

Название	Отношение длины к ширине (м)	Количество мачт	Грузоподъемность (т)	Количество моряков (мин.)	Вид
Bucius	10/16 : 5/8	1	100	20	
Lignum	12/18 : 6/9	1	200	22	
Nave	20/30 : 10/15	2	200/600	25	
Cocca	30/40 : 15/20	2/3	500/1000	35	
Caracca	40/50 : 20/25	3	600/2000	45	



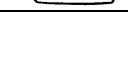
Именно моряки круглых судов были связаны с новой практикой навигации в открытом море (*per pelleggio*) (Debanna 2011), пользовались рулевым управлением, морскими картами, портоланами, текстовыми приложениями к картам, описывавшими условия захода в порты, компасом, астролябией и квадрантом.

Моряки одномачтовых бусов и лигний были знакомы с квадратным парусом, пользовались веслами. В нормативных документах Ведомства Газарии (Sauli 1838: 385), управлявшего навигацией в Черном море, эти суда всегда отличались от галер. Меньшая осадка и весла облегчали им плавание вдоль берега, подобно галерам, и позволяли ближе подходить к береговой линии.

К классу гребных судов относились фусты (*fuste*) (Jal 1848: 726; Du Cange 1884: Col. 639b; Balard 2012: 219), способные заходить в устья рек, тариды (*taride*) (Jal 1848: 1430; Du Cange 1887: Col. 33c), предназначенные для транспортировки объемных грузов, галеотты (*galeotte*) (Jal 1848: 741—742), двухмачтовые бригантины (*brigantine*) (Jal 1848: 342—343; Balard 2012: 218), двухмачтовые малые (*galee sottili*) и трехмачтовые большие галеры (*galee grossi*) (Jal 1848: 733—735; Du Cange 1885a: Col. 12a; Balard 1973: 7, 53, 72, 132, 148, 149, 151, 202, 203, 459, 461, 470, 478, 620, 657, 664, 667, 673, 799), а также трех-четырёхмачтовые галеаццы (*galeazze, galeasse*) (Jal 1848: 736—738; Du Cange 1885a: Col. 13b; Andreescu 2005: 58).

¹ Количественные параметры приведены на основе обобщения данных подводной археологии в Средиземном море (Ortega Villoslada 2008; Meier 2009).

Таблица 2. Классификация судов галерного типа в порту Кафы XIV—XV вв.²

Название	Длина (м)	Количество мачт	Грузоподъемность (т)	Количество банок (с 1 борта) / количество гребцов на 1 банке	Количество гребцов	Вид
Fusta	20	1	100	12—8 / 1	24 / 36	
Galeotta	25	1	200	15—20 / 1	30 / 40	
Tarida	30	1	200			
Brigantina	35	2	200 / 300	15—22 / 1	30 / 44	
Galea sottile	45	2	300	25 / 2	100	
Galea bastarda	50	2 / 3		30 / 2	120	
Galea grossa	100	3	400	30 / 3	180	
Galeazza	120	3 / 4	500	32—46 / 3	192 / 276	

Моряки галерных судов ориентировались на шедшую из античного прошлого традицию плавания вдоль берега (*per starea*) (Debanna 2011), сверяя движение с узнаваемыми объектами береговой линии, опираясь на передаваемый из поколения в поколение опыт навигации. Но и они в XIV в. начинали пользоваться картами и измерительными инструментами. Галеацца вообще оказывалась гибридным судном, соединившим признаки галеры и навы.



Рис. 1. Морской флаг Венеции (по Long, MacGee, Stahl 2009: No. 145v).

Fig. 1. Marine ensign of Venice (after Long, MacGee, Stahl 2009: No. 145v).

На более прогрессивных круглых судах, как можно заметить, минимальная численность экипажа составляла от 20 до 45 человек. На гребных судах только гребцов насчитывалось от 24 до 276, к которым надлежало добавить еще человек 30, исполнявших остальные корабельные функции. Если признать, что на каждом из 200 кораблей гавани Кафы находилось минимум 45 человек, то общая численность моряков составила бы 9000. Это

целый город. Однако к городскому населению Кафы имела отношение едва ли половина, остальные моряки прибывали в крымский порт из других стран Черного и Средиземного морей, находились там всего по несколько дней.

В то время еще не существовало понятия «порт приписки», однако уже с XIII в. на кораблях стали использоваться треугольные флаги (*flammula* / *φλάμουλον*), раздвоенные на конце вымпелы (*treuga* / *σύνθημα*) и гюйсы (*banda* / *βάνδον*) (Jal 1848: 234, 699; Du Cange 1884: Col. 519a). Первый устанавливался на специальном флагштоке на юте, корме корабля, второй — на грот-мачте, на самой большой высоте, а третий — на носовом гюйсштоке.

² Количественные параметры приведены на основе обобщения данных подводной археологии в Средиземном море (Карпов 1994: 19; Martin 2001: 175—177; D'Agostino, Medas 2003; 2006).

Флаг чаще всего обозначал принадлежность к государственному суверенитету. На галерах Венеции это был белый флаг с изображением красного крылатого льва (Long, McGee, Stahl 2009: No. 145v), символа св. Марка, святого покровителя Адриатической республики (рис. 1).

На навах Генуи реял белый флаг с красным крестом, геральдическим знаком Св. Георгия (Jal 1848: 932—933), сакрального патрона Лигурийской республики (рис. 2).

На арабских парусниках, дау, из Александрии, постоянно курсировавших между главным портом мамлюкского Египта и Кафой в XIV—XV вв., красовался



Рис. 3. Морской флаг Александрии
(по Lacarra, del Carmen Lacarra Ducay, Montaner 1999: No. 10r).

Fig. 3. Marine ensign of Alexandria
(after Lacarra, del Carmen Lacarra Ducay, Montaner 1999: No. 10r).

ассоциируясь с максимой ромейской пантократии: «βασιλεὺς βασιλέων, βασιλεύων βασιλευόντων», как то зафиксировал безвестный составитель так называемого «Бергсхаммерского гербовника» времен Ферраро-Флорентийского собора 1438—1442 гг., где участвовала депутация из Византии во главе с императором Иоанном VIII Палеологом (1392—1448) (heraldica.hypotheses.org: 1: No. 1r).

Их порой можно было спутать с трапезундскими хеландионами из столицы



Рис. 5. Морской флаг Трапезунда
(по Babuin 2001).

Fig. 5. Marine ensign of Trebizond
(after Babuin 2001).

Примерно столько же было и представителей западных наречий. Стало быть, в порту такого космополиса, как Кафа, могли находиться суда под флагами более полусотни стран и морских городов—государств.

Не терялись ли в этом вексиллярном калейдоскопе собственно кафские корабли? На судах порта Кафы, главного центра Генуэзской Газарии, должен был присутствовать помимо



Рис. 2. Морской флаг Генуи
(по Jal 1848: 932—933).

Fig. 2. Marine ensign of Genoa
(after Jal 1848: 932—933).

золотой флаг с изображением льва в черном круге (Lacarra, del Carmen Lacarra Ducay, Montaner 1999: No. 10r), являвшегося одним из символов легендарного основателя города, однако в христианском сознании способного вызвать аллюзии на евангелиста Марка, первого александрийского епископа (рис. 3).

На византийских дромонах из Константинополя, обычных посетителях кафской гавани, сиял порфиновый флаг с золотым крестом и четырьмя золотыми же греческими буквами «β» (рис. 4),



Рис. 4. Морской флаг Константинополя
(по heraldica.hypotheses.org: 1: No. 1r).

Fig. 4. Marine ensign of Constantinople
(after heraldica.hypotheses.org: 1: No. 1r).

империи Великих Комнинов, пожалуй, чаще других посещавших кафскую гавань, над которыми развевался красный флаг с золотым двуглавым орлом, указывавшим на общее наследие с византийскими Палеологами (Babuin 2001) (рис. 5).

Вообще, судя по свидетельству Иоанна Галонифонтского (ок. 1350 — после 1423), доминиканского монаха, архиепископа Султании (ныне Сольтание, Иран), в Кафе легко насчитывалось 35 только восточных языков (Kern 1938: 107).

флага Генуи, сюзерена Кафы, еще вымпел Газарии, как в византийской и итальянской дипломатической документации обозначалась Золотая Орда (Sauli 1838), с изображением красной тамги и полумесяца, как на геральдических плитах этого города (Skrzinska 1928: 1—3, 8, 10—12; Вальков 2015: 26—28, 33, 35—37, 69, 74, 78), или на анонимном каталанском «вексиллографическом портолане» XIV в., правда, в зеркально перевернутом виде (Marino 1999: 90; Lacarra, del Carmen Lacarra Ducay, Montaner 1999: 62) (рис. 6).

