

ксов джучидских монет XIV в. демонстрирует и обосновывает в своей статье А.Л. Пономарев (с. 131–155). За основу он взял опубликованные Г.А. Федоровым-Давыдовым данные о составе клада с Селитренного городища, зарытого в конце 1360-х годов и содержащего более 3,5 тыс. серебряных дирхемов ханов Золотой Орды³. Предлагаемые вниманию специалистов-нумизматов математические выкладки имеют конечной целью выявить характеристики денежного обращения и стоящие за ними экономические процессы.

Статья А.Л. Пономарева и Н.И. Серикова (с. 156–185) посвящена критическому разбору гипотезы О.М. Рапова, высказанной им в статьях, а затем и в книге⁴, относительно датировки крещения Руси, которое данный исследователь относит к 990 г. Главная сложность в решении этого давно diskutированного вопроса заключается в том, что различные письменные источники – византийские, арабские, армянские и русские – сообщают на сей счет довольно-таки противоречивые сведения. Детальный филологический анализ соответствующих пассажей, в

частности оригинальных текстов из исторических сочинений Яхьи Антиохийского и Льва Диакона, помогает устранить ряд неточностей, допущенных О.М. Раповым. Использование данных средневековой астрологии и современной астрономической науки позволяет уточнить время, когда случились те природные явления, которые упомянуты хронистами в связи с важными событиями политической и церковной истории конца 80-х годов X в. Согласно расчетам А.Л. Пономарева и Н.И. Серикова, крещение киевского князя Владимира Святославича совершилось где-то между серединой декабря 988 г. и серединой апреля 989 г., причем скорее всего после 2 февраля 989 г.

В рецензируемом сборнике удачно объединены чрезвычайно информативные публикации и оригинальные исследования, выполненные на самом высоком научном уровне. Все они без исключения способны дать новые импульсы для дальнейшего изучения целого ряда актуальных проблем истории Причерноморья и смежных регионов в эпоху средневековья.

А.А. Молчанов

S t ö c k l y D. Le système de l'incanto des galées du marché de Venise (fin XII^e–milieu XV^e siècle). Leiden; New York; Köln: E.J. Brill, 1995. XVIII, 434 p. [The Medieval Mediterranean. Peoples, Economies and Cultures, 400–1453. Vol. 5].

В монографии швейцарской исследовательницы Д. Штэкли реконструируется вся сложная система организуемой Венецианским государством навигации торговых галей по всем маршрутам и на протяжении почти двух столетий. Всеобъемлющая специальная характеристика плавания галей “линии” ранее не предпринималась: уж слишком хорошо представляли ученые всю многоаспектность темы, и прежде всего необозримность архивных материалов, к

ней относящихся. Впрочем, очевидным преувеличением является утверждение Д. Штэкли, что, если история венецианской торговой навигации в Западном Средиземноморье хорошо изучена, то для Восточного Средиземноморья “нет никаких детальных исследований” (с. 1). Помимо моей монографии, написанной по-русски, изданной в 1994 г.¹ и не учтенной Штэкли, есть и вышедшие ранее добротные труды, к тому же на вполне доступных автору языках². Большин-

³ Федоров-Давыдов Г.А. Клад серебряных джучидских монет с Селитренного городища // Нумизматика и эпиграфика. 1980. Т. XIII. С. 58–76. Табл. I–IV. Старшая монета клада чеканена в 710 г. хиджры (1310/11 г.), младшая – в 767 г. (1365/6 г.).

⁴ Рапов О.М. Русская церковь в IX–первой трети XII в.: Принятие христианства. М., 1988.

¹ Карпов С.П. Путиями средневековых мореходов. Черноморская навигация Венецианской республики в XIII–XV вв. М., 1994.

² Thiriet F. Les Vénitiens en Mer Noire. Organisation et trafics (XIII^e–XV^e siècles) // АП. 1979. Т. 35. P. 38–53; *Idem*. La crise des trafics vénitiens au Levant dans les premières années du XV^e siècle // Studi in memoria di Federigo Melis. 1978. Vol. 3. P. 59–72; *Idem*. Quelques observations sur le trafic des galées vénitiennes d'après les chiffres des incanti (XIV^e–XV^e siècles) // Studi in onore di A. Fanfani. Milano, 1962. Vol. 3. P. 495–522, repr. in: Thiriet F. Études sur la Romanie greco-vénitienne (X^e–XV^e siècles). L., 1977. N VIII; Lane F.C. Venice and

ство из них отмечаются как фундаментальные и самой Штэкле на с. 3.

