

епископа Фамагусты: первые известия о следующем после епископа Марка (упомянутого в документе) епископе Фамагусты Итерии де Набинали относятся к 26.06.1346 г.¹⁰, а текст копии имеет дату 07.07.1346 г.¹¹. Не связано ли составление копии документа с конфликтом, разгоревшимся между Джованни Пермарино и епископом Фамагусты, который привел в дальнейшем к обращению венецианца за поддержкой к римскому папе (*pro conseruatione sui iuris*) и специальному постановлению по этому поводу Сената Республики св. Марка (15.01.1348 г.)?¹²

Факт укрепления связей Венеции с Востоком в данном случае можно понять, скорее, как укрепление граждан Республики св. Марка — членов знатных семей — на высоких должностях в качестве представителей католической церкви на Востоке¹³.

Появление историко-экономического исследования об одном из государств крестоносцев на Востоке, безусловно, не останется незамеченным византинистами. Высказанные С. В. Близинок гипотезы, поставленные вопросы — признак того, что новая работа вызовет и споры, и дальнейшие исследования. В книге имеются хронологическая таблица королей Кипра из династии Лузиньянов и карты, облегчающие работу с текстом, а также обширная библиография. Хочется обратить внимание еще и на то, что автором собран интереснейший материал о повседневной жизни в Средиземноморье в XIII–XIV вв. — о рецептах изготовления вина и сахара, о лакомствах и фруктах, которые особенно любили в ту эпоху, о местных и восточных тканях на кипрском рынке, о сосуществовании на острове различных этносов, конфессий и языков. Все эти сведения позволяют ярко представить себе картину жизни средневекового города, быт и обычаи людей и делают книгу интересной для широкого круга читателей.

В. Г. Ченцова

С. П. Карпов. Путиами средневековых мореходов: черноморская навигация Венецианской республики в XIII–XV вв. М.: Восточная литература, 1994, 158 с.

Новую книгу профессора МГУ С. П. Карпова нельзя было найти на книжных прилавках, едва она вышла в свет. Уже в этом — примета редкого успеха; какой когда-либо выпадал на долю издания, далеко не столь простого и популярного. Здесь мало объяснения вероятной привлекательностью морской тематики, которая сама по себе обладает магнетизирующим зарядом, приковывающим к себе внимание. Уже вчитывание в первые страницы прочно утверждает в том, что перед читателем незаурядная книга, мастерски и тонко воссоздающая феномен итальянского мореплавания, во всей его жизненной осязаемости и полноте. В ней счастливо сочетаются отточное совершенство исследовательской техники зрелого ученого, свободного от эффорического чувства первооткрывателя, свойственного молодому возрасту, и золотая уравновешенность осторожных наблюдений и колоссальной эрудиции, без эффекта подавляющего воздействия на реципиента, что часто бывает с работами узко профессиональными; в ней находят свое воплощение отличия автора такт и толерантность к возможному иному суждению, что так располагает к диалогичности; в ней с особой силой проявляются не изменяющий автору темперамент историка, без устали продвигающегося от одного «темного» сюжета к другому, и, не ошибусь, замечательная романтическая увлеченность, что придает исследованию особое обаяние; наконец, в представляемой книге достигается предельной легкости и ясности стиль научного изложения, почти новеллистическое изящество которого начало проявлять себя уже в первой, памятной византинистам, большой работе ученого.

Тема «черноморской навигации Венецианской республики в XIII–XV вв.», к которой совершенно закономерно привела С. П. Карпова сама логика исследования международной экономической значимости Трапезунда и всего Южного Причерноморья, представ-

¹⁰ G. Fedalto. La chiesa latina in Oriente. Verona, 1976, vol. 2, p. 122.

¹¹ С. В. Близинок. Неизвестный венецианский документ..., с. 191.

¹² G. Fedalto. La chiesa latina in Oriente. Verona, 1978, vol. 3, N 144, p. 64.

¹³ Ibid., p. 13–15.

