

А. Г. Еманов

Тюменский государственный университет

Тюмень, Россия

КОРАБЕЛЬНЫЕ СООБЩЕСТВА СРЕДНЕВЕКОВОГО ТАЛАССОПОЛИСА (КАФА XIII–XV ВВ.)

В статье исследуется феномен корабельных сообществ, развитие разных форм микро-пространственной групповой идентичности в среде моряков эпохи преремодерна. В качестве основного метода исследования выступает метод гетеротопии. К порту Кафы с конца XIII в. принадлежали более 100 больших и средних судов. Каждое из них образовывало отдельное подвижное пространство, циркулировавшее между Кафой и портами Черного, Азовского, Мраморного и Средиземного морей, и насчитывало от 12 до 200 моряков. Исходным принципом универсальной идентификации выступал тип судна. Его образ являлся порой микро-групповым и индивидуальным знаком идентичности. После указания типа судна требовались уточняющие дескрипторы. Наиболее распространенной формой идентификации с конца XIII в., охватывавшей 2/3 судов, было отождествление судна по имени его патрона, владельца, которому принадлежала решающая доля корабельной собственности. Герб и гюйс доминирующего патрона выступали знаками идентичности и его самого и всей корабельной команды. Второй по влиятельности формой идентификации, распространявшейся на 1/3 судов, выступало наименование судна по имени святого покровителя. Здесь знаками идентичности становились икона соответствующего святого корабельного алтаря, иногда ее дублирование на парусе фок-мачты и личные иконы того же святого покровителя у моряков. Наконец, третьей формой оказывалось наименование судна по морально-этическим качествам, выступавшим своего рода девизом.

Ключевые слова: Причерноморье; Кафа; талассополис; корабельные сообщества; моряки; гетеротопия; микро-пространственная идентичность; патрон; герб; гюйс; святой покровитель

Цитирование: *Еманов А. Г.* Корабельные сообщества средневекового талассополиса (Кафа XIII–XV вв.) // Античная древность и средние века. 2023. Т. 51. С. 283–312. <https://doi.org/10.15826/adsv.2023.51.017>

Благодарности: Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда, грант № 23–28–01592 «Феномен морских плаваний в культурах преремодерна: контракт с морем, модели и практики».

Поступила в редакцию: 01.06.2023

Принята к печати: 12.10.2023

А. Г. ЕМАНОВ

Aleksandr G. Emanov

Tyumen State University
Tyumen, Russia

SHIPPING COMMUNITIES IN A MEDIAEVAL THALASSOPOLIS (CAFFA FROM THE THIRTEENTH TO FIFTEENTH CENTURY)

This article explores the phenomenon of shipping communities and the development of various forms of micro-spatial group identification among the sailors in the Pre-Modern world. The key research method is the heterotopia. From the late thirteenth century on, the port of Caffa possessed more than 100 large and medium vessels, each forming separate movable space which circulated between Caffa and the ports in the Black, Azov, Marmora, and Mediterranean Seas, and housing 12 to 200 sailors. The initial principle in the universal identity was the type of the ship. Her image was sometimes a marker of micro-group and individual identity. When the ship type was shown, there was need in clarifying descriptors. The most common form of identification covering two thirds of the vessels was attribution by the name of patron or owner who possessed the decisive share of the ship's property. The patron's naval jack and coat of arms were the identification markers of himself and the entire ship's crew. The second of importance identification form that spread on one-third of the ships was vessel's name by her patron saint. Here the identity marker was the saint's icon on the ship altar, sometimes its duplicate on a foremast sail, and personal icons of the sailors. Finally, the third form was the naming of ship by moral and ethical values as a kind of motto.

Keywords: Black Sea area; Caffa; thalassopolis; shipping communities; sailors; heterotopias; micro-spatial identity; patron; coat of arms; naval jack; saint patron

Acknowledgements: The research is funded by the Russian Science Foundation, project no 23–28–01592 *The Phenomenon of Maritime Navigation in the Cultures of the Pre-Modern: The Contract with Sea, Models, and Practices*.

For citation: Emanov, A. G. (2023). Korabel'nye soobshchestva srednevekovogo thalassopolisa (Kafa XIII–XV vv.) [Shipping Communities in a Mediaeval Thalassopolis (Caffa from the Thirteenth to Fifteenth Century)]. *Antichnaya drevnost' i srednie veka*, 52, 283–312. <https://doi.org/10.15826/adsv.2023.51.017>

Submitted: 01.06.2023

Accepted: 12.10.2023

Моряки, определенно, формировали иной мир, радикально отличавшийся от привычного мира живших на суше. Они находились в непрерывном круговороте морской стихии, непосредственно испытывали воздействие моря, то манившего к ярким, светлым далям, то ввергавшего в ужас штормами, предвестием адových мук,

то открывавшего свои потаенные дары в виде жемчуга, янтаря, кораллов, ценнейших пород рыб и животных, то грозившего лютой смертью от жутких чудовищ, то дававшего надежду на справедливое устройство жизни, где все свободны и равны, то превращавшего в одно мгновение все в хаос и беззаконие, то спасавшего к новой жизни, то губившего в полной безвестности.

Для моряка корабль становился тем особым пространством, которому он вверял все свои потаенные надежды и ожидания. Корабль, словно бы оказывался «местом без места», поскольку он находился в движении от одного порта к другому, только на короткое время задерживаясь на стоянках в гаванях для очередной разгрузки и загрузки, пополнения запасов пресной воды и продовольствия, ремонта и отдыха команды. Не удивительно, что именно с жизнью моряков на корабле были связаны первые проекты утопии. Там торжествовали подлинная свобода и равенство перед лицом неотвратимой угрозы моря, и в часы смертельной опасности командир корабля действовал так же, как и простые матросы. Все имущество корабля, включая собственность многих купцов, на время плавания становилось словно бы общим достоянием корабельной команды, которая в равной степени вкладывала свои силы в его спасение в экстремальных условиях, принимая общее решение о сбрасывании части груза за борт ради сохранения плавучести судна¹, совершая своеобразную жертву морю. Пространство корабля жестко ограничено бортами, во время плавания за них невозможно выйти каким бы высоким личным, социальным, имущественным статусом ни обладал пливший на нем человек. Публичная жизнь на корабле без остатка поглощала частную, там никто не мог укрыться в своей отдельной каюте, поскольку таковых в Средние века попросту не существовало, был лишь общий кубрик, единое для всей команды помещение между орлопдеком, самой нижней палубой, и гондеком над ней². На корабле общим был стол на верхней палубе, и предоставлялась единая для всех пища. Даже отправление естественных надобностей осуществлялось не в закрытом

¹ Сюзюмов М. Я. Морской закон // Уч. записки Урал. гос. ун-та. Сер. История. 1969. Вып. 17. № 101. С. 43.

² Jal A. Glossaire nautique: repertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes. Paris, 1848. P. 560.

от глаз помещения, а на носу корабля, где устраивался галлеон³. Жизнь на борту протекала в рамках требования неукоснительной вежливости по отношению к друг другу. Там были недопустимы раздоры, столкновения, поскольку они способны были погубить судно еще до того, как одна сторона восторжествовала бы над другой. Согласие на корабле поддерживалось естественно складывавшимся общественным договором. Равно как существовал и реальный договор, зафиксированный корабельным писцом в специальном журнале, между собственником корабля и каждым отдельным членом команды. По уровню правового сознания корабельные сообщества тоже явно выделялись в тогдашнем социуме, заставляя говорить о морях как творцах свободного демократического устройства, правового общества. Командир корабля явно возвышался над всеми особыми компетенциями, знанием закономерностей движения небесных светил, что помогало ориентироваться в море, ведением течений и скрытых подводных опасностей, что реально спасало корабль и команду. Он в максимальной степени соответствовал Платонову образцу мудрого правителя идеального общественного устройства.

Все эти особенности корабельных сообществ сообщают исследованию неизбывную актуальность. А то обстоятельство, что моряки Средневековья оказались самой «молчащей» социальной группой, почти не оставившей личных документов, дневников, воспоминаний, писем, требует повышенного внимания ко всем источникам, отразившим жизнь людей морской стихии – периплам (или портуланам), морским картам, сводам морского права, частноправовым актам, молитвам, граффити моряков.

Потусторонность пространства жизнедеятельности людей моря побуждает обращаться к методам гетеротопии, впервые заявленным М. Фуко⁴ и развитым М. Серра⁵. Под гетеротопией понимаются реальные места, вполне фактически идентифицируемые, но принципиально иначе организованные и устроенные

³ Ibid. P. 558.

⁴ *Foucault M.* Heterotopia // *Les intellectuels et le pouvoir. Dits et écrits.* Paris, 1994. P. 306–315; *Фуко М.* Другие пространства // *Интеллектуалы и власть / под общ. ред. В. П. Визгина, В. М. Скуратова.* М., 2006. Ч. 3. С. 191–204.

⁵ *Serra M.* Le contract naturel. Paris, 2018; *Серра М.* Договор с природой / науч. ред. О. В. Хархордин. СПб., 2023.