Помимо флага, маркировавшего государственную принадлежность, помимо вымпела, выражавшего причастность к тому или иному порту, на кораблях подобало использовать гюйсы, которые соотносились с главной персоной, ответственной за жизнь команды во время плавания.



Рис. 6. Морской вымпел Газарии
(по Marino 1999: 90).

Fig. 6. Marine pennant of Gazaria
(after Marino 1999: 90).

На флагманском корабле морского каравана в Романию или Газарию, организованного Республикой Генуи, должен был обязательно реять гюйс капитана, командовавшего всей экспедицией. Это требование четко фиксировалось в постановлениях Ведомства Газарии: «каждый патрон обязан и должен поднять на баке (носовой приподнятой палубе — *A.E.*) своей галеры гюйс с гербом (*banderiam ad arma*) «господина капитана» (Sauli 1838: 338). Капитан флотилии всегда избирался из числа нобилей, знати Генуи, и он, определенно, обладал гербом.

Из наиболее известных может быть назван герб генуэзского флотоводца Ламба Дориа (1245—1323) из знатного гибеллинского рода, разгромившего венецианцев в морском сражении при Курцоле в 1298 г. (Nutti 1992), среди самых прославленных пленников которого оказался Марко Поло. Герб Дориа узнается по гласной фигуре черного орла (*d'auria*) на щите, пересеченном на золото и серебро (Stemmario.it: 1).

Известен также герб другого командующего флотом — Карло Ломеллини (1360—1434) из знатного гвельфского рода Генуи (Mussi 2005), возвратившего оказавшуюся в руках князя Феодоро крепость и порт Чембало (современная Балаклава) под управление Кафы, но после разгромленного Хаджи Гираем I (1441—1466) в 1434 г. у Солхата (сегодняшний Старый Крым) (Мыц 2009: 55—68), голова которого увенчала башню из черепов перед въездом в столицу Крыма (Agosto 1977; Мыц 2009: 158—165; Селиверстов 2011). Его герб представлял собой щит с червленой главой в золотом поле (Stemmario.it: 1), словно предвосхитив кровавую жертву обладателя.

Из комитов отдельных судов Кафы довольно часто упоминались представители знатных генуэзских родов Де Мари и Марини (Balard 1978: 141, 211, 250, 430, 524; Balletto 2014: 184; Карпов 2018: 35, 207) (рис. 7). Герб первого выделялся двумя облачными лазоревыми перевязями в серебряном поле щита (Stemmario.it: 1), словно указывая на соединение охваченной волнами морской стихии и ветра, заставлявшего плыть облака и наполнявшего силой движения корабельные паруса. Герб второго отличался тремя волнистыми зелеными поясами в золотом поле (Stemmario.it: 1), еще более явно обозначая морскую стихию, с которой тесно были связаны Марини и характером своих занятий, и этимологией фамилии.

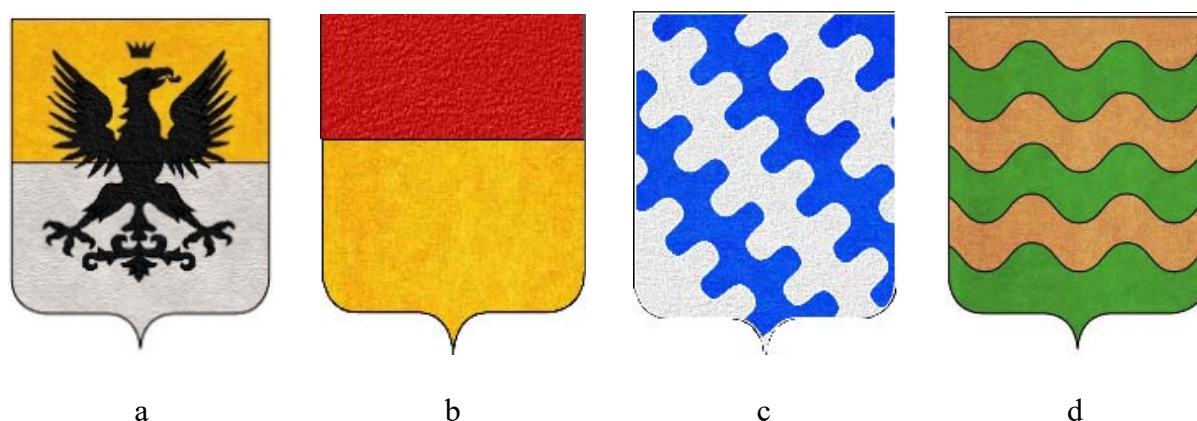


Рис. 7. Гербы капитанов из знатных генуэзских родов: *a* — Дориа; *b* — Ломеллини; *c* — Де Мари; *d* — Марини (по Stemmario.it: 1).

Fig. 7. Captains Coats of Arms From a Noble Genoese Families: *a* — Doria; *b* — Lomellini; *c* — De Mari; *d* — Marini (after Stemmario.it: 1).

Незнатные моряки, сделавшие карьеру и поднявшиеся до статуса комитов, командиров корабля, также могли стать обладателями гербов (рис. 8). Для этого они не нуждались в какой-то особой санкции суверенной власти. В данном случае герб возникал естественным образом из личного знака, который символически передавал смысл имени, последнее же давалось отцом при рождении. В качестве примера может быть приведен доставшийся от предков ранний герб Христофора Колумба (1451—1506), в молодости совершавшего плавание в Черное море и посещавшего Кафу (Pistarino 1992): в золотом поле щита — червленая глава и лазоревая перевязь (рис. 8: *a*). Потом, когда Колумб совершил беспрецедентное плавание через Атлантический океан и открыл западный путь в «Индии», как ему по неведению казалось, он был удостоен королем Испании нового герба: щит рассечен и пересечен начетверо, в главе щита в миниатюре повторялись гербы Кастилии и Леона с узнаваемыми фигурами замка и льва, обозначавшие высочайшее покровительство испанского монарха, в оконечности щита приводились гербы пожалования как вице-королю вновь открытых земель — в образе золотых островов в морской лазури, и как адмирала моря-океана — в форме пяти золотых якорей в лазоревой океанской пучине (Tracher 1903b: 535) (рис. 8: *b*).

То, что гербами могли пользоваться незнатные моряки и даже иностранного происхождения, показывает пример Михаила Родосского (1385—1443) (Long, McGee, Stahl 2009: No. 145v, 147r) (рис. 8: *c*, *d*). Он был выходцем из греческой, бедной крестьянской семьи с острова Родос, находившегося под властью ордена Родосских братьев. В 16 лет отправился на заработки на юг Италии, там нанялся гребцом на венецианскую государственную галеру, получил достойные деньги, поселился в Венеции, женился, обрел наследника, освоил грамоту в школе грамматики, прошел курс абака в школе арифметики, получил права гражданина Республики Сан Марко, сделал удивительную карьеру от галерного гребца — до комита, командира корабля, патрона, четыре раза избирался адмиралом, что тогда соответствовало статусу помощника капитана, заместителя командующего флотилией, в этом статусе трижды посетил Кафу, перевозил в Италию для участия в Ферраро-Флорентийском соборе самого императора Византии Иоанна VIII Палеолога. Оставляя в стороне его воображаемый полный герб с шлемом, наметом, бурлетом

и нашлемником, имевший ярко выраженный пародийный характер, что требует специального изыскания (Еманов 2020), нужно признать активное использование им своего личного простого герба, пересеченного на золото и серебро, где главная металлическая тинктура отражала его идеальные устремления к обретению более совершенной жизни.

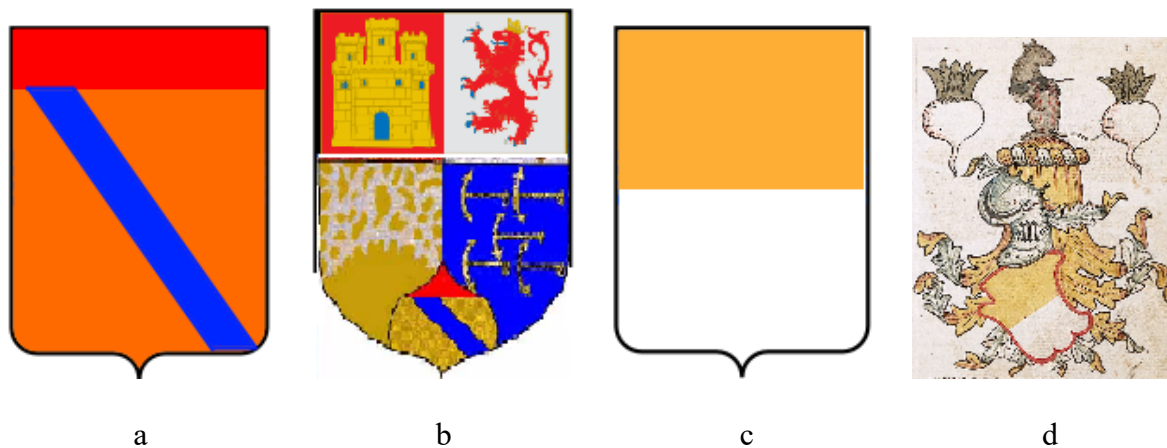


Рис. 8. Гербы капитанов из незнатных родов: *a* — Христофора Колумба до 1493 г.; *b* — Христофора Колумба после 1493 г., *c*, *d* — Михаила Родосского (по Tracher 1903b: 535; Pistarino 1992; Long, McGee, Stahl 2009: No. 145v, 147r).

