

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕНЕЦИАНСКИЙ ДОКУМЕНТ XV в. О ТОРГОВОЙ НАВИГАЦИИ В ВОСТОЧНОМ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

(Вступительная статья и перевод С. П. Карпова)

К 40-м годам XV в. Венеция уже доминировала в левантийской торговле, существенно потеснив генуэзцев и других конкурентов на рынках Ближнего Востока¹. Уже давно изменились географические приоритеты венецианской коммерции: на смену Романии и Причерноморью пришли порты Сирии и Египта, откуда в Европу все в больших количествах доставлялись специи, шелк и хлопок — ценное сырье для текстильной промышленности Запада². Папские запреты на торговлю с мамлюкскими владениями, сурово каравшие за нарушение эмбарго в XIV в., становились достоянием истории³.

Для обеспечения перевозок венецианцы использовали как галеи, так и парусные, «круглые» суда. На галеях, объединяемых в караваны, шедших под охраной военно-морских судов, перевозили в основном специи, сукно, шелк, драгоценности, меха и другие подобные дорогие и «легкие» товары. Галеи обеспечивали сравнительно быструю и безопасную доставку грузов, но стоимость фрахта на них была вдвое выше, чем на больших парусных кораблях. Ряд товаров (прежде всего перечисленные выше) разрешалось перевозить только на построенных и оснащенных государством галеях «линии», шедших по строго определенному Сенатом Венеции маршруту. Более дешевые и «тяжелые» грузы (сырье, зерно, соль, вино, квасцы, масло, а также рабы) транспортировались преимущественно на частных «круглых» судах, нередко в XV в. грузоподъемностью до 500—

¹ См.: *Ashtor E.* L'apogée du commerce vénitien au Levant: Un nouvel essai d'explication // Venezia: Centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV—XVI). Firenze, 1977. Т. 1. P. 307—326.

² *Ashtor E.* Levant trade in the later Middle Ages. Princeton, 1983; *Idem.* East-West Trade in the Medieval Mediterranean. L., 1986; *Idem.* Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages. L., 1978; *Heers J.* Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV // Archivio Storico Italiano. 1955. Т. 113, N 2. P. 157—209; *Idem.* Les Italiens et l'Orient Méditerranéen à la fin du Moyen Age // VI Congreso de Historia de la Corona de Aragon. Madrid, 1959. P. 165—173; *Mazzaoui M. F.* The Italian Cotton Industry in the Later Middle Ages, 1100—1600. N. Y., 1981. P. 22—23; *Thiriet F.* Etudes sur la Romanie Gréco-Vénitienne (X^e—XV^e ss.). L., 1977. N 8.

³ Ср.: *Ashtor E.* Levant Trade. . . P. 17—103; *Labib S. Y.* Handelsgeschichte Aegyptens im Spätmittelalter (1171—1517). Wiesbaden, 1965. S. 64—80.

700 т.⁴ Было бы, однако, неверно думать, что подобные перевозки были делом исключительно собственников судов и грузов. Венецианское государство распространяло и на эти корабли меры по регламентации навигации. Эти меры не были столь же суровы, как для галей «линии», но в ряде случаев копировали некоторые принципы, утвердившиеся для торговых галей. Начиная с XIII в. венецианские статуты по навигации определяли нормы погрузки и разгрузки судов, стандарты оснащения, состав и количество экипажа судна в зависимости от его типа и водоизмещения, нормы снабжения экипажа продовольствием и т. д. Заботясь о безопасности навигации, венецианское государство поручало иногда охрану торговых парусных судов военному флоту и регламентировало отправку их в составе единых караванов (*de conserva*) под командой назначенного в Венеции капитана (командующего флотом). Так поступали при очевидной угрозе нападения на венецианские корабли. Все суда конвоя были обязаны плыть в порт назначения и обратно вместе без права покидать общий караван. Капитан получал в Венеции поручение (инструкцию) по осуществлению навигации и отвечал за безопасность всех судов. Жизнь, однако, вносила свои коррективы. Бури, плохая видимость, нападения врагов и пиратов, просто разные мореходные качества отдельных судов приводили к тому, что парусники могли отдаляться друг от друга на более или менее значительное расстояние. Они должны были в этом случае соединиться с остальным караваном в ближайшем порту, покидать который до их прибытия конвоем не имел права. Один из таких эпизодов, потребовавший неординарных решений, и зафиксирован в публикуемом ниже документе.