в отличие от нормализованных мест. При всей чуждости сообщества моряков обычным людям, когда они воспринимались словно бы носившими клеймо проклятия, зараженными какой-то непостижимой адовой болезнью, подхваченной во время пребывания в изначном мире морской стихии, они оказались много ближе к постижению абсолютного смысла человеческого существования как ожидания высшего неземного суда.

Известно свидетельство марокканского путешественника Ибн Баттуты⁶, посетившего Кафу в 1329–1330 гг., о двухстах кораблях ее порта. В большом массиве из 903 частнопрововых актов в тетрадах имбревиатур кафского нотариуса Ламберто ди Самбучето 1289–1290 гг. были зафиксированы 131 судно⁷. Их владельцы составляли клиентуру только одного нотариуса. Помимо Самбучето, в Кафе в то же время действовали еще около 30 латинских нотариусов и 10 греческих табеллионов⁸, тетради которых не сохранились. Реальное количество судов в кафском порту должно было быть заметно больше.

Если выявленную совокупность – 131 судно – воспринимать как случайную выборку, то можно сделать целый ряд значимых наблюдений. Суда различались по типу, размерам, тоннажу, количеству мачт, использованию квадратных или треугольных (латинских) парусов, величине команды.

К типу круглых судов, ходивших за счет исключительно парусной тяги и имевших смешанную парусную оснастку, относились бусы, лигнии и навы. Бусы были самыми малыми из них – 10–16 м длиной, грузоподъемностью до 100 т, с одной мачтой, с командой до 20 человек. Лигнии были крупнее – 12–18 м в длину, вместимостью груза до 200 т, также с одной мачтой, с экипажем до 40 чело-

⁶ The Travels of Ibn Battuta, A.D. 1325–1354 / ed. C. Defrémery, B. R. Sanguinetti. Cambridge, 1972. Vol. 2. P. 470; Коновалова И. Г. Восточная Европа в сочинениях арабских географов XIII–XIV вв. М., 2009. С. 158–159.

⁷ Balard M. Gênes et l’Outre-Mer. T. 1: Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290. Paris; La Haye, 1973; Л. Баллетто дает иные цифры – 127 судов (*Balardo L. Genova. Mediterraneo. Mar Nero (secoli XIII–XV)*. Genova, 1976. P. 127); но в ее выборку не попали 1 барка, 1 бус, 2 сандала, как малотоннажные и близкого радиуса плавания; однако они ходили из порта Кафы до Босфора и Мраморного моря.

⁸ Еманов А. Г. Небесный Иерусалим или Вавилон: выбор судьбы средневековой Кафы. СПб., 2022. С. 338.

век. Навы оказывались самыми крупными – 20–30 м, грузоподъемностью 200–600 т, с двумя мачтами, с командой до 70 человек⁹.

К типу гребных судов, ходивших благодаря весельной гребле и использовавших треугольные (латинские) паруса, принадлежали тариды и галеи. Тариды были сопоставимы по величине с навами – 30 м длиной, способностью перевозить 200 т, с одной мачтой, с количеством гребцов до 44 человек, общей командой до 70 человек. Галеи были заметно длиннее всех – 45–100 м, вместимостью груза 300–400 т, с двумя–тремя мачтами, с числом весельщиков 100–180 человек, общей командой 140–220 моряков¹⁰.

К типу малых судов, пользовавшихся и веслами, и квадратным парусом, относились барки и сандалы. Барки были до 9 м длиной, грузоподъемностью до 10 т, с одной мачтой, с 4–8 гребцами, с экипажем до 16 моряков. Сандалы были до 10 м в длину, вместимостью груза до 12 т, с одной мачтой, с 6–12 весельщиками, с командой до 20 человек¹¹.

Эти суда различались еще и принципами навигации. Круглые бусы, лигнии и навы ходили в открытом море, ориентируясь днем по солнцу и ночью по звездам с помощью компаса, астролябии, квадранта и морской карты. Такая модель хождения по морю обозначалась в «Компасе морехода» конца XIII в. как *per pelegio*, т. е. по пеленгу на небесный ориентир¹² и его отождествлению с компасной розой ветров на морской карте.

Гребные тариды и галеи ходили вдоль берега, ориентируясь по видимым знакам с береговой линии и их идентификации с описанием в периплах/лоциях. К заходу солнца они подходили

⁹ *Jal A. Glossaire nautique...* P. 351 (*bucius-navis*), 353–354 (*bucius*), 932 (*lignum*), 1041–1042 (*nave*). Впрочем, О. Жал склонен был считать лигнию весельным судном. Однако ему не были известны частноправовые акты, согласно которым лигнии и навы рассматривались однотипными судами, допуская синонимию и взаимозамещение этих двух терминов, см.: *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 379 (*in dicta navi sive dicto ligno*).

¹⁰ *Jal A. Glossaire nautique...* P. 733–734 (*galea*), 1430–1431 (*tarida*); *Карпов С. П. Путиями средневековых мореходов.* М., 1994. С. 19; *Martin L. R. The Art and Archaeology of Venetians Ships and Boats.* London, 2001. P. 175–177.

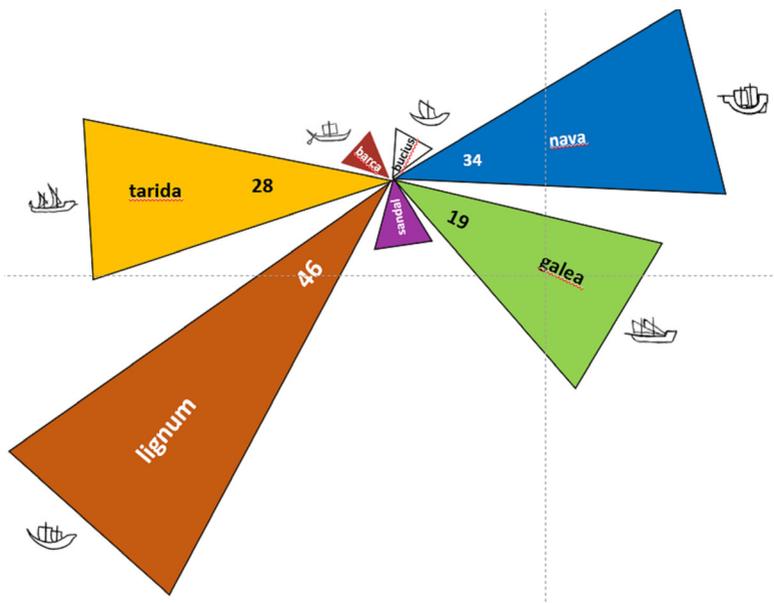
¹¹ *Du Cange Ch. Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis.* Niort, 1883. T. 1. Col. 574a (*barca*); 1886. T. 7. Col. 301c (*sandalus*); *Jal A. Glossaire nautique...* P. 212–213 (*barca*), 1315 (*sandale*); *Martin L. R. The Art and Archaeology...* P. 173–175.

¹² *Debanna A. Lo compass de navegare: edizione del Codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario.* Bruxelles; Bern; Berlin, 2011. Fol. 58v.

Корабельные сообщества средневекового талассополиса

к берегу, команда сходила на сушу, ужинала, ночевала, а с восходом солнца поднималась на борт и продолжала движение. Подобная модель навигации отмечалась в том же компасе как *per starea*, т. е. вдоль берега. Малые суда придерживались такой же навигационной техники¹³.

Доминировавшим видом судов в порту Кафы в конце XIII в. были лигнии (46). Далее следовали навы (34), тариды (28) и галеи (19). Реже упоминались бусы (1), барки (1) и сандалы (2) и то только те, что ходили в пределах Черного моря (ил. 1). В действительности их должно было быть много больше, ведь именно на них в порт Кафы подвозились ресурсы Крыма и мелководного Приазовья. Но сделки об их использовании местными мореходами не отразились в частноправовой документации, поскольку они зачастую были в изустной форме. В целом, значительно преобладал тип круглых судов (81), считавшихся наиболее передовыми.

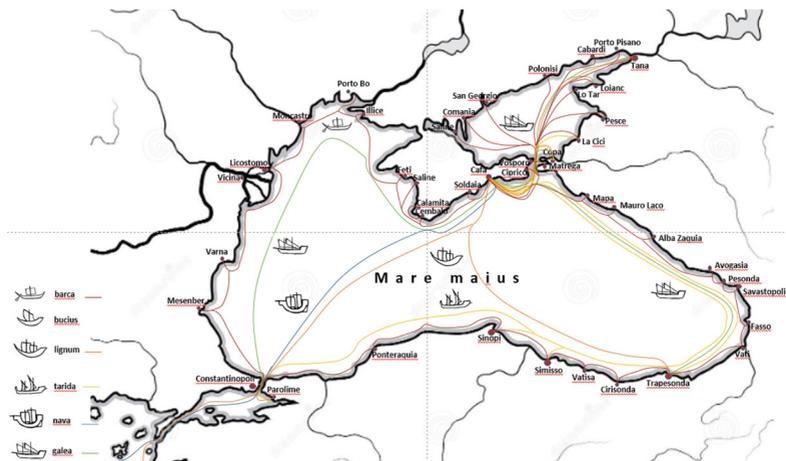


Ил. 1. Виды судов порта Кафы конца XIII в.