Fig. 8. Captains Coats of Arms from a not Noble Families: *a* — Christopher Columbus before 1493, *b* — Christopher Columbus after 1493 г., *c*, *d* — Michael of Rhodes (after Tracher 1903b: 535; Pistarino 1992; Long, McGee, Stahl 2009: No. 145v, 147r).

Нет ясности, распространялась ли норма устанавливать самостоятельный командирский гюйс на каждый из прочих частных кораблей, в том числе на судах кафского порта, комитами которых были не только генуэзцы, но и греки, армяне, сирийцы, турки, татары, кавказцы, славяне и др.

Патроны судов, определенно, обладали своими отдельными знаками идентичности. Будучи ответственными за исполнение контрактов с моряками, договоров фрахта с купцами, они должны были активно пользоваться личными сигнатурами и печатями. Легитимную форму контрактам и договорам придавал, конечно, судовой скриба, писец, ставивший свой личный знак (*signum scribae*; *signum notarile*), который вносился в официальный регистр и мог легко идентифицироваться и верифицироваться. Но морская жизнь была полна самых непредсказуемых ситуаций, когда скриба мог не оказаться на борту, и тогда необходимую защиту документу (*apodixia*) обязан был придать патрон своей печатью и сигнатурой. Историки пока не располагают находками таких печатей.

Купцы, занимавшиеся морской торговлей, также располагали индивидуальными знаками идентичности. Принадлежавшие им товары паковались в тару — ящики, мешки, тюки и др., по весу и объему посильную для одного грузчика. Последние обозначались в документах «*saccharii*» (Balard 1973: 411, 430), и этот термин порой ошибочно воспринимался даже искушенными медиевистами (Balard 2007: 451) как название еще одного неизвестного малого суденышка. На самом деле это понятие производно от слова «*sacchus*» (Du Cange 1886b: 251a), и оно указывало на груз, который один человек мог перенести на своих плечах; его вес равнялся примерно 50 кг. Этим саккариев тоже надлежит отнести к морякам, они — таковы же по стереотипам поведения, они должны были уметь держать равновесие на

качавшейся палубе судна, уметь спускаться и подниматься по корабельным сходням, пользоваться лебедками и такелажем.

На таре непременно ставилась пломба купца, владельца или распорядителя груза, с его личной монограммой. Таковы — личные сигнатуры купцов Луки Вольтаджо и Бартоломео Мироно, которые оказались среди фрахтователей нава Франческо Капе в кафском порту 1472 г. Первый перевозил осетровую икру в Перу (часть Стамбула), второй транспортировал ткани, верхнюю и нижнюю одежду на остров Хиос. Нава была захвачена с товарами и людьми майоркской флотилией, что повлекло за собой судебные разбирательства, в ходе которых представлялись и данные монограммы (Balletto 2011: 216, 222) (рис. 9).

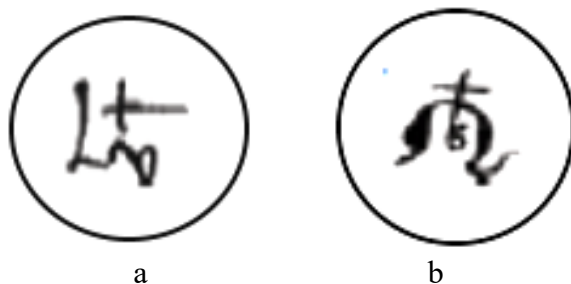




Рис. 9. Монограммы купцов на пломбах: *a* — Луки ди Вольтаджо; *b* — Бартоломео Мироно (по Balletto 2011: 216, 222).

Fig. 9. Merchants monograms on seals: *a* — Luca di Voltaggio; *b* — Bartolomeo Mirono (after Balletto 2011: 216, 222.)

Для простых моряков, членов шиурмы, знаком причастности к корабельной команде мог выступать образ (*imago*) корабля, на котором они несли службу.

Если судов большого и среднего водоизмещения в кафской гавани насчитывалось до двухсот одновременно, то судов малого водоизмещения, призванных обеспечивать бесперебойную разгрузку и загрузку крупных парусников и галер, должно было быть едва ли не вдвое больше. То были моносилы, монерии, барки, лембы и сандалы (Balard 1973: 386, 404, 408, 502; Balard 2007: 451), редко достигавшие десяти метров. Их латинские названия чаще всего были лишь озвучиванием и транскрипцией соответствующих греческих терминов, указывая на догенуэзскую, местную греко-понтийскую традицию.

Таблица 3. Классификация судов малого водоизмещения
в порту Кафы XIV—XV вв.³

Название	Длина (м)	Количество мачт	Грузоподъемность (т)	Количество банок / гребцов	Вид
Μονοxylla / μονοξύλος	6		0,25	1 / 1	
Μονήρης / μονήρης	8		0,5	2 / 4	
Barca / βαρκα	9	0 / 1	10	4 / 8	
Lembus / λέμβυς	10	1	10	5 / 10	
Sandale / σάνδαλος	10	1	12	6 / 12	

На таких малых судах владелец выступал одновременно и патроном, и капитаном, и навклером, и гребцом, и матросом. Он обходился без священника, повара, врача и даже без писца, заключая устные сделки с гребцами и грузчиками на один день, рассчитываясь с ними в конце работы. Он не нуждался в лодциях и навигационных приборах, когда предпринимал плавания за пределы кафской гавани, отправляясь к соседним пристаням. На таких лодках, легких барках и сандалах доставлялись в порт Кафы продукты местного сельского и скотоводческого хозяйства из округ Воспоро (Керчь), Солдайи (Судак), Джалиты (Ялта), Горзувит (Гурзуф), Чембало и Херсона. Они приставали прямо к берегу и пирсам кафского порта, и непосредственно с борта могла вестись торговля местными товарами.

Если предположить, что по одной подобной барке находилось у борта больших кораблей порта Кафы и еще по одной — у берега или пирса, дабы процесс погрузочно-разгрузочных работ осуществлялся непрерывно, без пауз и простоев, то тогда таких маломерных судов в кафской гавани должно было быть около 400. Если на каждой из них действовали в среднем 7 человек, грузчиков и гребцов, то общая численность моряков барок и шлюпок могла достигать 2800 человек.

Средневековое сознание воспринимало моряками и тех работников порта, которые занимались строительством и ремонтом кораблей (Du Cange 1885b: Col. 578c), изготовлением мачт и весел, плетением канатов, ткачеством парусов, созданием навигационных приборов, копированием морских карт и портоланов. И в Кафе все это было развито. Там действовала дарсена, по сути, арсенал, где строились большие корабли — навы, кокки и галеры (Карпов 1998: 10), осуществлялось их снаряжение. Там находились верфи, где строились средние и малые суда — галеотты, бригантины и барки. Одна из них размещалась у ворот Вонитики, то есть прядильщиков, где заодно ткалась парусина и плелись канаты из конопли. Действовала также верфь в Чембало (Balard 2017: 783—784). В самой Кафе были еще доки, где осуществлялся ремонт судов (Balard 2007: 451).

Если моряки больших судов оставили какие-то документы — нотариальные акты, портоланы и морские карты со своими служебными пометками, песнопения, иногда описания плаваний, порой изображения и даже чертежи, как у Михаила Родосского (Long,

³ Количественные характеристики обобщены на основе данных о строительстве малых судов, подводной археологии Средиземного и Черного морей и последних археологических находок в Стамбуле (Du Cange 1688b: Col. 1331; 1883a: Col. 574a; 1886b: Col. 301c; Jal 1848: 212, 920, 1014—1015, 1315; Martin 2001: 173—177; Zuckerman 2015; Kisslinger 2016; Külzer 2016).

McGee, Stahl 2009), то моряки шлюпок оказывались скрыты густой тенью безвестности. Есть ли шанс у историка хоть что-нибудь узнать о них?

В данном случае редкую возможность дают позднесредневековые граффити из портовых городов Гenuэзской Газарии. Часть из них можно определить как «граффити моряков». Их отличает активное использование образов кораблей, их знаковых элементов — парусов, а также наиболее узнаваемых символов навигации — розы ветров, «морской звезды», инструментов наблюдения за небесными светилами.

