

тем не менее генезис подобных настроений в более низких социальных группах (с. 185). Сотрудничество греков и франков, по мнению исследовательницы, проявлялось в двух основных формах, граница между которыми сильно размыта: 1) передача информации, которая в значительной степени помогла завоевателям; 2) вступление в армию франков и участие в переделе земли (с. 204-213). Нельзя забывать, что население Пелопоннеса представлено различными социальными группами, поэтому А. Илиева проследживает самые разные реакции на завоевание: от ужаса и открытой борьбы до пассивного сопротивления и постоянной кооперации (с. 185-190).

Оценивая политику франков, А. Илиева обращает особое внимание на инструменты, которые обеспечивали эффективность новой власти. Это механизмы принятия решений, распределения ресурсов и ценностей, принуждения и дисциплины. Тем не менее, устные увещания признаются менее эффективными по сравнению с мечом. Исследовательница показывает, как франкам удалось приспособить свою тактику к географическим и фортификационным особенностям полуострова, как умело они использовали флот в ходе завоевания, как привлекали на свою сторону местное население, как с его помощью строили новые крепости, ставшие настоящими творениями франкской культуры, как учитывали требования материальной среды и местной традиции на всех социальных уровнях (с. 190-

204). Огромное значение для утверждения власти франков имела интеграция греческих архонтов в господствующий класс франков (с. 204-207). Автор признает городской характер франкской "колонизации", что имеет под собой, помимо всего, и психологические основы: завоеватели в меньшинстве и чувствуют себя в безопасности лишь за прочными крепостными стенами (с. 227). Экономическому симбиозу между франками и греками способствовало также развитие международной торговли, пути которой пролегли через территорию Мореи (с. 230-232). Далее А. Илиева приходит к выводу, что наиболее активными в процессе "взаимодействия" оказались средние городские слои Пелопоннеса. Крестьянство в целом осталось за рамками этого процесса. Высшая светская и духовная аристократия тоже по существу была вытеснена из него прежде всего из-за собственного амбициозного поведения (с. 239).

В заключение хотелось бы в высшей степени положительно оценить труд болгарской исследовательницы. Некоторые противоречия и спорные моменты никоим образом не снижают достоинства работы, которая существенно расширила и систематизировала наши знания об одном из основных государств крестоносцев — Франкской Мореи. Кроме того, работа глубоко психологична и написана столь ярко и образно, что может быть интересна не только для специалистов-медиевистов, но и для самого широкого круга читателей.

С.В. Близиук

Карпов С.П. Путиями средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской республики в XIII–XV вв. М.: Изд. фирма "Восточная литература", 1994. 158 с.

Недавно вышла в свет новая монография известного российского ученого-византиниста С.П. Карпова. Можно сказать, что книга является продолжением его предшествующей работы "Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII–XV вв.: проблемы торговли". (М., 1990). В то же время новая монография — самостоятельное, оригинальное исследование, конкретизирующее одну из самых важных сторон коммерческой деятельности итальянских морских республик в Черноморском бассейне, а именно: их навигационную практику. Наибольшее внимание уделяется изучению навигации Венеции, ибо именно эта республика "создала своеобразную и образцовую для своего времени систему навигации" (с. 7).

Монография состоит из введения, шести глав и заключения. Изучение названной темы

является насущной научной задачей по той причине, что развитие мореплавания в значительной степени предопределило и способствовало успешному ведению торговли в XIII–XIV вв. Техническая сторона венецианской навигации достаточно изучена. В связи с этим С.П. Карпов счел необходимым обратиться прежде всего к исследованию ее экономической стороны (с. 8). Обобщающий труд по истории венецианской навигации в Черном море еще не написан. С.П. Карпов поставил перед собой цель восполнить названную лауну и представить на основе архивных материалов и опубликованных источников основные линии развития венецианского мореплавания в Черноморье в XIII–XV вв. (с. 9).

В главе I очень подробно объясняются типы венецианских, генуэзских, византийских кораблей XIV–XV вв., даются их технические