Fig. 1. Types of vessels in the late-thirteenth-century port of Caffa

¹³ Ibid.

Можно заметить и навигационную специализацию названных видов судов. Бусы, барки и сандалы использовались исключительно в акватории Азовского и Черного морей. На них транспортировали продукцию местных промыслов: рыбу, икру, соль, зерно. Самый востребованный вид судна – лигния – также активно служил для сообщений в Черном море, лишь в единичных случаях предусматривая выход за его пределы, в проливы Босфор и Дарданеллы, Мраморное море, вплоть до порта Смирны (Измир)¹⁴ (ил. 2). Тариды тоже максимально востребованы были в акватории Черного моря, только однажды на ней было предпринято морское путешествие за проливами – до Хиоса и Фессалоник (ил. 3).



Ил. 2. Навигационная специализация судов порта Кафы в Черном и Азовском морях конца XIII в. Реконструкция автора

Fig. 2. Nautical specialization of vessels of the port of Caffa in the Black and Azov Seas in the late thirteenth century. *Reconstructed by the author*

Наиболее же крупные суда – навы и галеи – предназначались для сообщений не столько в Черном море, сколько в Средиземном. Благодаря им осуществлялись устойчивые связи Кафы с Перой / Константинополем¹⁵, сирийским Арсуфом

¹⁴ Balard M. Gênes et l'Outre-Mer... P. 316–317 (*Smirna*).

¹⁵ Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa de la fin du treizieme siècle (1281–1290). Bucarest, 1927. P. 90, 104, 118, 155, 161–163, 181, 187, 224, 266–267, 275–278, 285, 290–294 (*Peira sive Constantinopoli*); Balard M. Gênes et l'Outre-Mer... P. 315, 317, 370 (*Constantinopoli*).

и египетской Александрией¹⁶, портами Мамлюкского султана-та, магрибскими Тунисом и Бизертой¹⁷, приморскими городами халифата Хафсидов, сицилийской Мессины и майоркской Пальмой¹⁸, гаванями арагонской короны, Пизой и Генуей¹⁹, французским Экс-ан-Прованс и андалузской Альмерией²⁰ (ил. 3). На навах и галеех транспортировали продукцию региона – зерно, кожи, меха, воск; перевозили также рабов, а в обратном направлении, в Кафу, везли текстиль, оружие, бумагу, вино.

Передвижение на навах, в отличие от галей, было более экономичным, как по расстоянию, времени плавания, так и по затратам на содержание и оплату труда команды. Скажем, маршрут от Кафы до Константинополя на наве в открытом море составлял 700 км, преодолевавшийся за 4 суток, а на галее вдоль берега – 980 км, почти на треть длиннее, проходившийся за 8–9 дней, в два раза дольше. Сообщение от Кафы до Генуи на той же наве растягивалось на 2 520 км, для чего требовалось минимум 13 дней, а на галее – до 2 940 км, покрывавшихся за 23–27 дней, вдвое

¹⁶ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 184, 185 (*Alexandria*), 244 (*in Siria loco ubi dicitur Surcum*), 322 (*Alexandria*); искаженная нотарием запись названия сирийского порта *Surcum* может быть восстановлена до нормализованного обозначения «Arsuf», ср.: *Angelino Dulcert. Carte marine de la mer Baltique, de la mer du Nord, de l'océan Atlantique Est, de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Rouge. Maioricarum, 1339. Fol. 1 (Arsuf; Alexandria)* URL: gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b52503220z (date of access: 28.01.2023).

¹⁷ *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 369 (*Tunesim; Buzea*); *Tunesim* надежно идентифицируется как «Тунис», а *Buzea* – как «Бизерта», порты Магриба, ср.: *Angelino Dulcert. Carte marine...* Fol. 1 (*Tunexim; Buzea*).

¹⁸ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 195, 254, 258 (*Messana*); *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 369 (*Marica*); *Messana*, бесспорно, отождествляется как «Мессина», а *Marica* – как «Пальма-де-Майорка», столичный порт Майорки, ср.: *Angelino Dulcert. Carte marine...* Fol. 1 (*Mesina; Maiorca*).

¹⁹ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 170, 171, 176, 205, 212–213, 216, 222, 241, 255, 274, 311, 318, 324–325, 329, 330, 339, 343–344, 350, 361 (*Janua*); *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 369 (*Pisa*).

²⁰ *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 369 (*Provincia; Armaria*); топоним *Provincia* слишком широкий, собственно «Прованс», должен быть локализован как *Aix (Aix en Provence)*, Экс-ан-Прованс – самый богатый провансальский порт на Средиземном море; топоним *Armaria* достаточно легко понимается как *Almeria*, а именно «Альмерия», ср.: *Angelino Dulcert. Carte marine...* Fol. 1 (*Aixe; Almaria*).

дольше²¹. Транспортировка же грузов на галеех из Кафы в африканские или испанские порты становилась чуть ли не вдвое длиннее по расстоянию, едва ли не втрое продолжительнее по времени, чем на наве, и переставала быть рентабельной. Впрочем на продолжительность плавания влияли не только сезонные изменения климата, гидрологические колебания, но и морские войны, пиратство, аварии, эпидемии, приводившие к задержкам, вынужденным остановкам для ремонта, карантина и пр.



Ил. 3. Маршруты навигации из Кафы в Средиземное море конца XIII в.
Реконструкция автора

Fig. 3. Navigation routes from Caffa to the Mediterranean in the late thirteenth century.
Reconstructed by the author

²¹ За основу для расчетов взята методика У. Шейдела и Э.Микса, которые исходили из средней скорости плавания в Средиземном море в поздней Античности и раннее Средневековье под парусом и на веслах 4 узла (7,2 км/час). Эта скорость менялась в зависимости от сезона, метеорологических (температура, ветер) и гидрологических (волны, течения, приливы, отливы) условий, см.: *Scheidel W., Meeks E. ORBIS. The Stanford Geospatial Model of the Roman World. Stanford, 2013. URL: https://orbis.stanford.edu/#seattransport* (date of access: 28.01.2023). Впрочем, Дж. Прайор на основе обобщения данных о скорости навигации в Средиземном море в Средние века дает иные результаты: от 1 до 2,26 узлов (1,8–4 км/час), см.: *Pryor J. Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571. Cambridge, 2011. P. 36, 52. Исходя из такой скорости, переход из Кафы в Константинополь на наве составлял 7–16 дней, а на галее 32–36 дней. Рейс из Кафы в Геную на наве занимал 26–58 дней, а на галее 84–93 дня.*

Кто же действовал на всех этих кафских кораблях, кто составлял эти таинственные корабельные сообщества Кафы? Существуют работы о составе судовых экипажей, шиурм, в средиземноморском мире Средневековья²², но в них всегда представляется некая абстрактная модель на уровне должностного регламента служащих на кораблях, которая лишает судовые коллективы лица, человеческого измерения и всегда оставляет густую тень недосказанности.

Главной фигурой в рассматриваемых сообществах был патрон (*patronus*), собственник судна. Вообще корабли, особенно большие, составляли значительную собственность, которой владели сообща несколько владельцев, но среди них всегда выделялся тот, кто обладал наибольшей долей собственности.

Он обеспечивал судно всем необходимым – парусами, канатами, якорями, лодками, веслами, оружием, картами, лодциями, навигационными приборами, продовольствием, пресной водой, набирал команду на основе индивидуального контракта, заключал фрахтовые сделки с купцами. Он определял номенклатуру транспортировавшихся товаров, планировал маршрут плавания, стоянки в разных портах и гаванях для разгрузочно-погрузочных работ с использованием собственных лодок, моряков и даже тары; он получал фрахтовые суммы с купцов, расплачивался с моряками; в случае недостаточности средств, обязан был продать корабль и рассчитаться в первую очередь с матросами.

По актам Кафы Ламберто ди Самбучето 1289–1290 гг. упоминались 101 патрон. Среди них особо заметным был Бонсиньор Каффарэн, который владел четырьмя судами: галеей «Аллегранца», 1/8 частью навы «Сан Никколо», частью навы «Сан Антонио», 1/2 лигнии «Сан Франческо»; при этом он еще успевал назначать доверенных лиц для распоряжения своей лигнией, фрахтовать чужие суда, например, наву «Сан Миккеле», представлять торговые интересы Паолино Дориа, известного флотоводца, возглавлявшего морскую эскадру в помощь осажденной мусульманами Акре; в Кафе же их объединила до-

²² Musarra A. La marina da Guerra Genovese nel tardo medioevo. In cerca un modello // Rivista universitaria de historia militae. 2017. Vol. 6. No. 11. P. 79–108; Карпов С. П. Путиями средневековых мореходов... С. 82–83.

ставка крымской соли из гавани Чиприко (Тузла) в Трапезунд (Трабзон)²³.