Можно выделить такие типы морских граффити: *nave* (корабль), *vela navis* (парус), *rosa ventorum* (роза ветров), *stella maris* (морская звезда) и *baculus Jacobi* (трость Якова).

Nave

Среди изображений кораблей явно выделяются фрагменты каменных блоков из Каламиты XIV—XV вв. (Романчук 2008: рис. 56) (рис. 10), на которых представлены почти с десяток различных судов — круглых парусных, гребных и плоскодонных маломерных.



Рис. 10. Граффити кораблей. Каламита, XIV—XV вв. ГИАМЗ ХТ (по Романчук 2008: рис. 56).

Fig. 10. Graffiti of Ships. Calamita, 14th — 15th Centuries. State Historical and Archaeological Museum—Reserve “Tauric Chersonesus” (after Romanchuk 2008: fig. 56).

На самом верху представлен небольшой бус с утраченной мачтой, который из-за схожести с уменьшенной навой мог называться «бусонавой».

Ниже приведена более крупная одномачтовая нава с форштевнем, баком, бушпритом, двухпалубным югом, скелотой кормой, мачта снабжена реей, горизонтальной балкой, на котором мог устанавливаться большой прямоугольный, «норманнский» парус, и гафелем, наклонной балкой для установки треугольного, так называемого «латинского» паруса; отчетливо прочерчены штаны, тросы, идущие от мачты к гафелю и бушприту, имеются ванты, канатная лестница для подъема матросов—такелажников на мачту, и марс, площадка для выредемотрящего.

Перед этой навой изображен небольшой сандал с мачтой и косым парусом. Еще ниже помещена большая двухмачтовая галеацца с баком, высоко поднятым бушпритом, двухпалубным югом и рулем; здесь также заметны ванты и частично штаны, направленные к бушприту. По фальшборту и борту прорисованы клюзы, круглые отверстия, через которые на воду опускались весла; можно насчитать до 14 клюзов с одного борта; стало быть, галеацца была снабжена 28 банками, скамьями для гребцов, и 28 веслами, за каждым из которых работали минимум по три гребца, всего 84 весельщика. В реальности, это была, пожалуй, наименьшая из галеацц.

Перед указанной галеаццей на уровне бушприта находилась крохотная барка без мачты, паруса и весел. Еще ниже обозначена носовая часть галеры, или дромона. Перед ней изображена одномачтовая лемба, или сандал.

Судла, особенно навы и галеацца, изображены с основательным знанием судостроительной и навигационной техники, отражают даже мельчайшие элементы корабельного устройства, вплоть до вычерчивания досок бортов и клюзов. Нет сомнений в том, что они изображены самими моряками, как минимум, навклерами, которые знали о своем корабле все: от кили, самой нижней части судна, его хребта — до клотика, колпака, которым прикрывалась верхушка грот—мачты, предохраняя от дождевой воды и загнивания. Не случайно Исидор Севильский, первый энциклопедист Европы, пояснил слово «навклер» как «создатель и строитель корабля» (Du Sange 1885b: Col. 578c). Такими же познаниями о судах обладали патроны и комиты, непременно проходившие ступень навклера в своей личной карьере. К тому же, они контролировали процесс строительства своего будущего корабля со стадии закладки кили и шпангоутов, по сути, корабельного скелета.

Но образы нав, галеаццы и галеры могли обозначать не их владельцев или руководителей, а всю команду целиком, которая, хотя и состояла обычно из моряков различной языковой и этнической принадлежности, но здесь, судя по греческим буквам, обнаруживала грекофонное преобладание. Сами эти изображения кораблей могут пониматься в контексте сакральной коммуникации как замещение материальных моделей судов, подносившихся обычно в качестве дара храмам за успешное возвращение из плавания (Vabiri, Nakas 2011; Thonov 2015).

Среди буквенных графизмов распознается монограмма Φ , которая расшифровывается как «ΦΙΛ[ΗΜΩΝ]». Монограмма ближе всего расположена к маленькой лембе. Возможно, она указывала на ее владельца, который одновременно был и капитаном, и навклером, и простым матросом. Пожалуй, здесь едва ли не впервые выделяется изобытия имя местного моряка небольшого суденышка. Оно указывало адресанта, отправителя сакрального обращения к Богу, молившего о милости и защите от морских напастей, и одновременно адресата, ожидавшего ответа от Всевышнего. Эта крохотная монограмма является выразительным свидетельством не только глубоко осознанного мореходом своего личностного начала, своей индивидуальности в мире и в общении со Спасителем, но и показателем высокой степени свободы моряка, действовавшего вне санкций и контроля священника, не внутри храмового пространства, а вовне, не в форме требуемых церковью

материальных пожертвований, если бы он заказывал металлическую, или деревянную модель корабля, а в виде собственноручного, безвозмездного изображения своего судна, его кормильца и поильца и даже средства как физического, так и метафизического спасения.

Еще один фрагмент каменного блока из той же Каламиты представляет не менее выразительное изображение корабля (Романчук 2008: рис. 56) (рис. 11).



Рис. 11. Граффити навы. Каламита, XIV—XV вв. ГИАМЗ ХТ (по Романчук 2008: рис. 56).

Fig. 11. Graffiti of Nave. Calamita, 14th — 15th Centuries. State Historical and Archaeological Museum—Reserve “Tauric Chersonesus” (after Romanchuk 2008: fig. 56).

На нем узнается двухмачтовая нава большого водоизмещения и грузоподъемности с форштевнем, баком, высоко поднятым бушпритом, гюйсштоком и гюйсом, двухпалубным ютом, ахтерштевнем, рулем, флагштоком и флагом; на передней фок-мачте натянуты пара вант, на грот-мачте также просматриваются ванты, имелись вымпел и марс. На таких судах транспортировались соль в мешках, едва ли не главное богатство этой части Газарии, зерно, также затаренное в мешки, местное крымское виноградное вино в бочках.

Перед навой виден нос барки, на каковых названные товары подвозились на большие суда, останавливавшиеся на якорной стоянке ближайшего к Каламите порта Авлиты (Доковая бухта, Севастополь), из гаваней Ле Фети (Евпатория), Ле Салине (Евпаторийский залив) и Херсона.

В распоряжении медиевистов имеется еще одно изображение корабля конца XV вв. из Чембало (рис. 12), выявленное в ходе раскопок барбакана, когда была открыта «надвратная церковь» (Адаксина, Кирилко, Мыц 2004: 189).