характеристики, размеры, грузоподъемность. Автор выделяет легкие суда (легкие галеи, фусты, галеотты, сайеты, панфилии в Венеции; дромоны, гриппарии, катергоны, параскалми в Византии); тяжелые и круглые суда, как больших, так и малых размеров (тяжелые галеи, кокки, навы, барки, мараны, шаланды); промежуточный тип судов представлен тарифами и лигниями. С.П. Карпов подчеркивает, что государства Причерноморья использовали главным образом те же корабли, что и Венеция (с. 22). Во внутричерноморской торговле предпочтение отдавалось судам средней грузоподъемности: лигниям и тарифам. Любопытно рассуждение автора о редком упоминании в источниках барок. Этот факт объясняется не малочисленностью судов этого типа, а необязательностью составления нотариального контракта при их фрахте. Продажа барок, продолжает автор, также могла осуществляться без фиксации у нотариуса из-за их невысокой стоимости. Однако тот факт, что барки были основным средством перевозок на небольшие расстояния, кажется автору очевидным (с. 23). В целом не возможно не согласиться с доводами С.П. Карпова. Действительно барка, будучи небольшим судном, предназначенным скорее для перевозок небольших партий товаров на незначительные расстояния вдоль побережья, вряд ли часто использовалась итальянскими предпринимателями в крупной, пусть даже и внутричерноморской, торговле. Это судно, по существу большая лодка, было необходимо в повседневной жизни прежде всего местными жителями. Наверное, именно они на своих барках и осуществляли связь между небольшими населенными пунктами прибрежной полосы, недоступными для крупных итальянских кораблей. Может быть, именно поэтому барки не попадают в документы итальянских нотариусов, которые обычно фиксируют предпринимательство купцов, связанных с крупной международной торговлей. Купля-продажа барок также, как представляется, могла осуществляться прежде всего местными жителями, для которых она, судя по всему, должна была быть основным средством передвижения по морю. Договоры подобного рода, вероятно, зачастую остаются вне поля деятельности итальянских нотариусов.

Стабильная и прямая навигация генуэзских судов в черноморские порты начинается не ранее конца XIII в. Далее автор доказывает, что в XV в. в черноморской навигации происходят серьезные изменения, и связаны они в значительной мере с генуэзской торговлей, ориентированной на "тяжелые товары" собственно черноморского происхождения, которые перевозились прежде всего на "круглых судах". Изменение структуры черноморской торговли, более низкий фрахт "круглых судов", рост их

водоизмещения и улучшение технических характеристик, ускорение ритма навигации способствовали постепенному вытеснению галей "круглыми судами". Однако автор обращает внимание читателей, что изменения не коснулись навигации венецианских галей "линии", посылавшихся в далекие путешествия за дорогими товарами, в том числе и в бассейн Черного моря (с. 25-26).

В главе II С.П. Карпов тщательно исследует условия навигации. В первую очередь определяются оптимальные сроки ее проведения. Для выяснения этого вопроса автор привлекает множество юридических и нарративных источников. Особенно интересны в этой связи высказывания и замечания византийских писателей, которые более отражают реалии и нарушения генуэзцами и венецианцами условий навигации, чем предписания Большого Совета Венеции или статьи Генуи. Выделяются несколько "факторов риска" во время навигации: 1) независимые от деятельности человека — природно климатические условия, болезни, эпидемии; 2) риск, созданный самими мореплавателями. Время навигации генуэзских и венецианских судов приблизительно совпадало и приходилось на период от марта до середины октября-ноября. Неоправданный риск владельцев судов мог привести к очень плачевным последствиям — кораблекрушениям. С.П. Карпов приводит не один очень характерный и яркий пример не слишком серьезного отношения к морю. Однако в целом, нельзя не отдать должного и мастерству мореходов, так как гибель судов все же была относительно редким явлением (с. 33). С.П. Карпов обращает особое внимание читателей, что далеко не всегда в трудностях навигации была виновата природа. Иногда итальянские мореплаватели сами создавали себе проблемы и делали путешествие небезопасным. Виной тому вечный антагонизм генуэзских и венецианских купцов, которые зачастую были отнюдь не против при "благоприятных условиях" нанести ущерб своим конкурентам. Нередко Черное море, впрочем как и Средиземное, оказывается для генуэзцев и венецианцев слишком маленьким, чтобы в нем мирно сосуществовать и тем более сотрудничать. Другую "внешнюю" угрозу судоходству составляли нападения османского и синопского флотов на итальянские корабли и фактории. Автор приводит немало примеров подобных неприятностей, постигших итальянских купцов во время путешествия в черноморские порты. При этом отмечается, что генуэзские купцы были защищены чуть лучше других, ибо Республика создала в Черном море разветвленную сеть факторий, построила ряд мощных крепостей, превратив "Великое море" в известной степени в свой "внутренний бассейн" (с. 35-36). Наиболее интересным в этой главе