Документ этот происходит из западноевропейской секции Архива Ленинградского отделения Института истории СССР АН СССР (кол. 6. Венеция, карт. 195, док. № 18)⁵. Текст написан на бумаге с филигранью, изображающей леопарда (тип: Briquet. 1907. Т. 3. № 7891), венецианского производства около 1431 г. Состояние документа очень хорошее. Тип письма — итальянский канцелярский курсив XV в. Акт датирован 1 июля 1443 г. Он был составлен в Модоне на венецианском диалекте и содержит скрепу нотариуса—канцлера Модона Себастиано Борса. Документ подлинный. По содержанию — это Постановление Совета Двенадцати (административной ассамблеи) города Модона на Пелопоннесе, принятое по просьбе и предложению капитана торговых судов, совершавших плавание *de conserva* из Сирии в Венецию.

Политическая ситуация в бассейне Восточного Средиземноморья в тот год была сложной. В ответ на рост османской экспансии 1 января 1443 г. папской буллой был провозглашен антиосманский крестовый поход,

⁴ См. о венецианской навигации: *Lane F. Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance. Baltimore, 1934; Idem. Venice and History. Baltimore, 1966; Idem. Venice: a Maritime Republic. Baltimore, L., 1973; Idem. Le Navi di Venezia. Torino, 1983; Pryor J. Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean. L., 1987; Sottas J. Les messageries maritimes de Venise aux XIV^e et XV^e siècles. P., 1938; Thiriet F. Etudes. . .; Карнов С. П. Маршруты черноморской навигации венецианских галей «линии» в XIV—XV вв. // Византия. Средиземноморье. Славянский мир. М., 1991 (в печати; там и более подробное указание литературы вопроса).*

⁵ О фонде венецианских источников из собрания ЛОИИ, относящихся к Византии и Рومании, см.: *Карнов С. П. Документы по истории Венецианской Рومании из Архива Ленинградского отделения Ин-та истории СССР АН СССР // България Понтика. С. Т. IV* (в печати).

в который папа пытался вовлечь и Венецию. Но если на Балканах войска крестоносцев одерживали победы, то формирование их флота шло с большим трудом⁶. Одна из главных баз строительства военных кораблей на Леванте — венецианский арсенал на Крите — сгорел, денег на его восстановление не хватало⁷, и Сенат даже издавал запрет венецианским судам заходить на Крит⁸, который являлся одним из узловых пунктов в системе коммуникаций Венецианской Романии. На Кипре венецианцы оказались втянутыми в торговые и территориальные споры с королем Жаном II Лузиньяном⁹. В Эгееде свирепствовали пираты¹⁰, а флот египетского султана осуществлял угрожающие маневры близ Родоса¹¹. Вероятно, все это вместе и побудило венецианскую Синьорию требовать, чтобы венецианские парусные суда плыли в Сирию в составе специально организованного каравана *de conserva*. Подобная практика не была исключением, как и право властей венецианских факторий и колоний корректировать (по разрешению Сената) отдельные аспекты предписания по осуществлению навигации. Так, например, в 1422 г. две венецианских кокки должны были плыть в Тану. До Модона они были обязаны идти *de conserva*, а далее капителланы Модона и Корона решали продолжать ли такой тип навигации до Константинополя или же разделиться¹². В публикуемом документе примечательно то, что Совет XII Модона мог и без разрешения Сената корректировать его решение и оправдывать действия капитана. Этим капитаном был опытный моряк Микеле Донато. Возможно, это тот самый человек, который десятилетием раньше был патроном вооруженной торговой галей «линии», отправлявшейся в Тану и Трапезунд¹³. Когда по возвращении из Сирии близ Пелопоннеса две навы отделились от каравана, капитан принял решение в строгом соответствии с инструкцией: ждать их в Модоне. Но прошло 13 дней (срок достаточный, чтобы отставшие корабли могли прибыть в порт), а их не было. Напрасной оказалась и посылка небольшого патрульного судна-гриппы до лежащего к югу от Модона о-ва Китира: никаких сведений о навах не поступило. Зато прибывшие из Венеции и Сицилии в Модон суда, как сообщили их экипажи, возможно, встречали эти две навы у Ионических островов. Справедливо сочтя, что они ушли вперед, капитан просил Совет XII разрешить ему не ждать эти суда в Модоне и отплыть в Венецию с остальными кораблями, что и было единодушно решено этой ассамблеей.