Даже отсутствуя на борту, управляя мореходными делами на берегу, по сути, дистанционно, патрон незримо проявлял себя и в надежности самого судна, и в полноте корабельной оснастки, и в добротности подобранного персонала. Впрочем, в наиболее ответственных морских предприятиях он участвовал непосредственно. К примеру, Фульконе д'Альбенга, патрон 1/2 части тариды «Сан Миккеле», сам намеревался пойти на своем корабле из порта Кафы с торговыми целями в Копу, Ачиум, море Таны, затем через Черное море в Перу, через пролив Дарданеллы и Мраморное море до порта Хиос на одноименном острове, далее через Эгейское море вплоть до Фессалоники, главного порта Эпирского деспотата; на обратном пути ввиду длительности плавания предусматривалась зимовка в Пере²⁴, как правило, очень короткая, заканчивавшаяся уже 6 января. Или иной пример: Андреа Бестаньо, патрон навы, сам транспортировал из Генуи в Кафу западные товары, пройдя Лигурийское, Тирренское, Эгейское, Мраморное и Черное моря, и ту часть товара, которую, по-видимому, он получил натурой в качестве фрахта – 20 корзин овернских фиг (ок. 240 кг), 28 либр и 8 ротолей киноvari (ок. 13 кг) – он по договору комменды передал своему родственнику Никколо Бестаньо в Кафе для последующей реализации в Тане. Для его тяжелой навы с большой осадкой было затруднительно ходить по мелководному Азовскому морю. Сам же он, после вероятной зимовки в Кафе, загрузил в кафском порту большую партию кожи и воска для обратной транспортировки в Геную²⁵.

²³ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 128, 275; *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 314, 321, 324, 326–327, 333, 372.

²⁴ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 182 (*Copa, Acium, mare de Tana, Peira, Bochadove, Sio, Saronichi, Peira ad hiemandum*); *Copa* – станция Голубицкая Темрюкского района Краснодарского края; *Acium* – Ачувский мыс в Темрюкском заливе; *mare de Tana* – Азовское море; *Peira* – Пера; *Bochadove* – Дарданеллы; *Sio* – Хиос; *Saronichi* – Фессалоники, см.: *Еманов А. Г. Между Полярной звездой и Полуденным солнцем: Кафа в мировой торговле XIII–XV вв.* СПб., 2018. С. 29, 126, 206.

²⁵ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 350; *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 373; *ficium de Cantala* – фиги из региона Канталь в провинции Овернь (Франция).

Патрон нанимал комита (*comitus*), командира корабля. В от­сутствии патрона комит автоматически превращался в первое лицо на корабле. Знаками его высокого статуса выступали металличе­ские шлем и кираса, латные нашейное ожерелье и перчатки, щит павеза, должно быть с его геральдическим знаком, большой обоюдоострый меч и кортик в ножнах на поясе²⁶. Комит, исполь­зуя свои исключительные навигационные компетенции, органи­зовывал оптимальную реализацию плана морского движения, предусматривая остановки для пополнения пресной воды, про­дольствия, своевременного ремонта, восполнения вышедших из строя навигационных средств, отдыха моряков. Он распреде­лял обязанности среди членов команды, определял график работ, порядок смены вахт, охраны во время стоянок, нес ответствен­ность за ведение всех корабельных журналов. При столкновени­ях с пиратами и судами враждебных стран он руководил оборо­ной и защитой корабля.

У комита был заместитель – субкомит (*subcomitus*)²⁷. Он дей­ствовал по поручениям командира корабля, замещал его во время стоянок во второстепенных гаванях. На больших судах и судах в со­ставе караванов комит опирался в принятии решений на совеща­тельные голоса присяжных патронов и советников, которые опре­делялись патроном из числа отправлявшихся в плавание его пред­ставителей, дававших клятву на «Священном Писании», и купцов.

Комит находился в тесном взаимодействии с писцом (*scriba*) в фиксации правовых и финансовых отношений с членами ко­манды и купцами. Не удивительно, что постановлением ведом­ства Газарии 1314 г. писцу предписывалось иметь такой же ком­плект вооружения, что и у комита, включая щит павезу и кор­тик²⁸. По сути, писец был советником патрона в вопросах права. Он фиксировал договоры патрона с каждым членом корабельной команды в особой тетради; регистрировал в отдельной тетради фрахтовые сделки с купцами, вел в специальной тетради учет денежных поступлений и расходов. Им велся и вахтенный жур­нал, где отмечались движение судна, время прибытия в транзит-

²⁶ *Sauli L. Imposicio Officii Gazariae // Monumenta historiae patriae. Torino, 1838. Vol. 2. Col. 324 (cervelleria, coracia, collareto, quantis, scuto pavexio, spata, curtello).*

²⁷ *Ibid. Col. 415.*

²⁸ *Ibid. Col. 324.*

ный порт, продолжительность стоянки, время выхода из порта. Последние сведения сcribe обязан был озвучивать под росписом перед каждым членом команды и разъяснять на доступном разговорном языке²⁹. У писца был помощник (*subscriba*), который действовал по его поручениям.

По нотариальным актам Кафы известны корабельные писцы, такие, как Джоакино ди Бисаньо, сcribe галеи Раффо Мускула; Каstellино Капеллетто, сcribe навы Скварчафико; Брондо ди Реццо, сcribe навы Бестаньо. Они выступали участниками небольших торговых сделок с расчетами в Константинополе и Генуе³⁰.

К командному составу относились и навклеры (*nauclerii*), кормчие. Они также должны были иметь подобающее их статусу вооружение: шлем, железное нашейное ожерелье, широкий обоюдоострый меч и клинок в ножнах³¹, т. е. без кирасы, без железных перчаток, без щита с гербом и без кортика. На крупных судах их было до 8 человек. Как раз они занимались прокладыванием курса движения судна от одного пункта к другому с помощью астрономических приборов и навигационных карт; они измеряли пройденное расстояние, скорость с помощью лага, добивались строгого следования проложенному курсу, давая команды для установки или снятия парусов, проверки глубин, освобождения от балласта; они ведали установкой якорей, разворачивая судно с учетом направления ветра и волн, руководили спуском лодок с корабля, их заполнением членами команды и отправкой на берег, равно как и возвращением на корабль. Они контролировали процессы погрузки и выгрузки, дабы груз размещался равномерно, не допуская дифферента ни на один из бортов, ни на нос или корму корабля, чтобы контрольные металлические метки, отмечавшие условную ватерлинию, не уходили под воду. Из навклеров выделялись старшие, наиболее опытные, которые уже на протяжении нескольких лет занимались реальной навигационной работой, и младшие, приступавшие к освоению искусства навигации. После 8 лет такой морской школы навклеры могли претендовать на должность комита. Их большое число

²⁹ Ibid. Col. 414.

³⁰ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 340, 343, 350.

³¹ *Sauli L. Imposicio Officii Gazariae // Monumenta historiae patriae.* Torino, 1838. Vol. II. Col. 324 (*cerveleria bona, collaretum de ferro, spata, gradium de latere*).

объясняюсь еще и тем, что они поочередно несли непрерывную вахту круглые сутки, даже во время стоянки. По кафским актам конца XIII в. упоминался навклер Анджелино ди Сан Маттео как участник небольших торговых сделок³².

В непосредственном подчинении навклеров были 4 наварха (*navarchus*)³³. Они управляли кораблем в качестве рулевых, стоявших за рулями на корме. Поскольку таких рулей было два, с каждого борта по одному, то два наварха приступали к несению первой вахты, а два следующих сменяли их через четыре часа и т. д.

Важно еще одно лицо, отсутствующее во всех прежде представленных моделях судовых команд – сенешал (*senescalchus*)³⁴. Он выступал распорядителем корабельного имущества. В его ведении находились два ларя с оружием, закрывавшихся на ключ, один – корабельной команды, другой – купцов; они находились под палубой, прямо у лестницы; под его надзором находились канаты, тросы, масляные фонари. Сенешал отвечал также за правильное использование корабельного продовольствия и воды, которые хранились в ларях и бочках на палубе, в центре, у мастры, отверстия, через которое подымалась грот-мачта корабля. Он обеспечивал и своевременное пополнение продовольственных запасов и пресной воды. Там же у мастры находились кадушка для замешивания теста и хлебопечь; под его контролем соблюдались необходимые пропорции для правильной выпечки хлеба. Именно сенешал занимался организацией судовых трапез. Наконец, под его наблюдением находилась камера заключения, куда помещались нарушители корабельного согласия, которая размещалась внизу под палубой, ближе к корме корабля. Сенешалу подчинялись два кока (*lixā*), готовившие еду, разделявшие ее на порции и подававшие членам команды и купцам.

³² *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 340.

³³ *Ibid.* P. 128; термин *navarchus* до сих пор никогда не понимался в таком контексте; обычно «навархом» считали главное властное лицо на корабле, так называли даже командующего эскадрой, флотом (*Jal A. Glossaire nautique...* P. 1041); согласно другой точке зрения, «наварх» являлся мастером судостроительного дела, строителем корабля (*Du Cange Ch. Glossarium ad scriptores...* 1885. T. 5. Col. 576b). Но одновременная деятельность четырех навархов на одном корабле исключает все эти толкования. Приходится признать, что навархи «управляли» кораблем совсем в ином смысле, в качестве рулевых.