представляется исследование о пиратах и корсарах, создававших немало препятствий для судоходства. Прежде всего, С.П. Карпов объясняет, чем отличается пиратство от корсарства. Пираты, с точки зрения автора, действовали по собственной инициативе с целью личного обогащения. Корсары нападали на "врагов своего государства, дававшего санкции и средства на организацию предприятия и присваивавшего долю добычи" (с. 36). Однако это скорее теоретическое понимание корсарства. На многих любопытных примерах С.П. Карпов показывает насколько тонкой, подчас невидимой, была грань между пиратами и корсарами, как часто последние переходили эту грань и становились самыми обыкновенными морскими разбойниками. Не случайно в руки исследователя попадают дела — судебные разбирательства действий корсаров, нарушивших предписания своего государства и пустившихся на грабежи без всяких на то государственных санкций. Кроме того, государство, как правило, запрещало нападать на потенциальных союзников и на тех, с кем хотелось бы сохранить дружественные отношения. Все остальные, не входившие в группу "застрахованных" государственной властью счастливых, вероятно, подвергались нападению корсаров, действовавших по собственному усмотрению. Корсары ли они в таком случае? Или уже пираты? Нам кажется не совсем оправданным относить к "факторам риска" в навигации "кражи - в том числе на борту судов, бывшие, вероятно, распространенным явлением" (с. 40). Конечно, само по себе это явление неприятное, но вряд ли оно сильно и непосредственно отражалось на проведении самой навигации. В таком случае к этой же группе условий навигации нужно отнести всевозможные сороры, драки, скандалы, разногласия, без которых, конечно же, не проходило ни одно длительное путешествие. Скорее это относится к сфере отношений между людьми. Впрочем, эти сюжеты могли бы стать предметом самостоятельного исследования.

В главе III "Венецианские галей в Черном море" Карпов объясняет суть системы плавания галей "линии". Одной из ее составных частей было введение практики аренды государственных галей частными лицами, патронами. В связи с ней в Венеции появляется термин "инканто". Разъяснению данного термина, под которым подразумевается откуп галей с аукциона и сумма платежа, и посвящена по существу третья глава исследования. Читателю сразу же становится понятно, что инканто представляет собой очень сложную систему, связанную с организацией государственной властью аукционов галей, снаряжением и отправкой галей "линии" в Черноморский регион. Необходимо отметить, что только в данной

главе читатель может найти объяснение выражению «галей "линии"» и понять, что под ними подразумевается конвой или караван специально оснащенных, вооруженных и защищенных галей, осуществлявший навигацию по строго определенным Сенатом Венеции правилам (с. 50). Однако, как нам кажется, это объяснение необходимо было дать в самом начале книги, так как это выражение употребляется автором и в предыдущих главах и остается для читателя непонятным, ибо является итальянской калькой, не имеющей эквивалента в русском языке. Несмотря на то, что подзаголовок главы звучит "Что такое инканти?", автор обращается к анализу величины сумм инканти, которая "отражает степень заинтересованности патрона галей в проведении навигации и зависит от величины ожидаемой им прибыли", только на с. 66. Может быть было бы более логично совместить эту часть исследования с объяснением термина "инканто" и изучением истории проводившихся в Венеции аукционов галей, где и определялась величина инканти и становилась очевидной степень заинтересованности патронов галей в проведении навигации по тому или иному маршруту. Невозможно не согласиться с мнением автора, что колебания цен на аукционах зависели от экономических, навигационных и военно-политических факторов (с. 66). Далее названные факторы прекрасно раскрываются и доказываются на многих конкретных примерах. Причем, наибольшее влияние на судоходство галей "линии" и величину сумм инканти оказывали экономические факторы, прежде всего ситуация на рынке. Система организации и отправки караванов галей снижала риск навигации, поэтому именно она выдвигается на первый план в венецианской черноморской торговле. Автор однако отмечает, что продолжает существовать частная навигация парусных невооруженных судов, но транспортировка на них дорогих товаров запрещалась. Венецианцы, к сожалению, не смогли перестроиться на торговлю товарами черноморского бассейна, как это сделали генуэзцы, и даже в периоды кризисов продолжали ориентироваться на торговлю дорогими товарами. Между тем, в условиях кризиса система отправки галей "линии" оказывается не всегда выгодной: при нехватке товаров и высоких накладных расходах приходилось сокращать численность посылаемых в Черное море судов, заменять галей судами большей грузоподъемности и даже приостанавливать навигацию (с. 75). С.П. Карпов обращает внимание читателей на еще один важнейший показатель, который отражает состояние и интенсивность торговли в том или ином порту. Это сроки стоянки в портах кораблей: сроки выработавшиеся длительной навигационной практикой. Боль-

шой интерес представляют собой данные таблицы о сроках стоянки венецианских галей в черноморских портах (с. 64-65). Оказывается, невозможно выделить хотя бы непродолжительные периоды стабилизации сроков стоянки в том или ином порту. Однако отклонения, как правило, были незначительными. Для каждого порта характерны свои данные и средние показатели. Так например, если в Тане или Трапезунде корабли находились 5-15 дней, то в других гаванях, которые являлись всего лишь местом кратковременной стоянки, обычно 1-2 дня.