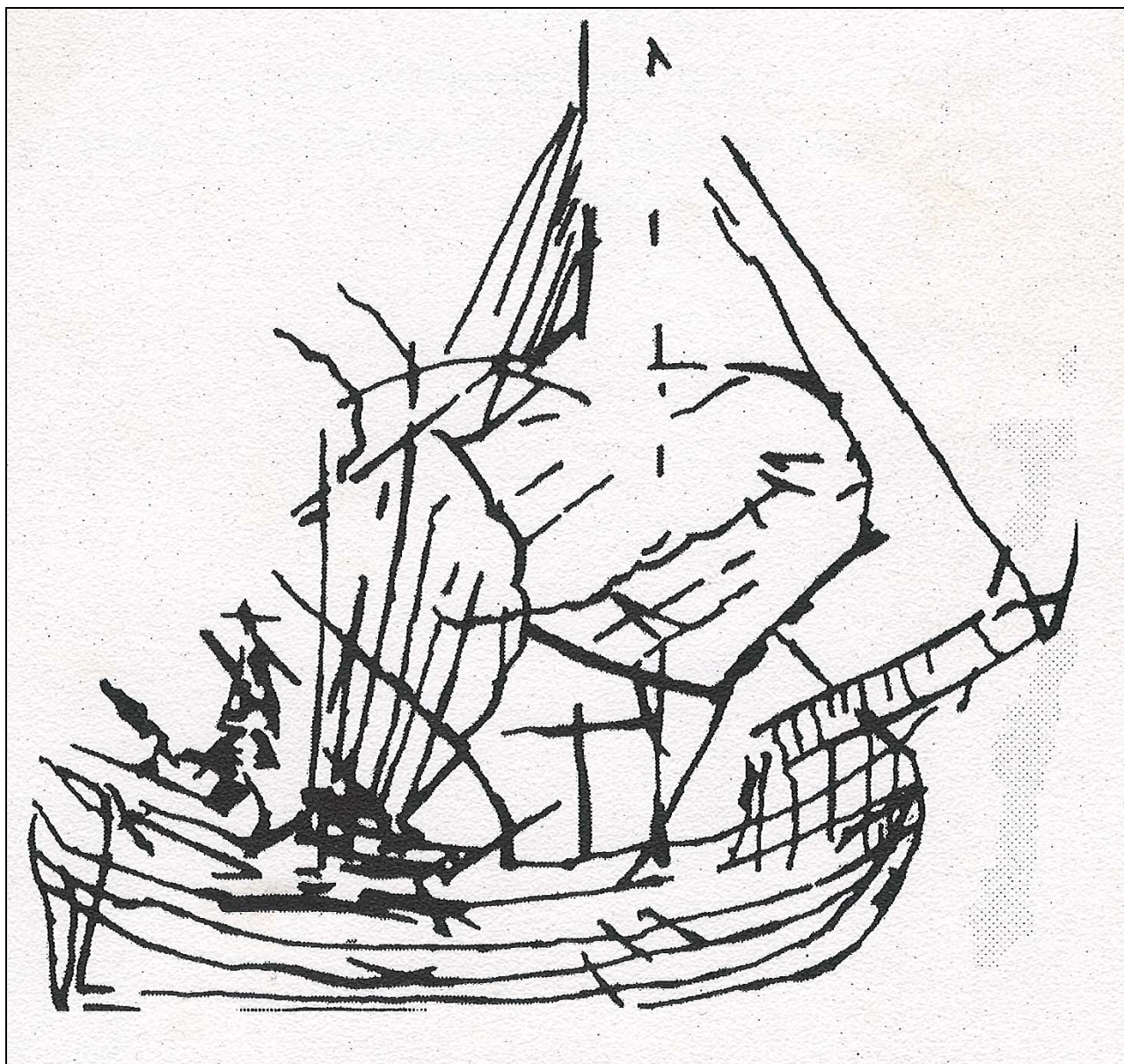


Рис. 12. Граффити кокки. Чембало, XVв. ГИАМЗ ХТ (по Адаксина, Кирилко, Мыц 2004: 189).

Fig. 12. Graffiti of Cocca. Cembalo, 15th Centuries. State Historical and Archaeological Museum—Reserve “Tauric Chersonesus” (after Адаксина, Кирилко, Мыц 2004: 189).

На рисунке приведена двухмачтовая кокка с большим квадратным парусом на грот-мачте и треугольным «латинским» парусом на бизань-мачте, максимально наполненными ветровой силой. Подчеркнут массивный бушприт на высоко поднятом баке, с которого в воду опускался основной якорь. Выделены форштевень и ахтерштевень, являвшиеся продолжением киля. Виден руль на корме. С грот-мачты к бушприту был протянут штаг, еще несколько штагов шли к корме кокки, как раз по направлению ветра, дабы обеспечить предельную прочность парусной опоры. Ют также очень высоко поднят, создавая гораздо

большую седловатость судна, чем и отличалась кокка от навь. Вообще рисунок передает динамизм, стремительность движения. Подобный образ кокки мог быть не только знаком ее команды, но и корпорации верфи, которая действовала в Чембало (Balard 2017: 783—784).

Vela navis

Среди граффити, которые можно отнести к «корабельным парусам», явно выделяется качеством исполнения «блазонированный парус» (рис. 13).



Рис. 13. Граффити геральдического щита с парусом. Солдайя, XVв. Музей—заповедник «Судакская крепость» (фото автора).

Fig. 13. Graffiti of Heraldic Shield with a Sail. Soldaya, 15th Centuries. Museum—Reserve “Sudak fortress” (Photo by the Author).

Он обнаруживается на внешней стене перед входом в притвор храма генуэзской крепости в Солдаёе.

Уверенной рукой вычерчен геральдический щит в двойном контуре, как подобало в лапидарной геральдике. В поле щита вписан круг также в двойном контуре, что было свойственно оформлению печатей в искусстве сфрагиста. В круге помещена графема, передающая основные элементы парусного оснащения: марса-рей, горизонтальная балка мачты, на которой подымался прямоугольный парус; топ рея, сердцевина соединения марса-рея с мачтой, топ мачты, ее верхняя часть, струны рея и топинанты, служившие для растяжки паруса. Одновременно обозначенные элементы складывались в монограмму W , которая, не находя прямых аналогов (Feind 2010), может быть расшифрована как «ΙΩΑΝΝ[ΗΣ]»; внешний блок монограммы (верхняя и боковые границы паруса) указывали на квадратную греческую букву «π», аббревиатуру личного статуса «πιπτικός», то есть владелец судна (Du Cange 1688a: Col. 1173).

Vela navis обладал глубокой символикой, его архетипом выступал парус ковчега, даровавшего спасение Ною. Его образ был действенной, свернутой молитвой моряка о милости Божией в морских испытаниях. И здесь оказывались исключительно важными имя молившегося, адресата чаявшегося милосердия, и его двойное удостоверение в форме печати и герба. Последний успешно мог сам заменять и личную подпись, и печать. Иоанн был, вероятно, владельцем небольшого, одномачтового суденышка, наподобие буса, близкого к шлюпкам, которое служило и для рыбной ловли, и для транспортировки продуктов локального комплексного хозяйства. И это отправленное в вечность моление также выразительно вещает о личностном самосознании простого моряка, который сам себя наделял правом на печать и герб и не нуждался в посредничестве священника в общении с Богом.

Rosa ventorum

Еще одним характерным типом морских граффити являлась «роза ветров» (рис. 14). Здесь представляет особый интерес фрагмент штукатурки из генуэзской крепости Солдаи конца XIV—XV вв. В поле грубо вычерченного геральдического щита помещена рельефная *rosa ventorum*, значимая для навигаторов, пользовавшихся морскими картами и компасом. Она отличается от звезд Давида и Соломона восемью лепестками и от Вифлеемской звезды правильной ориентацией по сторонам света. В розе ветров различаются четыре основных лепестка, соотносимых с четырьмя сторонами света, и четыре дополнительных, совпадавших с промежуточными направлениями. Для верности по середине лепестков прочерчены центрирующие линии, соответствовавшие компасным пеленгам по четырем главным сторонам света и направлениям ветра: на Север (Septentrio), откуда сквозил леденивший сердце северный Аквилон, как его называли латиняне, или Борей, как тот же ветер обозначали греки (Aquila / Βορέας), на Юг (Meridio), откуда дул все иссушавший южный Аустер итальянцев, или Нот византийцев (Auster / Νότος), на Запад (Occidens), откуда доносился теплый Фавоний навигаторов западной традиции, или Зефир мореходов греческого культурного круга (Favonius / Ζεφύρος) и на Восток (Oriens), откуда поступал освежавший Вултурн, или Эвр (Vulturius / Ευρος).



Рис. 14. Граффити геральдического щита с розой ветров. Солдайя, конец XIV—XV вв. Музей—заповедник «Судакская крепость» (фото автора).

Fig. 14. Graffiti of Heraldic Shield with a Wind Rose. Soldaya, Late 14th — 15th Centuries. Museum—Reserve “Sudak fortress” (Photo by the Author).

Таким же образом прочерчены центрирующие линии по четырем дополнительным лепесткам, указывавшим промежуточные стороны света и второстепенные направления ветра: северо-восточный (Griego), юго-восточный (Sirocho), юго-западный (Garbino) и северо-западный (Maistro). Подобные розы ветров часто встречались на компасных морских картах XIV—XV вв. (Billion 2011: 49—54). Они были знакомы морякам даже небольших судов, совершавших плавания за пределами своей гавани в акватории Черного моря. Символизация основных лепестков розы ветров начальными латинскими буквами обозначения главных сторон света может указать на имя «S[Y]MO[N]», встречавшееся среди местных моряков и рыбаков (Balard 1973: 656, 730, 763).

Рядом с этим геральдическим знаком амбициозного солдайского моряка позднего средневековья помещены еще два крохотных щита с нераспознаваемыми монограммами, словно манифестировавших, что и владельцы самых маленьких суденышек обладали правом на герб.

Stella maris

Помимо компасной розы встречается еще такой тип граффити, как «морская звезда». Визуально она могла выглядеть как простое наложение друг на друга двух крестов — прямого и косоугольного, давая восемь лучей. Причем такая звезда помещалась в квадратную раму, как на парусах. «Stella maris» — Полярная звезда в созвездии Малой Медведицы над полюсом мира (рис. 15). Она являлась путеводительницей для моряков, особенно при плавании в открытом море, которое не прерывалось ни днем, ни ночью. Латинское слово “mare” имело еще символическую соотнесенность с Девой Марией, матерью Иисуса Христа. Одним из излюбленных песнопений моряков средневековья был гимн:

«Ave Maris Stella
Dei Mater alma
Atque semper Virgo
Felix caeli porta...»⁴
(Garnet, Rosser 2013: 254).

⁴ «Радуйся Звезда Морская,
Благодатная Матерь Божья,
Всегда совершенная Дева,
Врата небес...»
(пер. автора — А.Е.)