ляет исключительный интерес: и потому, что мореплавание в эпоху Средневековья было самым экономичным и быстрым способом коммуникации, прогресс которого, несомненно, революционизировал все общество; и потому, что мореплаватели составляли наиболее социально динамичную силу, во многом подорвавшую устои традиционного менталитета и проложившую путь утверждения новоевропейского правосознания; и потому, что в сфере мореплавания совершенствовались новые формы коммерческой техники, предопределившие переворот как в самом мореплавании, так и в международной торговле¹; и потому, что именно в навигации рельефнее всего выразилось взаимодействие Запада и Востока.

Источниковую основу исследования составили оригинальные документы Венецианского архива, извлеченные и впервые введенные автором в научный оборот, в особенности фонды Сената, Большого Совета, Коллегии, касающиеся организации плаваний в Трапезунд. Подлинным открытием многолетних архивных штудий исследователя стало привлечение текста *Comissio* дожа Венеции Микеле Стено (1400–1413) капитану галей Романи — Черного моря и капитулярии Оффидии экстраординариев, контролировавших морское налогообложение. Кроме этого, в монографии широко использовалось все многообразие источников, как, например, морские и государственные статуты, морские карты и лоции, так называемые «портоланы», нотариальные акты, торговые книги, материалы Секретного архива Генуэзской республики и Банка Сан Джорджо, как опубликованные, так и неопубликованные. Без преувеличения, фундированностью исследование С. П. Карпова далеко превосходит аналогичные работы зарубежных авторов. Может быть, ученый прав, отказавшись от привлечения некоторых нарративных текстов и графических материалов XVI–XVII в.² как более поздних, когда корабельные конструкции уже существенно изменились, хотя, кажется, они могли бы отчасти компенсировать

дефицит визуально воспринимаемой информации, ибо известно, что самые ранние из сохранившихся чертежей кораблей относятся к XVI в.

Весьма внушительен историографический контекст проделанного С. П. Карповым исследования, хотя, надо сказать, отдельный обзор литературы во «Введении» отсутствует или сведен к краткой генерализирующей оценке. Вне всякого сомнения, в ряду зарубежных монографий по аналогичной проблематике рецензируемая книга принципиально отличается по своей обращенности не к технической стороне венецианской навигации, но к социально-экономическим и правовым ее аспектам, в гораздо меньшей степени изученным, а в российской историографии и вовсе не известным³. Отличается она и фокусированием научного интереса на регионе Южного Причерноморья и Трапезунда, сравнительная изученность которого в настоящее время вообще составляет исключительную заслугу нашего автора.

Первая глава отражает результаты давнего поиска ученого в области идентификации различных терминологических обозначений средств плавания в итальянских источниках с тем или иным типом судна. Демонстрируя широчайшие познания в тонкостях технических особенностей галер и «круглых судов», системах гребли «зензиль» и «скалоччо», архитектурных достоинствах нав и кокк, военных и транспортных кораблей, их водоизмещения и грузоподъемности и многих других характеристиках, исследователь дает четкую систематизацию парусного и гребного флота, выделив обширный промежуточ-

3 Кроме упомянутых в пространственных примечаниях работ, см.: Ш. Д. *Инал-Ипа*. О мореплавании в Абхазии в античный период и феодальную эпоху // Труды Абхазского Института языка, литературы и истории. Сухуми, 1959. т. XXX, с. 73–90; М. М. *Фрейденберг*. На каких кораблях плавали далматинцы? // Страны Средиземноморья в эпоху феодализма. Горький, 1973, с. 94–110; Ю. П. *Тушин*. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях. М., 1978; З. Г. *Куталейшвили*. Мореходство в Грузии. Тбилиси, 1987 (на груз. яз.); А. Г. *Еманов*. Морской транспорт: Его владельцы и наниматели (Черноморский бассейн XIII–XV в.) // Международные отношения в бассейне Черного моря в древности и средние века: Тез. Старочеркасская; Ростов-на-Дону, 1990, с. 43–45.

¹ R. de Roover. *L' évolution de la lettre de change XIVe–XVIIe siècles*. Paris, 1953; V. *Borghesi*. *Mediterraneo tra due rivoluzioni nautiche (sec. XIV–XVII)*. Firenze, 1976.

² B. *Crescenzo*. *Nautica mediterranea*. Roma, 1602.