В главе IV «Галии "линии": патроны и экипажи» тщательно исследуются проблемы формирования экипажа, оплаты капитанов галей, патронов и членов команды, регламентация норм взимания фрахта, прибыли и расходы патронов галей, функции, права и обязанности патронов, капитанов и других лиц, связанных с навигацией, формирование административного совета галей, вооружение экипажа. Отмечается роль капитана галей Романини, которому вверено общее руководство караваном судов. Любопытно, что требования и предписания Сената капитану галей практически не менялись и являлись фактически типовым формуляром (с. 86). Во время плавания капитан обладал правами венецианского консула или "ректора" (с. 91). Особенно интересными нам показались исследования о рационе питания венецианских моряков и командиров кораблей, а также о системе снабжения команды продуктами, которое, как и все, проходило под неустанным наблюдением Сената. Вместе с тем, в связи с этой частью исследования, хотелось бы высказать некоторые сомнения. На страницах 101 и 102 приводится дневной рацион гребца галей. В ряду обычных продуктов питания: сыра, бобов, солонины, вина, которые исчисляются в граммах, — названы в первом случае 711 сухарей, во втором — 713 сухарей в день на человека. Последние цифры, однако, представляются либо ошибкой источника, либо неправильным его прочтением, либо просто опечаткой. Если предположить, что человек ест один сухарь хотя бы 2 минуты, то ему потребуется 23,7 часа, чтобы съесть все 713 сухарей. Судя по всему, на человека приходилось 7-13 сухарей в день. На странице 102 С.П. Карпов приводит цифры, которые позволяют сделать некоторые расчеты: 1) на один день приходилось 3 кантара сухарей на команду корабля, состоявшую из 220 человек. 1 кантар = 52,268 кг. 3 кантара = 156,8 кг. 2) следовательно, на одного человека приходится 0,7 кг сухарей в день. Если каждый сухарь весит около 100 гр, то один человек получал в день 7-13 сухарей.

В главе V «Галии "линии": регламентация перевозок и фрахт» С.П. Карпов исследует сис-

тему и последовательность погрузки товаров, взимание государством налогов при фрахте корабля. Благодаря фактам и доказательствам, приведенным в данной главе, читателю становится известно, что венецианское правительство запрещало патронам галей самим взимать деньги за фрахт и тратить их во время плавания. Прибыль за фрахт корабля по пути его следования собирал капитан каравана галей, а по прибытию в Венецию он представлял экстраординариям республики подробный финансовый отчет (с. 122). Условия распределения фрахта, отмечает автор, определяли словения инканто (с. 122). Для исчисления уплаты фрахта весь маршрут галей делился на отрезки. Интересно, что не существовало зависимости фрахта от длины отрезка (с. 124). В Венеции действовали две основные системы исчисления фрахта: в процентах от стоимости товара и на единицу веса (с. 127). Далее в работе подробно рассматриваются случаи взимания фрахта при погрузке тех или иных товаров. Погодные результаты исследования о взимании фрахта с товаров на различных участках следования галей сведены в таблицы (с. 129, 130, 132-133). Интересно, что в постановлениях Сената фиксировался в основном фрахт от Константинополя до Таны и Трапезунда, а от Венеции до Константинополя он устанавливался на основании обычая. Это касается прежде всего перевозки тканей, которые являлись основным товарным покрытием экспортируемых с Востока вещей (с. 131).

В последней главе монографии С.П. Карпов исследует навигацию венецианских невооруженных судов, на которых перевозилась, вероятно, зачисленная часть грузов. Автор отмечает, что численное превосходство невооруженных судов над галейми "линии" является доказательным фактом. Однако нет основания противопоставлять частную навигацию, также находившуюся под контролем государства, и навигацию вооруженных галей. Обе системы взаимодополняли друг друга и "зачастую их различие заключалось в широте и направленности регламентации" (с. 144). Источники, касающиеся частной навигации, — отмечает автор, — малочисленны и не позволяют провести ее всеобъемлющее исследование. Основные сведения о ней содержатся в регламентационных нормах Сената. Опираясь главным образом на эти постановления, автор пытается нарисовать общую картину частной венецианской навигации. Регламентационные нормы и маршруты, установленные для частных судов, удивительно совпадают с нормами, существовавшими для вооруженных галей "линии". Однако необходимо отметить, что невооруженным судам принадлежало первенство на промежуточных маршрутах, во внутричерноморской навигации (с. 149).