Примененная в книге методика исследования оказалась удачной: автор изучила, помимо таких традиционно используемых источников, как постановления Сената об инканти, материалы судебных расследований, архивы венецианских семейств, отложившиеся в фонде прокураторов св. Марка, отдельные нотариальные акты и частные записи, а также материалы невенедических архивов (Дубровника и Прато). Это обогатило исследование, помогло увидеть навигацию через призму повседневной практики купцов и навигаторов. На этой основе Штэкли создала обширный “банк” данных, куда включены сведения об именах капитанов, патронов, субалтернов, о сроках и маршрутах вояжей галей, об их аукционах. Именно этот “детальный индекс”, как его называет автор (с. XI), и положен в основу книги, хотя из-за внушительного объема он не представлен в ней, за исключением нескольких сводных таблиц и графиков. Разработанная автором регистрационная анкета для каждого года и маршрута навигации отличается продуманной логичной структурой, что позволяет сократить потери информации. Монография содержит и крупные обобщения, и интересные наблюдения по конкретным вопросам. Впрочем, плавание в столь бурных и разных морях даже для лоцмана, знающего рифы и течения, – не простая задача. Есть свои рифы и в книге Штэкли, речь о них пойдет далее.

Д. Штэкли показала жизненное значение навигации торговых галей, сдаваемых государством в аукцион частным лицам, для Венецианской республики, ее экономики и политики, включая связи с византийским миром. Ей удалось проследить нелегкое становление этой системы и увидеть ее первые кризисные проявления в середине XV в. Она не преувеличивает масштабы этого кризиса: его время наступит позже, в конце XV в., и будет связано, в числе прочего, и с падением Византии, и с закрытием османами черноморских проливов. Закрытием не военным,

а экономическим, сделавшим невыгодным торговлю в портах Восточного Средиземноморья, все шире включавшегося в орбиту Турецкой державы. Не одно это, но и социальные изменения в самом венецианском патрициате, сначала обеспечившие успех, затем привели к постепенной апатии, снижению интереса к регулируемой государством навигации, имевшей и торговое, и военно-стратегическое значение.

Д. Штэкли рассматривает развитие навигации “линии” в контексте экономической конъюнктуры эпохи. По ее мнению, эта конъюнктура определялась со второй половины XIV в. кризисом торговли, значение которого, она, тем не менее, стремится преуменьшить (с. 17–18). На наш взгляд, однако, вряд ли все развитие навигации галей “линии” проходило на фоне кризиса. Проблема кризиса более сложна и нуждается в хронологически выверенном анализе. Кризиса не наблюдалось в начальный период зарождения навигации галей “линии”, в 1320–начале 1340-х годов. Он наступил в середине 40-х годов XIV в. и достиг пика в 50-е годы. Что же касается последующих лет и начала XV в., то, скорее, это был период стагнации и мучительного преодоления последствий глобального спада, сопровождаемый временными и локальными микрокризисами. С 20-х годов XV в. намечается новый экономический рост, во всяком случае в торговле с Восточным Средиземноморьем, и прервала его лишь османская экспансия в 50-е годы³. Несмотря ни на что, до 1452 г. навигация галей “линии” прекращалась весьма редко, лишь дважды: в 1351–1354 и в 1378–1381 годы – в годы двух войн с Генуей (с. 98).

Д. Штэкли проследила по немногим сохранившимся в источниках упоминаниям судьбу галей, использовавшихся на разных маршрутах, и пришла к выводу, что сроки их эксплуатации зависели от политической и экономической ситуации, но галей, осуществившие пять плаваний, уже считались старыми. Она привела интересные сведения о перераспределении галей между вояжами,

History. Baltimore, 1966. P. 128–140: Fleets and Fairs: the Functions of the Venetian Muda; P. 143–147: The Merchant Marine of Venetian Republic; P. 193–226; Venetian Merchant galleys, 1300–1334: Private and Communal Operation; *Tenenti A., Vivanti C.* Le film d'un grand système de navigation des galères marchandes vénitiennes, XIVe–XVe siècles // *Annales ESC.* 1961. T. 16, N 1. P. 83–86, carte; *Hocquet J.-Cl.* Le Sel et la fortune de Venise. T. 2: Voiliers et commerce en Méditerranée, 1200–1650. Lille, 1982; *Ashtor E.* Levant Trade in the Later Middle Ages. Princeton, 1983 (с многочисленными указаниями инканти галей восточных линий).

³ См.: *Karpov S.P.* L'Impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma, 1204–1461. *Rapporti politici, diplomatici e commerciali.* Roma, 1986. P. 107–118; *Он же.* Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII–XV вв.: проблемы торговли. М., 1990. С. 106–108 и др.; *Idem.* Black Sea and the Crisis of the Mid XIVth Century: an Underestimated Turning Point // *Thesaurismata.* 1997. T. 72. P. 65–77.