³⁴ *Sauli L. Imposicio Officii Gazariae...* Col. 325–329.

Сохранился удивительный документ 1315 г. о передаче наследникам имущества пекаря Лоренцо, пропавшего во время плавания в Карпи после нападения турок³⁵. Нотарий отразил его устойчивую, общественно признанную профессиональную принадлежность – «пекарь», но скрыл его временную корабельную функцию – «сенешал», каковая легко восстанавливается. Представилась редкая возможность заглянуть в вещевой рундук средневекового моряка. В нем оказались мешки, корзина, ящик, шкапулка; там хранились спальные принадлежности (матрац, подушка, наволочки, простыни), одежда (головные уборы, платки, туника, плащ, мантия из белого горноста с черными хвостиками, шелковые пояса), обувь (чулки, тапки, туфли, сапоги войлочные и кожаные), предметы личной гигиены (носовые платки, флакон, зеркало, лезвие, тазики). Конечно, то был инвентарь имущества не простого моряка, который мог менять наволочки на подушке и простыни на матраце каждую неделю. Уже одна горностаевая мантия говорит о том, что это был распорядитель церемониальных трапез по случаю больших церковных празднеств, каковые случались во время морских путешествий. Это – самый очевидный атрибут сенешала. Характерно, что для подписания акта передачи в качестве свидетеля был приглашен сенешал с другого корабля: ему проще было атрибутировать предметы своего коллеги для записи нотарием, определить их стоимость, а в случае необходимости сразу же выступить и покупателем.

Потребность защиты корабля от столкновений с пиратами и судами недружественных стран заставляла патронов нанимать специально обученных воинов – баллистариев (*balistarii*).

³⁵ Карпов С. П. Акты генуэзских нотариусов, составленные в Каффе и в других городах Причерноморья в XIV–XV вв. СПб., 2018. С. 110; *cultera* – матрац; *oregerius* – подушка; *sona due de oregerio* – две наволочки для подушки; *lentiamina due* – две льняные простыни; *toaria* – шапочка; *una par de avampe* – пара платков; *mapula* – платок; *jupa* – короткий плащ; *epitogium unum catabriati fornitum de pena* – мантия, подбитая бело-черным мехом; *cordoni III de serico* – четыре шелковых пояса; *sarabula* – чулки; *unum par sutilarium* – одна пара тапок; *caligas duas de fetro* – войлочные сапоги; *unum par de stivatis* – одна пара кожаных сапог; *sudarium* носовой платок; *unum botacium cum speculis* – один флакон с зеркалом; *muanda* – тазик. См.: *Du Change Ch. Glossarium ad scriptores...* 1883. Т. 1. Col. 484c (*aureillarius*); Т. 2. Col. 30a (*caliga*), 651b (*cultera*); 1885. Т. 4. Col. 450c (*jupa*); Т. 5. Col. 65a (*lentarius*); 1886. Т. 7. Col. 307a (*sarabulla*), 639b (*subtialares*), 646c (*sudarium*); 1887. Т. 8. Col. 116a (*toalia*).

На больших судах их должно было быть не менее двенадцати. Их набирали из молодых людей чуть старше 20 лет, зачастую из знатных семей. Однако сложности с комплектованием этой части корабельной команды побудили обращаться к набору желающих стать морскими балистариями из числа простых матросов. Согласно постановлениям ведомства Газарии 1330 г.,³⁶ восемь балистариев могли происходить из матросов и гребцов; каждый обязывался иметь по одной балисте, две дополнительные тетивы, 25 стрел в колчане, кирасу и саблю, они должны были быть в полной боевой готовности и днем, и ночью; оставшиеся четыре балистария должны были происходить, по давней традиции, из знатных семей, обладать двумя балистами, по две дополнительных тетивы для каждой, иметь шлем, железное нашее ожерелье, кирасу, широкий обоюдоострый меч и клинок. Сохранился любопытный нотариальный акт 1281 г.,³⁷ по которому некто Гиганс, т. е. «гигант», нанялся балистарием на наву Бенедетто Заккариа (ок. 1235–1307), известного генуэзского адмирала, триумфатора морского сражения при Мэлории, сеньора Фокеи и Хиоса, женатого на сестре императора Византии Михаила VIII Палеолога³⁸, имевшего значительные торговые интересы в Кафе; последний обязан был платить балистарию 40 генуэзских лир в год – на такую сумму он легко мог приобрести до четырех домов в Пере³⁹.

Однако основу корабельного сообщества составляли матросы и гребцы (*marinariii, vogerii*)⁴⁰. Матросы по распоряжениям комита и навклеров поднимались по вантам, веревочным лестницам, на мачты и реи, мачтовые перекладины, занимались установкой и снятием парусов, их регулированием; они зажигали и тушили сигнальные огни в ночное время и по его окончании, опускали и подымали во время стоянок якоря, лодки, сходни, канатные лестницы, осуществляли швартовку, крепление судна канатами; они драили палубы; в случае надобности они выступали

³⁶ *Sauli L. Imposicio Officii Gazariae...* Col. 324–325.

³⁷ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 139–140.

³⁸ *Lopez R. Genova marinara nel Duecento. Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante.* Messina; Milano, 1933.

³⁹ *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer...* P. 304.

⁴⁰ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 139–140.

гребцами на лодках и грузчиками. Из опытных матросов определялись впередсмотрящие на грот-мачте и на носу корабля. Права матросов особо отстаивались в «Трактате моряков» 1339 г.⁴¹ Им выплачивались надбавки за дополнительные работы, за те же разгрузочные и погрузочные, упаковку товаров, за исполнение обязанностей вместо выбывших матросов. Им были гарантированы 30 унций сухарей (840 г) и стакан вина в день, а во время стоянок выдавались суточные, дабы они могли сходить в баню, церковь, таверну и публичный дом. Моряки редко становились участниками торговых сделок, поэтому они не становились клиентами нотариев. Однако сохранился один кафский документ 1289 г.,⁴² по каковому сицилиец Джакомино де Трапани нанялся моряком на наву каталанца Бартоломео де Ловела на время навигации от Кафы до Мессины за 10 золотых иперпиров и 15 каратов; этого дохода могло хватить на полдома в бургах Кафы.

Если матросы доминировали на круглых судах, то на гребных численно преобладали весельщики. На уже упоминавшейся галее Каффарэна были задействованы 120 гребцов⁴³.

Для передачи распоряжений комита по сбору команды на общие богослужения, трапезы, работы, отдых привлекались музыканты – трубач / волынный, барабанщик.

В состав команды обязательно входили плотник и конопатчик, которые должны были проводить экстренные работы по устранению течи в бортах, по укреплению мачт, восстановлению рулей и др. Был также врач, одновременно выступавший и в качестве брадобрея. Непременно был священник, поддерживавший в надлежащем порядке корабельный алтарь, проводивший ежедневные богослужения, а во время опасных для жизни штормов еще таинство исповеди и особую литургию с общими песнопениями. Он же совершал отпевания пропавших в морской пучине, погибших в столкновениях или от несчастных случаев. Т. е. на каждом корабле были специалисты, исполнявшие все необходимые общественные функции. Поэтому-то корабль и воспринимался как гармонично организованное сообщество.

⁴¹ *Sauli L. Imposicio Officii Gazariae...* Col. 410–415.

⁴² *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 258.

⁴³ *Ibid.* P. 128 (*homines ad ramas*).

Корабельные сообщества средневекового талассополиса

Исходным принципом идентификации таких обществ выступал тип судна, или даже еще точнее – вид судна; его визуальный графический образ становился знаком микрогрупповой и индивидуальной идентичности моряков. Именно в таком контексте и надлежит воспринимать морские граффити с изображением кораблей⁴⁴. В последние годы они стали выявляться и в Крыму⁴⁵, включая подчиненные Кафе порты в Солдае и Чембало⁴⁶.

Однако в силу того, что за каждым из таких образов скрывались десятки, а в случае барок, даже и сотни судов, требовались уточняющие дескрипторы. Таковыми были имена судовладельцев, обладавших самой значительной долей собственности, названия кораблей по именам святых и морально-этическим качествам (ил. 4).



Ил. 4. Формы идентификации корабельных сообществ Кафы конца XIII в.

Fig. 4. Forms of identifications of shipping communities in late-thirteenth-century Caffa

2/3 судов кафского порта идентифицировались по именам владельцев. В нотариальных актах конца XIII в. нередко встречались упоминания судов даже не с полным именем основного владельца, а просто по фамилии: «нава Скварчафико», «нава Бестаньо», «нава Камезана»⁴⁷ и т. п. И это, пожалуй, самый нео-

⁴⁴ Babuin A., Nakas Y. Byzantine Ship Graffiti from Church of Prophitis Elias in Tesseloniki // *Skyllis*. 2011. Vol. 9. No. 1. P. 8–17; Thomov Th. Maritime ex-voto Graffito from the Church of Hagia Sophia, Constantinople // *BS*. 2015. Vol. 73. No. 1–2. P. 57–74.

⁴⁵ Романчук А. И. Исследования Херсонеса–Херсона. Раскопки. Гипотезы. Проблемы. Т. 2: Византийский город. Тюмень, 2008. С. 592.