Несколько странным показалось нам приведенное автором в заключении рассуждение о флорентийской навигационной практике, о которой фактически не идет речь в монографии, и которое скорее можно считать началом нового исследования. Впрочем, здесь присутствует не только упоминание самой проблемы и сравнение венецианской и флорентийской навигационной практики, но и приводится ряд фактических примеров из истории последней.

Хотелось бы высказать также несколько мелких замечаний и соображений, которые ни в коей мере не умаляют достоинств работы и никак не могут повлиять на общее впечатление. Тем не менее, в некоторых случаях хотелось бы видеть более четкие объяснения терминов. Так, на с. 6 читатель встречает слово "банка". Конечно, человеку, владеющему латинским или итальянским языком, нетрудно догадаться, что имеется в виду лавка, на которой размещались гребцы галей. Между тем, широкому кругу читателей это слово может остаться непонятным. Вообще, как представляется, если термину есть эквивалент в русском языке, то было бы правильнее употреблять в тексте русское значение слова. На с. 91 появляется термин "галера", под которым понимается боевой патрульный корабль. В первой главе, в которой, как мы видели, представлены типы кораблей, не объясняется однако разница между галерой и галеей. У читателя может возникнуть впечатление, что это разные типы кораблей. Вероятно, следовало пояснить, что это разные названия одного и того же корабля, выполняющего несколько различных функций: термин "галера" употребляется главным образом по отношению к вооруженным торговым судам, которые при необходимости могут быть и боевыми, что прекрасно доказано и проиллюстрировано всем исследованием. С.П. Карпова; "галерой" называли, вероятно, боевые и охран-

ные корабли того же типа, которые, наверное, при необходимости могут использоваться как торговые. Иногда автор для доказательства и аргументации своих выводов приводит факты, связанные с торговлей Венеции на Леванте (с. 7, 61). Создается впечатление, что Черное море также входило в понятие "Левант". Например, на с. 61 С.П. Карпов пишет, что на венецианской ярмарке в июле "можно было с большой выгодой приобрести западноевропейские товары, прежде всего ткани, для торговли на "Леванте". Должно ли понимать, что эта торговля распространяется также на черноморский рынок, или имеются в виду только рынки Восточного Средиземноморья, которое обычно и ассоциируется с понятием "Леванта"? С нашей точки зрения, это два разных географических региона, мало связанных между собой даже в коммерческом отношении. Вероятно, не следует смешивать их друг с другом.

В целом же невозможно не отметить высокое качество представляемой работы, скрупулезную выверенность фактов, основанную на огромном комплексе источников, многие из которых являются архивными документами, прежде всего малоизвестными или вовсе неизвестными. Отечественная и мировая историческая наука пополнились многосторонним исследованием истории венецианской навигации в Черном море. Задача, поставленная С.П. Карповым в самом начале работы, восполнить лагуну в историографии и представить основные линии развития венецианского мореплавания в Черном море, успешно решена. В монографии приведены многочисленные, очень подробные и наглядные таблицы, которые сами могут служить источниками, являются аргументами и доказательствами многих выводов автора. Столь тщательное сведение материала в подобные таблицы также является несомненной заслугой автора.

С.В. Близнюк

Gjuzelev V. *Bulgarien zwischen Orient und Okzident. Die Grundlagen seiner geistigen Kultur vom 13. bis zum 16. Jahrhundert.* Wien; Köln; Weimar: Böhlau Verlag, 1993. 311 S.

Новая книга профессора Софийского университета В. Гюзелева, увидевшая свет в издательстве "Бёлау", по сути синтезирует историю духовного развития Болгарии за три драматических столетия ее истории. Автору удалось собрать многочисленные рассеянные свидетельства некогда богатого духовного патримония своей родины, показать истоки и традиции болгарской культуры в ее связях с Византией, славянским и латинским миром. В меньшей степени в ней раскрыты контакты

с Востоком, отразившиеся и в языке, и во многих традициях народа.

Главной и несомненной заслугой автора является изучение большого корпуса славянских рукописей, хранящихся во многих библиотеках мира. Именно они служат основой построений автора, позволяют ему сделать более масштабные и убедительные выводы, нежели его многочисленные предшественники. Фотографии книжных миниатюр, грамот, фресок и икон, печатей, надписей, карт, выпол-