наряду с тенденцией повторно использовать одни и те же суда на прежних линиях: Романи, Кипра и Берберии (с. 194–204).

Мои подсчеты общего количества галей “линии”, участвовавших в навигации в Романию, несколько расходятся с цифрами Штэкли. Я насчитал 524 судна⁴, Штэкли – 474 (с. 97). Видимо, швейцарская исследовательница не учла всех данных о начальных годах функционирования системы, отраженных не только в постановлениях Сената, но и в других источниках. Например, отмечая перерыв навигации галей “линии” в Черное море в 1307–1319 гг., автор упускает постановления о навигации галей в 1312 г.⁵ Незначительно расходятся и наши подсчеты числа конвоев [138 – у Штэкли (с. 98), 125 – у меня (с. 55, табл. 4)]. Здесь разница проистекает, возможно, от того, что в моей книге исключены плавания в Константинополь, без захода в Черное море.

Интересен произведенный Штэкли разбор трат и доходов патронов судов, порядка финансирования вояжей (с. 205–265). Таблицы сумм инканти, аукционных платежей патронов тщательно выверены для всех “линий” и приведены в одной метрической денежной системе – лирах гроссов (с. 371–393). Те же данные суммированы и наглядно представлены в графиках (с. 228–233), где, однако, по недосмотру аналогичные показатели обозначены в дукатах (без пересчета лир в дукаты). На самом деле – это суммы в лирах гроссов. При анализе сумм инканти и построении соответствующих графиков не учтены минусовые показатели стимулировавших “даров” государства патронам для поддержания вояжа данной линии, хотя сами эти “дары” или субвенции изучены отдельно (с. 220–225). Некоторые расходы патронов в пути (с. 206) по сути таковыми не являлись, так как затем погашались государством. Перевозка венецианских послов и консулов, к примеру, вопреки тому, что утверждает Штэкли, зачастую осуществлялась при условии уплаты ими фрахта, в иных случаях эти расходы относились на счет государства и компенсировались при окончательном расчете с патронами⁶. Расходы на подарки местным правителям также производились не

патронами, а взимались по раскладке со всех купцов вояжа⁷.

Д. Штэкли совершенно права в утверждении, что непосредственный подсчет доходов патронов галей от фрахта представляет большую сложность. Она отказывается вообще от такой попытки. Между тем, сохранившиеся данные о регламентируемой Венецианским государством норме взимания фрахта с разных товаров на маршрутах галей “линии” позволяют произвести хотя бы экспертную оценку порядка сумм⁸. Можно с определенной долей вероятности утверждать, что доходы патронов были сопоставимы с доходами коммуны от 2% таможенного сбора с галей или даже превышали их. По данным Штэкли, эти средние поступления коммуны от сбора составляли от 1000 до более 11000 дукатов для начала XV в. (с. 217). В период расцвета навигации, в 20–40-е годы XIV в. показатели были значительно выше.

Весьма важным и новым является исследование ассоциаций откупщиков галей, стоящих за спиной патрона и ускользающих от исследователя. Д. Штэкли смогла впервые собрать разрозненный материал о характере и типе откупов, торговой политике и социальном облике откупщиков и системно представить его в монографии (с. 243–265). Она пришла к выводам, что венецианские купцы не концентрировали свои интересы и капиталы на одном направлении торговли или на отдельной группе товаров. Их инвестиции были краткосрочными и направлялись на галей разных вояжей.

Для изучения данных о высших и низших официалах галей автором была составлена обширная анкета из 7000 имен, позволившая впервые на столь значительном просопографическом материале увидеть состав людей, осуществлявших навигацию. Она анализирует этапы карьеры, имущественное и социальное положение, семейную принадлежность баллистариев, патронов и капитанов галей “линии”, приходя к интересным заключениям, например, о возможности малосостоятельных патрицев быть патронами и капитанами галей, выступая от ассоциации акционеров, и, с другой стороны, об интересе бога-

⁴ Карнов С.П. Путиями... С. 56.

⁵ Le Deliberazioni del Consiglio dei Rogati (Senato), Serie 'Mixtorum. Vol. 1: Libri I–XIV / A cura di R. Cessi e P. Sambin. Venezia, 1960. Lib. III. N 116, 121.

⁶ См. примеры: Карнов С.П. Путиями... С. 126–127.

⁷ См., например: Archivio di Stato di Venezia, Senato, Misti, XXXII, f. 133r: 10/VII 1368; XXXIV, f. 17v: 5/VII 1372; XLV, f. 6v: 26/III 1400.

⁸ См., например: Карнов С.П. Путиями... С. 127–134.

тейших nobилей к такого рода занятиям. Штэкли пришла к заключению, что патроны и капитаны не составляли особой профессиональной или социальной группы венецианского купечества.