⁴⁶ Еманов А. Г. Знаки идентичности моряков: по материалам портовых городов Генуэзской Газарии XIV–XV вв. // *Материалы по археологии и истории античного и средневекового Причерноморья*. 2019. Вып. 11. С. 527–553.

⁴⁷ Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa... P. 242, 294, 343, 344, 350.

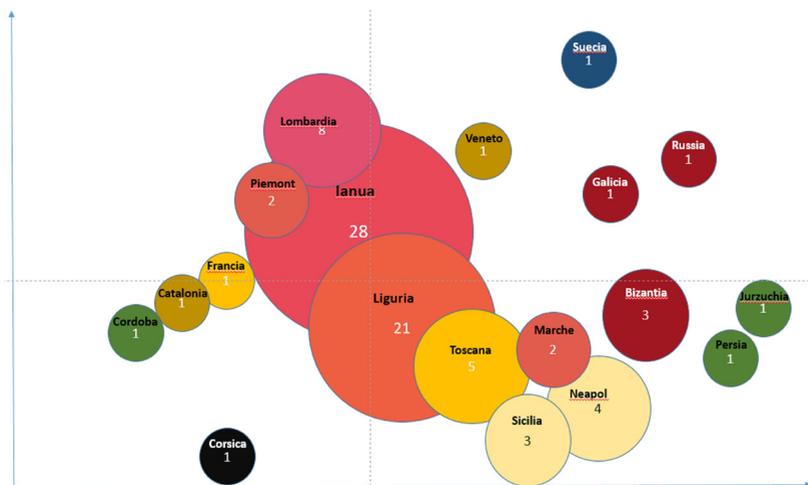
жиданный результат, заставляющий иначе воспринимать начало тенденций индивидуализма в Европе, отнюдь не в эпоху Возрождения, а раньше. Его импульсом стали рецепция римского права, восстановление правового института частной собственности и этоса собственника.

Не все имена судовладельцев поддаются распознаванию по местам происхождения. В некоторых именах сохранилось только указание на профессию, скажем – «банкир» или «кузнец», или на должность, допустим – «кардинал»; встречаются прозвищные имена. Целый ряд фамилий, к примеру, «Россо», с равным успехом может быть признана и лигурийской, и венецианской, и неаполитанской, и сицилийской, и сардинской. Из 101 имени судовладельцев кафских нотариальных актов конца XIII в. могут быть распознаны 86 (ил. 5). Из них львиная доля – генуэзские и лигурийские имена⁴⁸. По несколько раз встречались ломбардские, тосканские, пьемонтские, анконские, неаполитанские и сицилийские фамилии⁴⁹.

⁴⁸ Генуэзские фамилии: Вольта (2), Дория (2), Гарибо, Грилло (2), Заккариа, Кварто, Ломеллини (2), Малочелло, Маллоне, Мари (2), Пиккамилло, Рипароло, Савиньоне, Скварчафико (2), Спинола, Терпи, Торнелли, Финале, Чибо (4). Лигурийские роды: Альбаро, Альбенга (2), Аренцано, Варацце (4), Венто, Бестаньо, Бонавентура, Камилла, Конфорти, Корте, Кьявари, Лаваджи, Леркари, Ноли, Пагано, Сальваго, Сиджестро; см.: *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 156–157 (*Confortus*), 174–175 (*Albario; Pagano*), 181–182 (*Albingana; Naulo*), 189–190 (*Grillus*), 192–193 (*Ceba; Mallonus*), 201–202 (*Arenzana; Varazza*), 212–213 (*de Auria; Spinula; Vento*), 232–233 (*Lavagius*), 236–237 (*Savignono*), 242–243 (*Squarzafica; Terpi*), 262–263 (*Quarto; Sigestro*), 283–284 (*Pichamilius; Varagine*), 290–292 (*Garibus*), 316–317 (*Clavaro*), 331 (*Jaccaria; Volta*), 338–339 (*Bonaventura; Malocello*), 350 (*Bestagne*); *Balard M. Gènes et l'Outre-Mer...* P. 268–269 (*Finario / Finale*), 291–292 (*Salvaigus*), 297–298 (*Ripparolia*), 316–317 (*Clavaro*), 323 (*de Auria / Doria*), 326 (*Curia / Corte*), 342 (*Lomellinus; Mari*), 345 (*Tornellus*), 353 (*Bestagne*).

⁴⁹ Ломбардские кланы: Камезана (2), Карроччо, Кроче, Гизольфи, Омодеди, Орто, Преди. Тосканские альберго: Казалето, Мача (2), Уголини, Эбриаки. Пьемонтские фамилии: Валле, Плачи. Анконские роды: Марке, Фонтана. Неаполитанские семейства: Марцано, Мерло, Порта (2). Сицилийские семьи: Барбарини, Бьянка, Лоджеро; см.: *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 174–175 (*Laugerius / Logero*), 190–192 (*Borborinus / Barbarini; Merlo*), 210–211 (*Macia*), 228 (*Valle*), 232–233 (*Cruce / Croce*), 236–237 (*Placi civis Astensis*), 244 (*Ebriacus / Ebriacchi*), 262–263 (*Carrocus*), 266–267 (*Predi*), 276–277 (*Porta*), 334 (*Ghisulfi / Ghisolfi*); *Balard M. Gènes et l'Outre-Mer...* P. 268–269 (*Casaletto*), 272 (*Marzano*), 294 (*Camezana*), 321–322 (*Blanca*), 345 (*Homodeo*), 362–363 (*Orto*).

Корабельные сообщества средневекового талассополиса



Ил. 5. Происхождение судовых патронов Кафы конца XIII в.

Fig. 5. The origin of vessel's patrons of late-thirteenth-century Caffa

Среди них были представители высшей знати: княжеской фамилии Мерло, герцогского рода Орто, или дель Орто, маркизов Лаваджи, Омодей, Финале, виконтов Пиккамильо. Весьма симптоматично, что они предпочли связывать перспективы своей дальнейшей жизни не с привычными доходами от феодальной земельной ренты, а от морского предпринимательства, предоставления во фрахт крупных судов.

Есть единичные упоминания имен венецианского, французского, корсиканского, каталанского, кордовского происхождения⁵⁰.

В круг судовладельцев надлежит включить также Аргун-хана (1250/1259–1291), правителя монгольской державы ильханов на территории Персии, снарядившего вооруженную гале-

⁵⁰ Венецианская фамилия Торелло; французское прозвищное имя Галл; корсиканский род Бонифачо из одноименного портового города Корсики; каталанский ойконим Ловел; имя с кордовской нисбой ал-Оливи; см.: *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 192–193 (*Benedictus de Oliva / Hadith jayid al-Olivi*), 258 (*cathalonus Bartholomeus de Lovel*), 276–277 (*Galus*); *Balard M. Gènes et l'Outre-Mer...* P. 378–379 (*Bonifacio*), 362–363 (*Guiotus Torellus / Torello*).

ру в 1290 г. для защиты кавказского побережья Черного моря от пиратов⁵¹. Владел лигнией еще и Дзурдзук, князь Дзурдзукети, вайнахского княжества на Кавказе. Как раз его лигния была обвинена на пиратском промысле на Черном море⁵². В конце концов, она была задержана и с ее команды было силой взыскано имущество в погашение ущерба большой группы купцов.

Нельзя игнорировать и византийцев среди кафских судовладельцев. К ним относятся представители фамилии Паламидис⁵³, происходившие из пелопонесского порта Нафплиона, из городского района рядом с одноименной горой. Носитель ойконима Мангана⁵⁴, определенно, происходил из района Константинополя с тем же названием, расположенного вдоль морского берега на Босфоре.

Имя еще одного судовладельца – «Магнус»⁵⁵ – могло быть и просто апеллятивом, указывавшим на внешние физические данные человека – огромный рост, большие руки и кулаки, громадные ступни и следы от них. Однако в странах Скандинавии, особенно в Швеции, оно стало родовой фамилией. Исключать присутствие выходцев с отдаленного Севера среди кафских судовладельцев не стоит.

Два имени патронов судов, пожалуй, дают возможность обращаться к русскому миру. Одно связано с испорченной немецкой огласовкой названия «Львов» (Лемберг)⁵⁶; тогда это

⁵¹ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa... P. 272 (galea armata Imperatoris Argoni)*; о морской активности Аргуна, см.: *Hackson P. The Mongols and the West: 1221–1410. London, 2005. P. 169.*

⁵² *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa... P. 272 (ligno armato per Jurzuchi).*

⁵³ *Ibid. P. 243 (Pallamides); Balard M. Gênes et l'Outre-Mer... P. 316–317 (Palamides).*

⁵⁴ *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer... P. 291–292 (Franciscus de Mangano)*; Франциск из Манганы был, судя по итальянскому имени, скорее всего гасмулом, т. е. потомком смешанной латинско-греческой семьи, принадлежавшим к католической церкви.