Рис. 15. Граффити с «морской звездой». Солдайя, XV вв. Музей—заповедник «Судакская крепость» (фото автора).

Fig. 15. Graffiti with a Sea Star. Soldaya, 15th Centuries. Museum—Reserve “Sudak fortress” (Photo by the Author).

Считалось, что Мария помогала морякам в трудностях плавания, даровала возможность увидеть морскую звезду, когда море было охвачено непогодой и небо скрывалось за

грозовыми тучами. Следить за звездой Марии, или Полярной звездой, сверять курс движения корабля с ее положением было обязанностью навклера. «Stella maris» выступала наиболее естественным знаком кормчего.

Vaculus Jacobi



Рис. 16. Граффити с «тростью Якова». Солдайя, XVвв. Музей—заповедник «Судакская крепость» (фото автора).

Fig. 16. Graffiti with “Jacob’s Stick”. Soldaya, 15th Centuries. Museum—Reserve “Sudak fortress” (Photo by the Author).

На обрамлении портала при входе в храм генуэзской крепости Солдайи среди множества графем выделяется крест с очень длинным стволем, перекадиной и косыми линиями от вершины оголовья к концам правой и левой лопастей креста. Это — «*vasculus Jacobii*» (рис. 16).

«Трость Якова» являлась простейшим навигационным инструментом для определения географической широты нахождения судна по углу возвышения либо Солнца в дневное время суток, либо — Полярной звезды ночью. Первое описание и название даны в начале XIV в. Леви бен Гершомом (1288—1344), еврейским астрономом из Перпиньяна (Goldstein 1985: 55). Изображался этот инструмент в виде креста с длинной опорой и одной, или несколькими перекадинами. Опора являлась «стрелой» «трости Якова», в реальности она представляла собой деревянную, четырёхгранную палку почти метр длиной, разграфлённую и оцифрованную. Перекадина являлась «молотом» с квадратным отверстием в середине, что позволяло надевать молот на стрелу и свободно перемещать по ней. Моряк брал «трость», подносил начало ее стрелы к глазу, а конец направлял в плоскость вертикала, затем перемещал молот, дабы верхний край совпал с линией наблюдения солнца, а нижний — с линией горизонта, и на стреле можно было считывать градусы географической широты корабля. Над тростью замечна звезда, это уже известная Морская, или Полярная звезда, угол склонения относительно которой и замерялся с помощью этого удивительного посоха. И прочерченные линии от вершины стрелы к концам молота как раз указывали определявшийся верный угол.

слева от стрелы, прямо под молотом «посоха Якова» rozpoзнается монограмма \star , которая может прочитываться как «IPANA», имя свойственное для крымской языковой среды, где в Средние века сказывались греческое и готское влияния. Моление моряка Ирпаны из Сутдеи, как на греческий манер озвучивалось название Солдайи, заканчалось в даровании благоприятной погоды, дабы можно было пользоваться «посохом Якова» (в бурю и шторм он был бесполезен), видеть путьводную Морскую звезду и благополучно вернуться в родную гавань.

Над звездой усматривается еще одна монограмма \star , она может быть прочтена как «OPTONAN[OZ]». Это — прозвище, которым наделялись садовники, огородники (Du Saugue 1885a: Col. 235b) и все, выращивавшие зелен, овощи и фрукты. Ортоланы, помимо огородов и садов, владели лодками и шлюпками, доставляли на них продукты своего хозяйства в порты Солдайи и Кафы, а также в другие гавани Генуэзской Газарии и прямо с них вели торговлю. Конечно, ортоланам не было надобности обращаться к астрономическим инструментам даже таким простым, как «трость Якова», поскольку они плавали вблизи берега, но они общались со своими земляками, как тот же Ирпана, более посвященный в искусство навигации. Но и им была важна молитва о благоприятной погоде на море.

В целом, сообщество моряков позднесредневековой Кафы оказалось достаточно организованным, с развитым правовым, социальным и религиозным сознанием, активно впитывавшим все инновации в мореплавании той динамичной эпохи. Его отличал высокий уровень коммуникации с моряками почти семидесяти стран и городов—государств средиземноморского мира. В нем сложилась совершенная система знаковой идентификации моряков порта Кафы, портов и гаваней Генуэзской Газарии, обособленных корабельных команд, объединенных личностью капитана, и отдельных персон. Даже моряки маломерных судов, не выходявших за пределы своей гавани, претендовали на обладание личными знаками в виде печатей и гербов. Серьезным подспорьем в изучении коммуникативной культуры моряков Генуэзской Газарии стали «морские граффити», около двух десятков которых проанализированы в данной статье. Выделены пять типов таких граффити — *navis*, *vela navis*, *rosa ventorum*, *stella maris* и *vasculus Jacobii*. Предложена расшифровка пяти личных монограмм крымских моряков.

Литература

- Адаксина С.Б., Кирилко В.П., Мыц В.Л. 2004. *Отчет об археологических исследованиях средневековой крепости Чембало (г. Балаклава) в 2003 г.* Санкт-Петербург; Симферополь: Государственный Эрмитаж.
- Вальков Д.В. 2015. *Генуэзская эпиграфика Крыма.* Москва: Университет Дмитрия Пожарского.
- Еманов А.Г. 2020. Геральдический бурлеск Михаила Родосского первой половины XV в. *Электронный научно-образовательный журнал «История»* 10(1) (в печати).
- Карпов С.П. 1994. *Пути средневековых мореходов: черноморская навигация Венецианской республики в XIV—XV вв.* Москва: Наука.
- Карпов С.П. 1998. Регесты документов фонда Diversorum filze Секретного архива Генуи, относящиеся к истории Причерноморья. В: Карпов С.П. (ред.). *Причерноморье в Средние века.* Вып. III. Санкт-Петербург: Алетейя, 9—81.
- Карпов С.П. 2018. *Акты генуэзских нотариусов, составленные в Каффе и в других городах Причерноморья в XIV—XV вв.* Санкт-Петербург: Алетейя (Причерноморье в Средние века. Вып. X).
- Коновалова И.Г. 2009. *Восточная Европа в сочинениях арабских географов XIII—XIV вв.* Москва: Восточная литература.
- Мыц В.Л. 2009. *Каффа и Феодоро в XV в.* Симферополь: Универсум.
- Романчук А.И. 2008. *Исследования Херсонеса—Херсона. Раскопки. Гипотезы. Проблемы.* Т. 2. *Византийский город.* Тюмень: ТюмГУ.
- Селиверстов Д.А. 2011. Сражение при Солхате (Кастадзоне) 22 июня 1434 г. В: Миргалеев И.М. (отв. ред.). *Военное дело Золотой Орды: проблемы и перспективы изучения. Материалы Круглого стола, проведенного в рамках Международного золотоордынского форума (Казань, 30 марта 2011 г.).* Казань: ООО «Фолиант», 183—193.
- Agosto A. 1977. Due lettere inedite sugli eventi di Cembalo e di Solcati in Crimea nel 1434. *Atti della società Ligure di storia patria* XVII, 509—517.
- Andreescu Ș. 2005. *Izvoare noi cu privire la istoria Mării Negre.* București: Institutul cultural Român.
- Babuin A. 2001. Standards and insignia of Byzantium. *Byzantion. Revue internationale des études byzantines.* Т. LXXI. Fasc. 1, 5—59.
- Babuin A., Nakas Y. 2011. Byzantine ship graffiti from church of Prophitis Elias in Tesseloniki. *Skyllis.* Vol. 11. Ht. 1, 8—17.
- Balard M. 1973. *Gènesetl'Outre—mer.* Т. I. *Lesactes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289—1290.* Paris; La Haye: Mouton & CO.
- Balard M. 1978. La Romanie Génoise (XII — début du XV siècle). *Atti della società Ligure di storia patria. Nuova Serie.* Vol. XVIII(XCII). Fasc. 1.
- Balard M. 2007. *Caffa e il suo porto (secoli XIV—XV)* In: Shagrir I., Ellenblum R., Riley-Smith J. (eds.). *In laudem Hierosolymitani: studies in crusades and Medieval culture in honour of B.Z. Kedar.* Burlington: Ashgate Publishing Company, 447—455.
- Balard M. 2012. *La défense de la Gazarie Génoise.* *Bulgraia mediaevalis* 1, 217—226.
- Balard M. 2017. *Gênes et la mer / Genova e il mare.* Genova: Società Ligure di storia Patria.
- Balletto L. 2011. Con una navis Genovese da Caffa a Pera e a Chio. *Bulgraia mediaevalis* 1, 215—246.
- Balletto L. 2014. Caffa 1344: una carta inedita del notaio Nicolò Beltrame. *Bulgraia mediaevalis* 1, 137—194.
- Bartulović Ž., Aflić M. 2018. *Sailor's service from Medieval times to Modern maritime law our convention.* *Pomorski zbornik* LV, 167—182.
- Billion Ph. 2011. *Graphische Zeichen auf mittelalterlichen Portolankarte. Ursprünge, Produktion und Rezeption bis 1440.* Marburg: Tectum.
- Borghesi V. 1976. *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche (secoli XIV—XVII).* Firenze: La Nuova Italia.
- D'Agostino M., Medas S. 2003. Excavation and recording of the medieval halls at San Marco in Bocalama (Venice). *Institute of nautical archaeology quarterly* XXX, 1, 22—28.
- D'Agostino M., Medas S. 2006. I relitti di San Marco in Bocalama. *Navis* III, 59—67.
- Debanna A. 2011. *Lo compass de navegare: edizione del Codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario.* Bruxelles; Bern; Berlin; Frankfurt am Main; New York; Oxford; Wien: P.I.E. Peter Lang.
- Du Cange Ch. 1688a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae graecitatis.* Vol. I. Lugduni: Apud Amissionis.