Документ показывает роль Модона как узлового пункта в системе венецианских торговых коммуникаций. Современники не зря называли этот город «оком Романии». Он лежал на пути из Венеции в Эгиду, Константинополь и Черное море, в Сирию, на Кипр и в Египет. Там встречались, а нередко и догружались галеи Нижней и Верхней Романии; там собиралась информация об условиях навигации в Восточном Средиземноморье, о состоянии торговли на рынках Леванта. Даже за короткий срок стоянки судов М. Донато в порт прибывали корабли из Венеции и Сици-

⁶ См.: *Cvetkova B.* La bataille mémorable des peuples. Sofia, 1971. P. 261—321.

⁷ *Thiriet F.* Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Romanie. P., 1961. T. 3. (Далее: RS). N 2599: 6.III 1443; N 2602: 27.IV 1443.

⁸ RS. N 2609: 27.V 1443.

⁹ RS. N 2606: 20.V 1443; 2613: 13.VI 1443.

¹⁰ Ср.: RS. N 2629: 6.II 1444; 2630: 8.II 1444.

¹¹ RS. N 2617: 4.IX 1443.

¹² Archivio di Stato di Venezia. Senato, Misti. (Далее: SM). LIV. F. 23r: 21.IV 1422.

¹³ RS. N 2282: 16.V 1432; SM. LVIII. F. 119r: 20.V 1432.

лии. В Модоне была небольшая, но активная торговая колония венецианцев ¹⁴. Во главе управления городом стояли представители венецианского патрициата (подписи этих нобилей стоят и под нашим документом).

Публикуемый акт свидетельствует также о вывозе из Сирии хлопка в Венецию на венецианских больших парусных судах — навах. Многочисленные данные о такой торговле встречаются и в других источниках ¹⁵.

D(ominus) Jesus.

Parte prexa nel consiglio di XII. MCCCCXLIII^o di primo luyo, in Modon.

Cun zosia che per la commission fatta per la nostra illustrissima dogal signoria de Venexia ecc. al spettabel misser Michiel Donado honorevel capetanio de le presente nave del viazo de Soria, lo zsia commandado chel debia andar e tornar in Venexia de conserva con tute le nave del ditto viazo. Et de la ditta conserva el sia lontanade do nave, patroni luna ser Gaspar Longo, laltra ser Christofal Soligo. Et considerato esser zorni XIII chel ditto misser lo capet(ani)o ha demorado in questo porto de Modon, et haver mandado un gripo con elso armiraio fin a Cerigo a veder circa tuti quei luogi che se podeva haver visto le ditte nave esser capitade. El qual ritornado ha referido haver cercado, visto et dimandado per tuto, et nulla haver trovado ne sentito de quelle. Apresso el se ha persentido per greparie vegnude de Venexia zonte qui in Modon, et publicamente per el patro(n) e sta ditto haver visto do nave grosse circa la portada de queste altre, una sopra el! Cavo del Ducato, laltra sopra el Paxu. Et ancor per un altra greparia vegnuda de Sicilia in questo porto, esta ditto esser sta verso la Cefalonia et in un porto esserli sta ditto chome do di avanti iera sta li una nave de Venexia carga de gotoni, laqual vegniva de Soria et andava in Venexia. Unde per le sopraditte caxon al ditto misser lo capetanio et a tuti i suo naveganti ha parso e par che le ditte do nave sia navegade avanti et chel non sia da dimorar più qui. Per tanto l'andera parte per benefico de la marcadantia et marcadanti, con el nome de dio el più presto el sia possibile, el ditto misser lo capetanio se possi levar de questo porto et drezar el camin so verso Venexia con el resto de le nave sono in questo porto de Modon, non ostante che la commission ditta diga chel debia andar de conserva con tute.

Questi sono del ditto consiglio:

misser lo capetanio preditto messe la parte;
misser Tomado Tiepolo
misser Bortolamio Contarini } consieri de Modon;
misser Iacomo Dandolo;
misser Carlo Malipiero capetanio del borgo de Modon;
ser Francesco Sanudo de misser Marin;
ser Piero Pisani condan misser Vettor;
ser Iac(om)o Zorzi de misser Carlo;
ser Ant(oni)o Marcello de misser Donado;
ser Iac(om)o Barbaro de misser Matio;
ser Zan Bafo de misser Aloixe;
ser Marco Iustinian;
ser Rosso Marin.

¹⁴ См., например: *Luce S. B. Modon — a Venetian Station in Mediaeval Greece // Classic and Mediaeval Studies in Honor of E. Kennard Raud. N. Y., 1938 (repr. 1968). P. 195—208; Thiriet F. La Romanie Vénitienne au moyen âge. P., 1959.*

¹⁵ Cp.: *Ashtor E. Studies. . . N 7.*

Omnes fuerunt de sic. Et pars fuit capta.
Sebastianus Bursa cancellarius Motoni suprascripti.