⁵⁵ *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer... P. 297–298 (Magnus)*; о скандинавском знатном роде Магнусов, см.: *Nobles and nobility in Medieval Europe / ed. by A. Duggan. New York, 2000. P. 205–220.*

⁵⁶ *Balard M. Gênes et l'Outre-Mer... P. 297–298 (Bonusjohannes Lembregaira)*; латинизированное имя лембержца должно было звучать на немецкий манер «Гутйохан» или на древнерусский лад «Доброиван», наподобие греко-болгарского «Калоян».

был еще молодой город, насчитывавший меньше полувека своего существования, столица Галицкой Руси. Возможно, его носитель происходил из немецкого квартала города. Другое имя принадлежало совладельцу половины буса Ивану Русу, который продал половину судна вместе с половиной раба по имени Степан, русского по происхождению⁵⁷. Этот беспрецедентный эпизод, указывал на то, что без русского корабеля несвободного статуса корабль утрачивал функциональность, переставал плыть, мог получить течь и затонуть. Поэтому судно отчуждалось, перемещалось из одних рук в другие вместе с мастером. Иван Рус общался с ним без толмача на том же самом языке – русском.

С конца XIII в. патроны обязаны были вывешивать квадратный гюйс со своими геральдическими знаками на гюйсштоке, на носу корабля. Эта норма вошла в постановления ведомства Газарии 1341 г.⁵⁸ Гюйсы и стали визуальным знаком принадлежности к тому или иному корабельному сообществу, по которому свои отличались от чужих.

Существующие базы данных средневековой средиземно-морской геральдики позволяют идентифицировать родовые знаки около трети кафских судовладельцев (ил. 6)⁵⁹. Наиболее узнаваемыми были суда Грилло по знаку сверчка, корабли Дориа по образу орла, тарида Кроче по изображению креста, лигния Кьявари по символу двух ключей, галей Мари по эмблеме морской волны, судно Мерло по фигуре черного дрозда, поскольку все эти знаки выступали визуальным переводом фамилий судовладельцев.

Другой формой идентификации корабельных сообществ выступало обозначение кораблей по именам святых. 42 судна кафского порта конца XIII в. носили имена 20 святых: (табл. 1).

⁵⁷ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa... P. 236–237 (Johannes Rubeus; medietatem eiusdam sclavi vocati Stephanus de proienie ruberi)*. Пожалуй, единственный раз, когда прозвище *Rubeus* нужно понимать не как распространенную итальянскую фамилию *Rosso*, а как реальный этникон – «русский», «Рус».

⁵⁸ *Sauli L. Imposicio Officii Gazariae... Col. 338.*

⁵⁹ Особенно см.: URL: armorial.it/wiki/Armoriale_delle_famiglie_italiane (date of access: 28.01.2023); для выявления знамени хана Аргуна, см.: *Angelino Dulcert. Carte marine... Fol. 1.*



Ил. 6. Гюйсы судовых патронов Кафы конца XIII в.: а) Альбенга; б) Барбарини; в) Бестаньо; д) Бьянка; е) Валле; ф) Вольта; г) Грилло; h) Дория; и) Заккариа; j) Камилла; к) Кварто; л) Конфорти; м) Кроче; н) Кьявари; о) Лаваджи; п) Леркари; q) Ломеллини; r) Мари; s) Марцано; т) Мерло; у) Олива; в) Омодей; w) Сальваго; x) Скварчафико; y) Спинола; z) Уголини; aa) Хан Аргун; bb) Чибо; cc) Эбриаки.
Реконструкция автора

Fig. 6. The naval jacks of vessel's patrons in late-thirteenth-century Caffa: a) Albenga; b) Barbarini; c) Bestagno; d) Bianca; e) Valle; f) Volta; g) Grillo; h) Doria; i) Zaccaria; j) Camilla; k) Quarto; l) Conforti; m) Croce; n) Chiavari; o) Lavagi; p) Lercari; q) Lomellini; r) Mari; s) Marzano; t) Merlo; u) Oliva; v) Homodei; w) Salvago; x) Squarciafico; y) Spinola; z) Ugolini; aa) Khan Arghun; bb) Cibo; cc) Ebrichi.
Reconstructed by the author

Корабельные сообщества средневекового талассополиса

Название ко- рабля в честь святых	Вид корабля						
	barca	bucius	sandal	lignum	tarida	nava	galea
Andrea					+		
Angelus					+		
Anthonius			+	++		+	
Donatus					+		
Franciscus				+			
Georgius				++	++		+
Guifors				+			
Iohanes				+			++
Iohanninus		+					
Iulianus				+		+	+
Luchus					+		
Maria				+	+		
Martinus						+	
Mattheus						+	
Michael					++	+	
Michael Guadagnaben						+	
Nicolaus				++	+++++	+	
Petrus						+	
Salvator				+			+
Spiritus				+			

Табл. 1. Идентификация корабельных сообществ Кафы конца XIII в.
по именам Святых

Tab. 1. Identifications of shipping communities in late-thirteenth-century Kafa
by the saints' names

Чаще всего в качестве сакронима использовалось имя Св. Николая (8), его носили две лигнии, пять тарид и одна нава. И это вполне ожидаемо, поскольку он почитался святым покровителем моряков⁶⁰. Молитва к нему усмиряла морские бури, спа-

⁶⁰ *Иаков Ворагинский*. Золотая легенда / пер. с лат. И. И. Аникьев, И. В. Кувшинская. М., 2017. Т. 1. С. 51–58.

сала упавших в море, возвращала сгинувшее в морской пучине имущество:

«О, раб Божий Николай,
если истинно то, что мы слышали,
на тебя уповаем ныне!»⁶¹

Второй сакроним по частоте упоминаний – Св. Георгий (5). А это словно бы противоречило привычной логике: все-таки он был земледельческим святым, покровительствовал землепашцам. По-видимому, для моряков принципиально важно было чудо драконоборчества, усмирения чудовищного дракона, который выползал из воды, из озера, «подобного морю»⁶²; морские волны, шквалы считались следствием движения тела этого монстра, почему в заступники и призывался Св. Георгий. Стоит учитывать и редкую космополитичность георгианского культа, который с равным успехом почитался и в христианской, и в мусульманской среде: Джорджо у итальянцев, Георгиос у греков, Геворг у армян, Джирджис у арабов, Хызр у тюрок, Уастырджи у кавказцев⁶³, что максимально соответствовало космополитичности самих корабельных сообществ.

На третьей позиции в корабельной сакральной номинации оказывался Св. Антоний (4). И это тоже парадоксально, поскольку он – основатель пустынножительства, монашества, жил в африканской пустыне, далеко от моря⁶⁴. Но этот святой был близок среде кочевников, которые преодолевали на верблюдах огромные расстояния в песках, ориентируясь по небесным светилам, как и моряки. Антоний сформулировал три главных жизненных правила, которые оказались особо значимы для всех путников, включая моряков:

«Куда бы ты ни направлялся, всегда имей Бога перед очами;
Что бы ты ни делал, во всем руководствуйся Священным Писанием;
В каком бы месте ни останавливался, не покидай его слишком скоро»⁶⁵.

⁶¹ Там же. С. 53.

⁶² Там же. С. 344–349.

⁶³ Еманов А. Г. Небесный Иерусалим или Вавилон... С. 532.

⁶⁴ Иаков Ворагинский. Золотая легенда... С. 153–158.

⁶⁵ Там же. С. 155.

Следом по частотности упоминаний корабельных сакро-нимов шли Св. Иоанн (3), Св. Юлиан (3) и Св. Михаил (3). Поскольку имя Св. Иоанна не сопровождалось уточнением, то остается подразумевать под ним апостола, евангелиста и автора «Откровения»⁶⁶. Он предпочитался моряками за отрицание богатства, проповедь общности имуществ, ведение тайн наступления Страшного суда, когда высокие горы должны были низвергнуться в морскую пучину, треть моря должна была превратиться в кровь, треть морских существ и кораблей должна была погибнуть. У него искали защиты от всех этих бед.

Св. Юлиан покровительствовал странникам, перевозчикам через бурные водные потоки, держателям гостиниц; к нему обращались с молитвами, дабы он помог обрести надежный ночлег⁶⁷.

Св. Михаил почитался в чине архангела, предводителя ангельского воинства, считался покровителем воинов и вообще умерших⁶⁸. В духовности моряков он занимал особое положение как будущий судья на Страшном суде, на который он призывал громким звуком трубы; именно он выводил души умерших из ада, требовал последнего покаяния, бросал раскаявшихся в воду, и воды выносили их к Небесному Иерусалиму. Мусульмане также чтили Микала, помещали его на границе моря, за которым начиналось седьмое небо.

Имеющиеся базы данных по символике западной средневековой святости⁶⁹ позволяют выявить визуальные знаки, по которым опознавались святые: у Св. Николая – якорь, у Св. Георгия – красный крест, у Св. Антония – африканский тау-крест, у Св. Иоанна – орел, у Св. Юлиана – весло, у Св. архангела Михаила – круглое зеркало, в котором отражалось будущее (ил. 7). Они вышивались на большом парусе и служили отличным средством опознавания своих.

⁶⁶ Там же. С. 91–98.

⁶⁷ Там же. С. 200–206.