ный класс судов — тарид, лигний, маран и других. На средиземноморских маршрутах, как справедливо заключает автор, преимущественно использовались навы, кокки, приближавшиеся к ним галеаццы и тяжелые галеи. В черноморском бассейне применялись средние навы, что объясняется целым рядом благоприятных навигационных условий. При этом, наряду с высокосоввершенными типами судов в региональных сообщениях продолжали употребляться достаточно архаические дромоны и парусники.

Разумеется, здесь остается немало спорных вопросов, особенно в отношении регионального и локального судоходства. Скажем, нередко отождествляются «*lignum de bandis*» и «*lignum de oglo*» как малые галеры, трансформировавшиеся в наву, с плоской палубой и высоким бортом (с. 22). Однако, как мне кажется, первый тип корабля отличался сплошным фальшбортом из досок, укрепленных на стойках, в то время как второй тип имел всего лишь релинговое оснащение в виде стоек с поперечными рейками или даже натянутыми между стойками канатами. «*Lignum de teriis*» представлял собой весельный корабль, действительно близкий галее, но все же отличавшийся от нее как круглым корпусом, так и креплением весел на стропилах⁴, что позволяло менять радиус гребка и, следовательно, плавать в узких проходах и даже во льдах; не случайно этим судам «Оффицией Газарии» разрешалось плавать в зимнее время⁵. Спорным представляется происхождение «*buscio*», встречавшегося в Восточном Средиземноморье едва ли не со времен первых крестовых походов. Думается, в черноморском регионе под ним вполне возможно понимание славянского «буса», получившего при записи генуэзским или венецианским нотарием итальянскую огласовку. Сандал, судно византийского происхождения, как и сигута, вероятно, имевшая славянские корни, порой, действительно, оказывались простыми рыбацкими лодками (с. 23), вытаскивав-

шимися на берег, но порой были кораблями, приближавшимися по размерам к галере, способными перевозить до 200 т⁶. Вообще проблема «малого флота» и «периферийного судоходства» может составить, на мой взгляд, предмет отдельного изыскания.

Исключительный интерес представляет анализ условий навигации, предпринятый во второй главе. Автором scrupulosamente учитываются благоприятные и опасные течения, розы ветров, сезонные изменения и ледовый режим, ошибки лоцманов в прокладке курсов, враждебные действия турок или итальянцев, принадлежавших к разным республикам; берутся в расчет стихийные бедствия и эпидемии. Особое внимание уделяется пиратству, действовавшему вне закона, и корсарству, опиравшемуся на феодальное право марки, то есть удовлетворения ущерба силой. Пожалуй, впервые в российской литературе с такой объемностью характеризуется правовой статус корсарства и правовое преследование пиратства. Встречает полную поддержку вывод ученого о том, что *periculum gentium* намного превосходил *periculum maris*. Вместе с тем, кажется недостаточно объясненным расчет колебаний риска в XIV–XV в., когда на первую половину XIV в., обычно считающуюся фазой роста, риск составил 50%, то есть каждое второе плавание закончилось либо гибелью, либо преждевременным прекращением из-за вооруженных нападений, пиратских действий, кораблекрушений, чумы и прочих опасных обстоятельств, и наоборот, на вторую половину XIV в., традиционно оцениваемую как кризисную, риск понизился до 24,4% (с. 42).

Новыми, весьма глубокими наблюдениями обогатилось изучение инканти, чему посвящена третья глава. Инканти — сумма платежей за продававшиеся с аукциона суда «линии» Романии — Черного моря — служили точнейшим барометром социально-экономической жизни Венеции, чутко реагируя на малейшие изменения в конъюнктуре, состоянии рынка, объеме платежных средств, величине таможенных и прочих налоговых сборов, количестве купцов, ориентированных на обмен с Романией, открытости Великого шелкового пути и черномор-

⁴ F. Corazzini. *Vocabolario nautico italiano*. Torino, 1900; G. Bustico. *Dizionario del mare*. Torino, 1932; A. Guglielmotti. *Vocabolario marino e militare*. Milano, 1967; v.: «banda», «orlum», «teris».

⁵ См.: G. Forcheri. *Navi e navigazione a Genova nel Trecento: Il «Liber Gazarie»*. Genova; Bordighera, 1974, p. 38.