Господи Иисусе!

Решение, принятое Советом Двенадцати 1 июля 1443 г. в Модоне.

Поручением, данным нашей славнейшей дожеской Синьорией Венеции и т. д.¹ почтенному миссеру Микелью Донадо, высокочтимуому капитану этих нав, плававших в Сирию, было предписано, что он должен отправиться и вернуться в Венецию, осуществляя совместную навигацию всех нав указанного плавания. И от указанного совместного каравана судов отделились две навы, патрон первой — сер Гаспар Лонго, второй — сер Кристофаль Солиго. И учитывая, что уже 13 дней указанный миссер капитан стоял в этом порту Модона, и отправил гриппу² со своим адмиралом³ вплоть до Чериго⁴, чтобы осмотреть почти все места, где он только мог обнаружить появление этих нав; и что тот, вернувшись, заявил, что искал, осматривал и расспрашивал повсюду, но ничего не нашел и не услышал о них; и что затем он был уведомлен гриппарией⁵, идущей из Венеции и прибывшей сюда в Модон, и публично патроном⁶ ему было сказано, что тот видел две больших навы, водоизмещением как те две, одну — близ Каво дель Дукато⁷, другую — близ Паксу⁸; и также, что (люди) другой гриппарии, прибывшей из Сицилии в этот порт, сказали, что когда она (эта гриппария. — *С. К.*) была у Кефалонии, в одном порту им сказали, что три дня назад там была одна венецианская нава, нагруженная хлопком, которая плыла из Сирии в Венецию, по вышеуказанным причинам этому миссеру капитану и всем его морякам казалось и кажется, что указанные две навы отплыли вперед и что нет смысла дольше здесь оставаться. По этой причине принимается решение ради блага торговли и торговцев, во имя Бога, чтобы указанный миссер капитан мог как можно быстрее отплыть из этого порта и держать свой путь в Венецию с оставшимися в этом порту Модона навами, невзирая на то, что в указанном поручении было сказано, что он должен был осуществлять совместную навигацию всех (нав).

Нижеследующие являются членами указанного Совета:

миссер капитан, вышеупомянутый, который предложил это решение;
миссер Томадо Тьеполо
миссер Бортоламио Контарини } советники модонские⁹;
миссер Джакомо Дандоло;
миссер Карло Малиньеро, капитан бурга Модона¹⁰;
сер Франческо Санудо (сын) миссера Марина;
сер Пьеро Пизани (сын) покойного миссера Веттора;
сер Джакомо Дзордзи (сын) миссера Карло;
сер Антонио Марчелло, (сын) миссера Донадо;
сер Джакомо Барбаро, (сын) миссера Магио;
сер Дзан Бафо (сын) миссера Алоиза;
сер Марко Джустиниан;
сер Россо Марин.

Все были «за». И решение было принято.
Себастиано Бурса, канцлер Модона, подписал.

¹ Синьория — Малый Совет, состоящий из дожа, шести его советников и трех глав высшей судебной комиссии — Совета сорока (Кварантии). Готовила проекты решений

- для высших венецианских ассамблей — Большого Совета и Сената и обладала рядом функций исполнительной власти. Чаще всего предписания по осуществлению навигации давались от лица дожа, Сената и Синьории.
- ² *Гриппа* (грипп, гриппо) — небольшое гребное судно, как правило, с одной мачтой. Использовалось для каботажных перевозок, рыболовства, а также в качестве патрульно-посыльного корабля.
- ³ *Адмирал* — в венецианском флоте первый помощник капитана, выполнявший его наиболее ответственные поручения и следивший за дисциплиной экипажа судов. Капитан — командующий всей эскадрой судов (а не отдельным кораблем).
- ⁴ *Чериго* — венец. название о-ва Китира.
- ⁵ *Грипария* (грипарион) — небольшой одномачтовый транспортный корабль.
- ⁶ *Патрон* — командир корабля, часто его владелец или один из владельцев, ответственный за осуществление навигации.
- ⁷ Мыс о-ва Лефкас.
- ⁸ О-в Пакси (Ионические острова).
- ⁹ Во главе администрации городов Корон и Модон стояли два венецианских кастеллана. Каждый из них имел по два советника.
- ¹⁰ Командир гарнизона крепости Модона.