⁶⁸ *Starr M. Saint Michael. The Archangel. Louisville, 2007.*

⁶⁹ *The Index of Medieval Art. Database / ed. P. Patton. Princeton, 2023. URL: <https://ima.princeton.edu> (date of access: 28.01.2023).*



Ил. 7. Идентификация корабельных сообществ Кафы конца XIII в. по знакам Святых: а) якорь Св. Николая; б) красный крест Св. Георгия; в) тау-крест Св. Антония; д) орел Св. Иоанна; е) весло Св. Юлиана; ф) сфера-зерцало Св. Архангела Михаила. *Реконструкция автора*

Fig. 7. Identifications of shipping communities in late-thirteenth-century Caffa by the signes of saints: a) anchor of St Nicholas; b) red cross of St George; c) tau-cross of St Anthony; d) eagle of St John; e) oar of St Julian; f) mirror-sphere of St Archangel Michael. *Reconstructed by the author*

Третьей формой идентификации корабельных сообществ выступало наименование судов по морально-этическим качествам. Так, одна лигния и три галеи были названы «Аллегранца»⁷⁰, то есть «радость», поскольку с ними связывались надежды на обретение не только трансцендентной, но и вполне земной радости после долгих и мучительных испытаний морской стихией. Еще одна лигния носила название «Мугетто», т. е. «лилия» – знак чистоты, верности, благородства помыслов и свершений.

В целом, рассмотренные корабельные сообщества поздне-средневекового порта Кафы оказались удивительным явлением, определяющим признаком которых стала космополитичность. Наиболее влиятельный слой (судовладельцев) формировался из представителей почти двух десятков стран от Пиренеев до Персии в окцидентально-ориентальном протяжении, от Византии до Скандинавии в септемтрио-меридиональном распространении. Сами корабельные сообщества вбирали в себя выходцев из всех народов Средиземноморья, куда совершали плавания кафские суда. Основным средством коммуникации таких сообществ становился особый койне, складывавшийся из староитальянского, среднегреческого (византийского), староиспанского, старофранцузского языков с заимствованиями из арабской, тюркской и кавказской языковых систем. Проявились три формы идентификации таких сообществ – по именам лидеров (патронов судов), по именам святых и по морально-этическим качествам. Доминирующей формой ока-

⁷⁰ *Bratianu G. J. Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa...* P. 117–118, 128, 130, 145.

залась персональная идентификация по именам судовладельцев, которые определяли социальные, экономические и логистические стратегии существования корабельных сообществ.

REFERNCES

Anikiev, I. I., & Kuvshinskaya, I. V. (Eds.) (2017). *Iakov Voraginskii. Zolotaia legenda* [Jacobus de Voragine. Golden Legend] (Vol. 1–2). Moscow: Izdatel'stvo franziskanzev.

Babuin, A., & Nakas, Y. (2011). Byzantine Ship Graffiti from Church of Prophtis Elias in Tesseloniki. *Skyllis*, 11(1), 8–17.

Balard, M. (1973). *Gênes et l'Outre-Mer. T. 1: Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290*. Paris; La Haye: Mouton and Co.

Balletto, L. (1976). *Genova. Mediterraneo. Mar Nero (secoli XIII–XV)*. Genova: Civico Istituto Colombiano.

Bratianu, G. J. (1927). *Actes des notaires Génois de Pera et de Caffa de la fin du trézieme siècle (1281–1290)*. Bucarest: Académie roumaine.

Defrémery, C., & Sanguinetti B. R. (Eds.). (1972). *The Travels of Ibn Battuta, A.D. 1325–1354*. Cambridge: Cambridge University Press.

Debanna, A. (2011). *Lo compass de navegare: edizione del Codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*. Bruxelles; Bern; Berlin: Peter Lang.

Du Cange, Ch. (1883–1888). *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis* (Vol. 1–8). Niort: L. Favre.

Duggan, A. (Ed.). (2000). *Nobles and Nobility in Medieval Europe*. New York: Boydell.

Dulcert, Angelino [1339]. [Carte marine de la mer Baltique, de la mer du Nord, de l'océan Atlantique Est, de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Rouge]. Retrieved from <http://www.gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b52503220z>

Emanov, A. G. (2019). Znaki identichnosti moriakov: po materialam portovykh gorodov Genuezskoi Gazarii XIV–XV vv. [Identity Signs of Sailors: According to the Materials of the Port Towns in the Genoese Gazaria in the Fourteenth and Fifteenth Century]. *Proceeding in Archaeology and History of Ancient and Medieval Black Sea Region*, 11, 527–553.

Emanov, A. G. (2018). Mezhdzhu Poliarnoi zvezdoi i Poludennym solnzem: Kafa v mirivoi trgovle XIII–XV vv. [Between the Polar Star and the Midday Sun: Kafa in World Trade from the Thirteenth to Fifteenth Century]. St Petersburg: Aleteia.

Emanov, A. G. (2022). *Nebesnyi Ierusalim ili Vavilon: vybor sud'by srednevekovoi Kafy / Feodosii* [The Celestial Jerusalem or Babylon: Selecting the Fate of Medieval Caffa / Feodosia]. St Petersburg: Aleteia.

Foucault, M. (1994). Heterotopia. In *Les intellectuels et le pouvoir. Dits et écrits* (pp. 306–315). Paris: Gallimard.

Foucault, M. (2006). Drugie prostranstva [Other Spaces]. In V. P. Vizghin, & V. M. Skuratov (Eds.), *Intellectually i vlast'* [Intellectuals and Power] (pp. 191–204). Moscow: Praksis.

Hackson, P. (2005). *The Mongols and the West: 1221–1410*. London: Longman.

Jal, A. (1848). *Glossaire nautique: repertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*. Paris: F. Didot frères.

Karpov, S. P. (2018). *Akty genuezskikh notariev, sostavlennye v Kaffe i v drugikh gorodakh Prichernomor'ia v XIV–XV vv.* [Acts of the Genoese Notaries Compiled in Kaffa and in Other Black Sea Towns in the Fourteenth and Fifteenth Century]. St Petersburg: Aleteia.

Karpov, S. P. (1994). *Putiami srednevekovykh morekhodov. Chernomorskaia navigatsia Venezianskoi respubliki v XIII–XV vv.* [By the Ways of Mediaeval Sailors. The Black Sea Navigation of the Venetian Republic from the Thirteenth to Fifteenth Century]. Moscow: Vostochnaia literatura.

Konovalova, I. G. (2009). *Vostochnaia Evropa v sochineniakh arabskikh geografov XIII–XIV vv.* [Eastern Europe in the Works of the Thirteenth- and Fourteenth-Century Arabic Geographers]. Moscow: Vostochnaia literatura.

Lopez, R. (1933). *Genova marinara nel Duecento. Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante.* Messina; Milano: G. Principato.

Martin, L. R. (2001). *The Art and Archaeology of Venetians Ships and Boats.* London: Chatan Publishing.

Musarra, A. (2017). La marina da Guerra Genovese nel tardo medioevo. In cerca un modello. *Rivista universitaria de historia militae*, 6(11), 79–108.

Patton, P. (2023). *The Index of Medieval Art. Database.* Princeton: Princeton University. Retrieved from <https://ima.princeton.edu>

Pryor, J. (2011). *Geography, Technology, and War. Studies in The Maritime History of the Mediterranean, 649–1571.* Cambridge: Cambridge university press.

Romanchuk, A. I. (2008). *Issledovaniia Khersonesa–Khersona. Raskopki. Gipotezy. Problemy* [Studies of Chersonese – Cherson. Excavations. Hypotheses. Problems] (Vol. 1–2). Tyumen: Tyumen State University.

Sauli, L. (1838). Imposicio Officii Gazariae. In *Monumenta historiae patriae* (Vol. 2). Torino: Augustae Taurinorum.

Scheidel, W., & Meeks, E. (2013). ORBIS. The Stanford Geospatial Model of the Roman World. Retrieved from <http://www.orbis.stanford.edu/#seatransport>.

Serra, M. (2018). *Le contract naturel.* Paris: Le Pomier.

Serra, M. (2023). Dogovor s prirodoi [Contract with Nature]. In O. V. Kharkhordin (Eds.), *Dogovor s prirodoi* [Contract with Nature]. St Petersburg: Evropeiskii universitet.

Starr, M. (2007). *Saint Michael. The Archangel.* Louisville: Sounds true.

Syuzumov, M. Ya. (1969). Morskoi zakon [Maritime Law]. *Uchenye zapiski Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seria Istoria*, 17(101), 3–54.

Thomov, Th. (2015). Maritime ex-voto graffito from the Church of Hagia Sophia, Constantinople. *Byzantinoslavica*, 73(1–2), 57–74.

Еманов Александр Георгиевич

Доктор исторических наук,
профессор
Тюменский государственный
университет

2950071, Тюмень, ул. Володарского, 6
E-mail: a. g. emanov@utmn.ru

Emanov, Aleksandr Georgievich

Dr. Hab. (History), Professor
Tyumen State University
6 Volodarskogo St, Tyumen, 625003
Russia

Email: a. g. emanov@utmn.ru
<https://orcid.org/0000-0002-2352-4367>
WoS ResearcherID: L-4853-2013