⁶ M. Balard. *Gènes et l'Outre-Mer. Les actes du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290*. Paris — La Haye, 1973, t. I, doc. No 404.

ских портов, навигационных условий (классы судов, состояние военного эскорта и корабельной охраны) и пр. Существовала не поддающаяся рационализации зависимость между уровнем инканти и прогнозируемыми прибылями. Даже военно-политические конфликты отступали перед фактором ожидаемых доходов. Примечательны в этом отношении приводимые в монографии факты осады Константинополя турками, никак не повлиявшей на уровень инканти (с. 75).

Принципиальной новизной отличается обращение С. П. Карпова к субъекту средневековой навигации, остающемуся, увы, на положении парии в современной историографии. Поэтому, несмотря на множасьщиеся сочинения по истории мореплавания, особенно за рубежом, сохраняется парадоксальная ситуация: о кораблях прошлых эпох известно почти все до мельчайших деталей — от фальшкиля до марселей и клотика, от бизань-гика до бушприта, но о людях, интеллектом и волей которых эти корабли создавались и приводились в движение, неизвестно ничего. И здесь монография С. П. Карпова составляет приятное исключение, со страниц которой перед взискательным умом гуманитария предстает неизведанный мир взаимоотношений между патронами и корабельной элитой, капитанами и матросами, арбалетчиками и баллистариями из аристократических семей и корабельной обслугой, палубными рабочими (*homines de pede*) и гребцами и другими. Конечно, в этой части работы воссоздается некая «идеальная модель» морского экипажа XIV–XV в., с соответствующей функцией каждого его отдельного члена, «идеальная» в той степени, в какой «идеально» морское право и обычай, широко привлекаемые историком в данном случае. От автора невозможно требовать большего, однако затронутые им вопросы выводят к чрезвычайно интересной проблеме менталитета средневекового моряка, весьма специфического правосознания «людей моря», которая должна занять место отдельного сюжета исследовательского поиска.

Лучшей частью рецензируемой монографии является, на мой взгляд, анализ финансовой стороны венецианского мореплавания. Патроны всех судов, входивших в караван, образовывали, как показывает исследователь, единый финансовый фонд (*ad unum denarium*) с обязательством равного распределения фрахта. Этим, как справедливо подчеркивает уче-

ный, снималась опасность перегрузки отдельных судов, исключалась конкуренция между патронами, обеспечивалось единство норм налогообложения и фрахта, в конечном счете достигалась общность интересов участников каравана (с. 121–122). Далее, рассматриваются различные системы фрахтовых расчетов и приводится емкая статистика изменений фрахта в XIV–XV в. по разным видам и сортам товара (Табл. 9–12). Похоже, наблюдения над приводимыми статистическими данными еще раз подтверждают идею кризиса второй половины XIV–XV в. Весьма богат содержанием анализ экстраординарных сборов, к которым прибегали патроны судов для покрытия дополнительных расходов плавания. Великолепное знание рассматриваемых явлений, глубина и корректность интерпретаций заставляют признать в лице С. П. Карпова уникального, если не единственного, специалиста, до тонкостей знающего коммерческую технику ушедшей культуры.

Завершается книга исследованием частной навигации, остающейся наименее изученной. Она, как показывает ученый, также была подконтрольна государству, причем не только в сфере налогообложения, но и в оснащенности кораблей, комплектности экипажа, маршрутах плавания и других. Более того, и здесь нельзя не согласиться с мнением С. П. Карпова, методы государственного регулирования частного мореплавания, нашедшие воплощение в статуте Дзено 1255 г., предопределили оформление в XIV в. системы государственной навигации в составе караванов и флотилий сопровождения. Известная эскизность этого последнего сюжета оставляет шанс новых к нему обращений.

В целом, новое исследование С. П. Карпова, междисциплинарное по своему характеру, не только органично дополняет ранее вышедшие монографии, придавая теме истории взаимоотношений Трапезундской империи с государствами Италии редкую полноту и убедительность, но и составляет отдельный вклад в историю морской коммуникации между Востоком и Западом, во всей ее естественно-научной, технической и социально-правовой специфике.

А. Г. Еманов