

М. Я. ФРОЛОВА
Республика Беларусь, г. Минск

ОРГАНИЗАЦИЯ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ И СУДОСТРОЕНИЯ ВЕНЕЦИАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (ИСТОРИОГРАФИЯ ВОПРОСА)

Российская и западноевропейская историография в достаточной степени отражает все аспекты истории Венецианской республики вплоть до ее падения в 1797 г. Ее роль в создании системы международных торговых связей эпохи Средневековья исследована достаточно подробно. Хорошо изучена колониальная политика Венеции [1], а также имеется большое количество общих работ по экономической истории республики Св. Марка [2]. В последнее время благодаря введению в научный оборот новых источников (например, публикация капитуляриев Оффиции экстраординариев, осуществленная научно-исследовательской лабораторией С. П. Карпова [3]) стало возможным более пристальное изучение навигационной и налоговой политики, а также деятельности государственных органов, призванных обеспечить контроль за соблюдением законодательных норм в этой сфере.

Тем не менее остается еще немало вопросов в истории венецианского торгового мореплавания, которые нуждаются в разработке. В первую очередь речь идет об организации постройки судов, их продаже, аренде и об организации самих рейсов. Система инканти, на которой базировалось практически все государственное торговое судоходство Венеции, долгое время оставалась в стороне от научного рассмотрения. Эта система окончательно утвердилась в 1330 г. Суть ее заключалась в том, что венецианское государство строило и оснащало судно (галеру), устанавливало маршрут, по которому оно должно было следовать, и объявляло аукцион. Выигравший в нем обязывался внести коммуне определенную в результате торгов сумму и принимал на себя расходы по осуществлению навигации, получая взамен фрахт с грузов. Вся эта процедура и сама сумма назывались «инканто». Государство, кроме того, обеспечивало эскорт военных судов и давало арендаторам субсидии.

Еще в начале 80-х гг. прошлого столетия эту проблему начал исследовать С. П. Карпов. В своей работе «Трапезундская империя и западноевропейские государства в XIII–XV вв.» он приводит график инканти 1332–1368 гг. и 1369–1406 гг. [4]. В 1994 г. вышла еще одна его монография, в которой наряду с другими вопросами торговой навигации рассматривается и система инканти [5]. В 1995 г. вышла работа Д. Штэкли, целиком посвященная системе инканти и основанная на анализе инструкций патронам галер «линии», как одного из главных и наиболее содержательных источников по теме. На данный момент лишь эти две работы составляют историографический багаж проблемы [6].

Довольно малоизученным вопросом остается деятельность коммунальных (за исключением Арсенала) и частных верфей. Работа А. К. Дживелегова «Торговля на Западе в средние века» является одной из немногих российских работ, затрагивающих организационные вопросы венецианской морской торговли, а именно комплектацию и отправку эскадр в различные регионы Европы и Востока [7]. Можно также назвать работу Дж. Луццатто «Экономическая история Италии», в которой анализируются особенности частного судостроения (организация паевых товариществ и т. д.) в итальянских городах-

республиках, в том числе и в Венеции [8]. Луццатто также является автором специальной монографии по венецианскому кораблестроению [9]. Необходимо заметить, что негосударственная постройка судов исследована значительно хуже, чем коммунальная. Поскольку на государственных верфях строились главным образом весельные суда, а на частных – парусники, то изучение средневекового парусного судостроения как в техническом, так и в организационном плане приобретает еще большую актуальность.

Большой вклад в исследование данной проблемы внес американский ученый Ф. Лэйн, который уделил должное внимание постройке «круглых» кораблей и процентному соотношению парусников и галер в венецианском торговом флоте [10].

Значительную научную ценность имеет статья Н. А. Фионовой «Венецианское кораблестроение в XIII–XV вв.», в которой анализируется деятельность Арсенала – главной венецианской государственной судовой верфи. На основе архивных документов рассматривается работа цехов этого уникального промышленного предприятия с момента его основания в 1104 г. Помимо этого дается беглая характеристика численности и наиболее популярных типов грузовых судов [11].

Организация торгового судостроения и мореплавания Венецианской республики является неотъемлемой частью экономической и политической истории средиземноморского региона и всего средневекового мира. Ее серьезное изучение необходимо для всестороннего и глубокого понимания динамики международных торговых отношений, а также для истории флота. Как видно из всего вышесказанного, эта проблема ждет комплексного монографического исследования.

1. *Dudan B.* Il dominio veneziano di Levante. Bologna, 1938; *Manfroni C.* I colonizzatori italiani durante il Medio Evo e il Rinascimento. Roma, 1933; *Thiririet F.* La Romanie Venitienne au moyen age. Paris, 1959.
2. *Luzzatto G.* Studi di storia economica veneziana/ Padova/ 1954; *Cessi R.* Politica ed economica di Venezia nel Trecento/ Roma 1952.
3. Капитулярии Оффиции экстраординариев, содержащие постановления Сената и Большого Совета о навигации в Черном море (ASV Cinque Savi alla mercanzia) // Причерноморье в средние века / Под ред. С. П. Карпова. Вып. 5. М., СПб., 1995.
4. *Карпов С. П.* Трапезундская империя и западноевропейские государства в XIII–XV вв. М., 1981.
5. *Карпов С. П.* Пути средневековых мореходов (Черноморская навигация Венецианской республики). М., 1994.
6. *Stöckly D.* Le système de l'incanto des galees du marche a Venise (fin XII – milieu XV siecle) Leiden, 1995.
7. *Дживелегов А. К.* Торговля на западе в средние века. Спб., 1904.
8. *Луццатто Дж.* Экономическая история Италии. Античность и средние века. М., 1954.
9. *Luzzatto G.* Per la storia delle costruzioni navali a Venezia. Venezia, 1925.
10. *Lane F. C.* Venetian ships and shipbuilding. Baltimore, 1934.
11. *Фионова Н. А.* Венецианское кораблестроение в XIII–XV вв. // Уч. зап. Горьк. ун-та. Из истории соц.-эконом. и полит. развития стран Западной Европы в XI–XVII вв. Вып. 109. Горький, 1971.