- Du Cange Ch. 1688b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae graecitatis*. Vol. II. Lugduni: Apud Amissionis.
- Du Cange Ch. 1883a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. I. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1883b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. II. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1884. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. III. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1885a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. IV. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1885b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. V. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1886a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. VI. O—Q. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1886b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. VII. R—S. Niort: L. Favre.
- Du Cange Ch. 1887. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*. T. VIII. T—Z. Niort: L. Favre.
- Feind R. 2010. *Byzantinische Monogramme und Eigennamen*. [Regenstauf]: Gietl & Battenberg.
- Garnet J., Rosser G. 2013. *Spectacular miracles. Transforming images in Italy from the Renaissance to the Present*. London: Reaction books.
- Goldstein B.R. 1985. *The astronomy of Levi ben Gerson (1288—1344)*. New York; Berlin; Heidelberg: Springer.
- heraldica.hypotheses.org: 1: Bergshammar armorial online! URL: <https://heraldica.hypotheses.org/6178> (дата обращения 01.11.2019).
- Jal A. 1848. *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de terms de marine anciens et modernes*. Paris: Firmin Didot.
- Kern A. 1938. Johannes, archiepiscopus Sultaniensis. *Libellus de notitia orbis*. *Archivum fratrum praedicatorum VIII*, 95—123.
- Kisslinger E. 2016. Von schlechteren und besseren Lagen. Häfen zu Konstantinopel. In: Falko D. (Hrsg.). *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*. Mainz: Römisch-Germanischen Zentralmuseum, 9—16.
- Külzer A. 2016. Der Theodosios-Hafen in Yenikapı, Istanbul. In: Falko D. (Hrsg.). *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*. Mainz: Römisch-Germanischen Zentralmuseum, 35—50.
- Lacarra M.J., del Carmen Lacarra Ducay M., Montaner A. 1999. *Libro del conocimiento de todos los rregnos et tierras et señorios que son por el mundo, et las señales et armas que han*. Zaragoza: Inst. «Fernando el Católico».
- Lane F.C. 1973. *Venetian seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages*. Florence: Casa editrice “L. Olschki”.
- Lane F.C. 1983. *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*. Torino: Einaudi.
- Long P.O., McGee D., Stahl A. 2009. *The book of Michael of Rhodes. A fifteenth century maritime manuscript*. Cambridge, Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.
- Marino N.F. 1999. *El libro del conocimiento de todos los reinos*. Tempe, Arizona: Arizona center for Medieval and Renaissance studies.
- Martin L.R. 2001. *The art and archaeology of Venetian ships and boats*. London: Chatan Publications.
- Meier D. 2009. *Seefarers, merchants and pirates in the Middle Ages*. Woodbridge: Bydell Press.
- Mollat du Jourdin M. 1993. *Europe and the sea (making of Europe)*. Oxford; Cambridge, Massachusetts: Blackwell.
- Musarra A. 2017. La marina da Guerra Genovese nel tardo medioevo. In cerca un modello. *Rivista universitaria de historia militae*. Vol. VI. No. 11, 79—108.
- Mussi R. 2005. Lomellini, Carlo. *Dizionario biografico degli italiani LXV*.
- Nuti G. 1992. Doria, Lamba. *Dizionario biografico degli italiani XLI*.
- Ortega Villoslada A. 2008. La cocca en il intercambio mercante Atlántico — Mediterráneo. *Anuario de estudios medievales*. Vol. XXXVIII. No. 1, 429—444.
- Pistarino G. 1990. *Cristoforo Colombo: l'enigma del criptogramma*. Genova: Accademia Ligure di Scienze e Lettere.
- Pryor J.H. 1988. *Geography, technology, and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649—1571*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sauli L. 1838. Imposicio Officii Gazariae. *Monumenta historiae patriae II*, 306—430.
- Skrzinska E. 1928. Inscriptions latines des colonies Génoises en Crimée. *Atti della società Ligure di storia patria LVI*.
- Stemmario.it: 1: Libro d'Oro. URL: <http://Stemmario.it> (дата обращения 01.11.2019).
- stephanus.tlg.uci.edu: 1: Thesaurus linguae graecae. URL: <http://stephanus.tlg.uci.edu/tlg.php> (дата обращения 01.11.2019).
- Tangheroni M. 1996. *Commercio e navigazione nel Medioevo*. Bari: Laterza.

- Thomov Th. 2015. *Maritime ex-voto graffito from the church of Hagia Sophia, Constantinople. Byzantinoslavica*. Vol. LXXIII. Iss.1—2, 57—74.
- Tracher J.B. 1903a. *Christopher Columbus*. Vol. I. New York; London: Puttman's.
- Tracher J.B. 1903b. *Christopher Columbus*. Vol. II. New York; London: Puttman's.
- Zuckerman C. 2015. On the byzantine dromon. *Revue des études byzantines* LXXIII, 57—98.

References

- Adaksina, S.B., Kirilko, V.P., Myts, V.L. 2004. *Otchet ob arkheologicheskikh issledovaniyakh srednevekovoy kreposti Chembalo (g. Balaklava) v 2003 g. (Report on Archaeological Research of the Medieval Fortress of Cembalo (Balaklava) in 2003)*. Sanit Petersburg; Simferopol: "Gosudarstvenniy Ermitazh" Publ. (in Russian).
- Val'kov, D.V. 2015. *Genuezskaya epigrafika Kryma (Genoese Epigraphy of the Crimea)*. Moscow: "Universitet Dmitriya Pozharskogo" (in Russian).
- Emanov, A.G. 2020. In *Elektronniy nauchno-obrazovatel'niy zhurnal "Istoriya" (The Journal of Education and Science "History")* 10(1) (in print) (in Russian).
- Karpov, S.P. 2018. *Akty genuezskikh notariyev, sostavlennyye v Kaffe i v drugikh gorodakh Prichernomor'ya v XIV—XV vv. (Acts of the Genoese Notaries drawn up in Caffa and in other Cities of the Black Sea in the 14th — 15th Centuries)*. Saint Petersburg: "Aleteyia" Publ. (Black Sea in the Middle Ages. Iss. X) (in Russian).
- Karpov, S.P. 1994. *Putyami srednevekovykh morekhodov: chernomorskaya navigatsiya Venetsianskoy respubliki v XIV—XV vv. (By the Ways of Medieval Sailors: the Black Sea Navigation of the Venetian Republic in the 14th — 15th Centuries)*. Moscow: "Nauka" Publ. (in Russian).
- Karpov, S.P. 1998. In: Karpov, S.P. (ed.). *Prichernomor'ye v Sredniye veka (Black Sea in the Middle Ages)*. Iss. III. Saint Petersburg: "Aleteyia" Publ., 9—81 (in Russian).
- Konovalova, I.G. 2009. *Vostochnaya Evropa v sochineniyakh arabskikh geografov XIII—XIV vv. (Eastern Europe in the Works of Arab Geographers of the 13th — 14th Centuries)*. Moscow: "Vostochnaya literatura" Publ. (in Russian).
- Myts, V.L. 2009. *Kaffa i Feodoro v XV v (Caffa and Theodoro in the 15th Century)*. Simferopol: "Univerzum" Publ. (in Russian).
- Romanchuk, A.I. 2008. *Issledovaniya Khersonesa—Khersona. Raskopki. Gipotezy. Problemy (Investigations of Chersonesos—Cherson. Excavations. Hypothesis. Problems)*. Vol. 2. *Vizantiyskiy gorod (Byzantine City)*. Tyumen: "TyumGU" (in Russian).
- Seliverstov, D.A. 2011. In: Mirgaleyev, I.M. (ed.). *Voyennoye delo Zolotoy Ordy: problemy i perspektivy izucheniya. Materialy Kruglogo stola, provedennogo v ramkakh Mezhdunarodnogo zolotoordynskogo foruma (Kazan', 30 marta 2011 g.) (Warfare of the Golden Horde: Problems and Prospects of Study. Materials of the Round Table held as Part of the International Golden Horde Forum (Kazan, March 30, 2011))*. Kazan: "OOO «Foliant»", 183—193 (in Russian).
- Agosto, A. 1977. Due lettere inedite sugli eventi di Cembalo e di Solcati in Crimea nel 1434. *Atti della società Ligure di storia patria* XVII, 509—517.
- Andreescu, Ș. 2005. *Izvoare noi cu privire la istoria Mării Negre*. București: "Institutul cultural Român".
- Babuin, A. 2001. Standards and insignia of Byzantium. *Byzantion. Revue internationale des études byzantines*. T. LXXI. Fasc. 1, 5—59.
- Babuin, A., Nakas, Y. 2011. Byzantine ship graffiti from church of Prophitis Elias in Tessaloniki. *Skyllis*. Vol. 11. Ht. 1, 8—17.
- Balard, M. 1973. *Gênesetl'Ostre-mer*. T. I. *Lesactes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289—1290*. Paris; La Haye: "Mouton & CO" Publ.
- Balard, M. 1978. La Romanie Génoise (XII — début du XV siècle). *Atti della società Ligure di storia patria. Nuova Serie*. Vol. XVIII(XCII). Fasc. 1.
- Balard, M. 2007. *Caffa e il suo porto (secoli XIV—XV)* In: Shagrir, I., Ellenblum, R., Riley-Smith, J. (eds.). *In laudem Hierosolymitani: studies in crusades and Medieval culture in honour of B.Z. Kedar*. Burlington: "Ashgate Publishing Company" Publ., 447—455.
- Balard, M. 2012. La defense de la Gazarie Génoise. *Bulgraia mediaevalis* 1, 217—226.
- Balard, M. 2017. *Gênes et la mer / Genova e il mare*. Genova: "Società Ligure di storia Patria" Publ.
- Balletto, L. 2011. Con una navis Genovese da Caffa a Pera e a Chio. *Bulgraia mediaevalis* 1, 215—246.