Вряд ли можно согласиться с мнением Штэкли, что общей тенденцией Венецианской республики на протяжении XIV–XV вв. было повышение оклада капитану галей (с. 282). Максимальный оклад (учтенный ею, в 25 лир за плавание⁹, на самом деле – 30 лир) был ниже 5 лир за месяц при обычном шестимесячном плавании в Романию. Имеющиеся в нашем распоряжении материалы показывают, напротив, тенденцию к снижению окладов при сокращении числа судов в составе конвоя¹⁰.

Далеко не точно суждение автора, что в Генуе, в отличие от Венеции торговая навигация была всегда “свободной” (с. 2). И генуэзцы стремились к регламентации дальней навигации, но преимущественно другими – финансовыми и судебными – средствами, также составляя конвой судов под одним командованием, особенно в сложных условиях¹¹.

Остановимся на некоторых частных соображениях.

Д. Штэкли (с. 111) не смогла идентифицировать несколько топонимов. *Vucha Larguro* – вход в Босфор со стороны Мраморного моря и *Caput Sancti Iohanni* – мыс св. Иоанна у Каффы.

Суждение, что Трапезунд был разрушен

Тамерланом (с. 112), является ошибкой. Исследовательница считает, что замена галей на кокки в 1400–1402 гг. была связана с риском плавания в устье Дона и желанием коммуны снять с себя возможный риск (с. 112). Однако в большей мере замена была связана с резким снижением сумм инканти галей и нежеланием патронов брать их с аукциона и со сложностью патрулирования каравана галерами Гольфа в условиях войны османов с Византией.

Решение Сената в июле 1418 г. усилить конвой галей Романии из-за “*sinistro novo de facto Tane*” не комментируется автором. Между тем, это – прямое следствие известий о нападении на Тану 4 мая 1418 г. татар хана Керимберди, закончившегося гибелью консула и многих венецианцев и генуэзцев и большими разрушениями двух факторий¹².

В примеч. 18 на с. 209 дано ошибочное указание на фонд Венецианского архива *Senato, Misti*, 22, f. 45 (XXII книга этого фонда относится к 1344–1345 гг., а указанный документ февраля 1448 г. находится в фонде *Senato, Mar*, III).

Несмотря на все критические соображения, книга Штэкли – добротное синтетическое исследование. Она восполняет важную лауну в историографии и, уверен, многие годы будет с благодарностью использоваться историками Средиземноморья.

С. Карпов

Coloniser au Moyen Âge. Actes du colloque international “Coloniser au Moyen Âge”. Toulouse, 1991/ Éd. M. Balard, A. Ducellier. Paris, 1995. 400 p.

Роль колонизационных процессов в жизни средневекового общества в последние годы все чаще привлекает внимание историков. При этом объектом исследования становятся не только отдельные аспекты колонизации (главным образом правовые, как

это было в предыдущие десятилетия¹), но ставится задача изучения явления во всем его многообразии. Именно с этой целью более 10 лет тому назад была создана международная группа “*Histoire de la Colonisation au Moyen Âge*”, под эгидой которой прошли три

⁹ Оклад капитану – 30 лир grossов устанавливался в условиях военной опасности в 1431–1432 и 1442 гг. См.: *Archivio di Stato di Venezia, Senato, Misti, LVIII*, f. 58r–60r, 116r–118r; *Senato, Mar*, I, f. 90v–92v.

¹⁰ См. подробнее: *Карпов С.П.* Путями... С. 86–87.

¹¹ См., например: *Forcheri G.* Norme per la navigazione genovese sulle rotte di Levante nei secoli XIVe XV // *Quaderni dell'Associazione Ligure di Archeologia e Storia Navale*. Genova, 1969. N 29. P. 3–24; *Idem.* Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il ‘*Liber Gazarie*’. Genova, 1974. Сохранились даже инструкции капитанам таких флотилий. См., например: “*Instructio Nicolai de Auria, commissario navium euntium in occidentem*”, *Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto*, 3042, *Diversorum, Filze*, 22, doc. N 58: 1457 год.

¹² См. подробнее: *Martin M.* The Venetians in the Black Sea: A general Survey // *Rivista di Bizantinistica*. 1993. Vol. 3. P. 238–239; *Doumerc B.* Les Vénitiques a la Tana au XVe siècle // *Le Moyen Âge*. 1988. T. 94, N 3–4. P. 364–365.

¹ См., например: *Astuti G.* L'organizzazione giuridica del sistema coloniale e della navigazione mercantile delle città italiane nel Medioevo // *Méditerranée et Océan Indien. Travaux du 6^e Colloque International d'histoire maritime*. Firenze, 1970. P. 57–91; *Dudan B.* Il diritto coloniale veneziano e le sue basi economiche. Roma, 1933.