- Balletto, L. 2014. Caffa 1344: una carta inedita del notaio Nicolò Beltrame. *Bulgraia mediaevalis* 1, 137—194.
- Bartulović, Ž., Aflić, M. 2018. *Sailor's service from Medieval times to Modern maritime labour convention*. *Pomorski zbornik* LV, 167—182.
- Billion, Ph. 2011. *Graphische Zeichen auf mittelalterlichen Portolankarte. Ursprünge, Produktion und Rezeption bis 1440*. Marburg: "Tectum" Publ.
- Borghesi, V. 1976. *Il Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche (secoli XIV—XVII)*. Firenze: "La Nuova Italia" Publ.
- D'Agostino, M., Medas, S. 2003. Excavation and recording of the medieval halls at San Marco in Boccalama (Venice). *Institute of nautical archaeology quarterly* XXX, 1, 22—28.
- D'Agostino, M., Medas, S. 2006. I relitti di San Marco in Boccalama. *Navis* III, 59—67.
- Debanna, A. 2011. *Lo compass de navegare: edizione del Codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*. Bruxelles; Bern; Berlin; Frankfurt am Main; New York; Oxford; Wien: "P.I.E. Peter Lang" Publ.
- Du Cange, Ch. 1688a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae graecitatis*. Vol. I. Lugduni: "Apud Amissionis" Publ.
- Du Cange, Ch. 1688b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae graecitatis*. Vol. II. Lugduni: "Apud Amissionis" Publ.
- Du Cange, Ch. 1883a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. I. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1883b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. II. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1884. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. III. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1885a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. IV. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1885b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. V. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1886a. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. VI. O—Q. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1886b. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. VII. R—S. Niort: "L. Favre" Publ.
- Du Cange, Ch. 1887. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latininitatis*. T. VIII. T—Z. Niort: "L. Favre" Publ.
- Feind, R. 2010. *Byzantinische Monogramme und Eigennamen*. [Regenstauf]: "Gietl & Battenberg" Publ.
- Garnet, J., Rosser, G. 2013. *Spectacular miracles. Transforming images in Italy from the Renaissance to the Present*. London: "Reaction books" Publ.
- Goldstein, B.R. 1985. *The astronomy of Levi ben Gerson (1288—1344)*. New York; Berlin; Heidelberg: "Springer" Publ.
- heraldica.hypotheses.org: 1: Bergshammar armorial online! Available at: <https://heraldica.hypotheses.org/6178> (accessed 01.11.2019).
- Jal, A. 1848. *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de terms de marine anciens et modernes*. Paris: "Firmin Didot" Publ.
- Kern, A. 1938. Johannes, archiepiscopus Sultaniensis. Libellus de notitia orbis. *Archivum fratrum praedicatorum* VIII, 95—123.
- Kisslinger, E. 2016. Von schlechteren und besseren Lagen. Häfen zu Konstantinopel. In: Falko, D. (Hrsg.). *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*. Mainz: "Römisch-Germanischen Zentralmuseum", 9—16.
- Külzer, A. 2016. Der Theodosios-Hafen in Yenikapi, Istanbul. In: Falko, D. (Hrsg.). *Die byzantinischen Häfen Konstantinopels*. Mainz: "Römisch-Germanischen Zentralmuseum", 35—50.
- Lacarra, M.J., del Carmen Lacarra Ducay, M., Montaner, A. 1999. *Libro del conocimiento de todos los rregnos et tierras et señorios que son por el mundo, et las señales et armas que han*. Zaragoza: "Inst. «Fernando el Católico»".
- Lane, F.C. 1973. *Venetian seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages*. Florence: "Casa editrice «L. Olschki»" Publ.
- Lane, F.C. 1983. *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*. Torino: "Einaudi" Publ.
- Long, P.O., McGee, D., Stahl, A. 2009. *The book of Michael of Rhodes. A fifteenth century maritime manuscript*. Cambridge, Massachusetts: "Massachusetts Institute of Technology".
- Marino, N.F. 1999. *El libro del conocimiento de todos los reinos*. Tempe, Arizona: "Arizona center for Medieval and Renaissance studies".
- Martin, L.R. 2001. *The art and archaeology of Venetian ships and boats*. London: "Chatan Publications" Publ.
- Meier, D. 2009. *Seefarers, merchants and pirates in the Middle Ages*. Woodbridge: "Bydell Press" Publ.

- Mollat du Jourdin, M. 1993. *Europe and the sea (making of Europe)*. Oxford; Cambridge, Massachusetts: “Blackwell” Publ.
- Musarra, A. 2017. La marina da Guerra Genovese nel tardo medioevo. In cerca un modello. *Rivista universitaria de historia militae*. Vol. VI. No. 11, 79—108.
- Mussi, R. 2005. Lomellini, Carlo. *Dizionario biografico degli italiani* LXV.
- Nuti, G. 1992. Doria, Lamba. *Dizionario biografico degli italiani* XLI.
- Ortega Villoslada, A. 2008. La cocca en il intercambio mercante Atlántico — Mediterráneo. *Anuario de estudios medievales*. Vol. XXXVIII. No. 1, 429—444.
- Pistarino, G. 1990. *Cristoforo Colombo: l'enigma del criptogramma*. Genova: “Accademia Ligure di Scienze e Lettere”.
- Pryor, J.H. 1988. *Geography, technology, and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649—1571*. Cambridge: “Cambridge University Press” Publ.
- Sauli, L. 1838. Imposicio Officii Gazariae. *Monumenta historiae patriae* II, 306—430.
- Skrzinska, E. 1928. Inscriptions latines des colonies Génoises en Crimée. *Atti della società Ligure di storia patria* LVI.
- Stemmario.it: 1: Libro d'Oro. Available at: <http://Stemmario.it> (accessed 01.11.2019).
- stephanus.tlg.uci.edu: 1: Thesaurus linguae graecae. Available at: <http://stephanus.tlg.uci.edu/tlg.php> (accessed 01.11.2019).
- Tangheroni, M. 1996. *Commercio e navigazione nel Medioevo*. Bari: “Laterza” Publ.
- Thomov, Th. 2015. *Maritime ex-voto graffito from the church of Hagia Sophia, Constantinople. Byzantinoslavica*. Vol. LXXIII. Iss.1—2, 57—74.
- Tracher, J.B. 1903a. *Christopher Columbus*. Vol. I. New York; London: “Puttman’s” Publ.
- Tracher, J.B. 1903b. *Christopher Columbus*. Vol. II. New York; London: “Puttman’s” Publ.
- Zuckerman, C. 2015. On the byzantine dromon. *Revue des études byzantines* LXXIII, 57—98.