



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.6.7>

UDC 94(495)“12/14”  
LBC 63.3(0)4



Submitted: 31.05.2024  
Accepted: 09.09.2024

## CAFFA'S SHIPBOARD SOCIETIES IN A CRISIS SITUATION IN THE 14<sup>th</sup> CENTURY<sup>1</sup>

Alexander G. Emanov

Tyumen State University, Tyumen, Russian Federation

**Abstract.** The article deals for the first times with the shipboard societies in the outermost periphery of the Latin Romania in global crisis of 14<sup>th</sup> century, is analyzed the collection of Caffa's notarial acts from 1343–1344, 1371, 1381–1382 and 1394–1395, are involved Roman civil law of Justinian, Greek names and toponyms databases, “Digital Tabula Imperii Byzantini”, Greek sailors graffiti, are very significant changes in the activities of the shipping communities – increase the role of Greeks as vessels patrons; appearance of women among ship owners, that it was impossible in the preceding centuries; sailing without owner; possibility of implementing life of Greek fisherman and other. The method of case study was used for the research; the cases were “ship under a women”, “women's ship”, “Pontic ship”, “ship without owner”, “fisherman's property”. *Funding.* The research is part of the project “The Phenomenon of maritime Navigation in Cultures of Premodern: the Contract with Sea, Models and Practices”, funded by the Russian Science Foundation (grant RSF N 23-28-01592).

**Key words:** shipboard societies, Pontic Greeks, “ship under a women”, “women's ship”, “Pontic ship”, “ship without owner”, “fisherman's property”.

**Citation.** Emanov A.G. Caffa's Shipboard Societies in a Crisis Situation in the 14<sup>th</sup> Century. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Iстория. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2024, vol. 29, no. 6, pp. 99–118. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.6.7>

УДК 94(495)“12/14”  
ББК 63.3(0)4

Дата поступления статьи: 31.05.2024  
Дата принятия статьи: 09.09.2024

## КОРАБЕЛЬНЫЕ СООБЩЕСТВА КАФЫ В СИТУАЦИИ КРИЗИСА XIV ВЕКА<sup>1</sup>

Александр Георгиевич Еманов

Тюменский государственный университет, г. Тюмень, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье впервые рассматриваются корабельные сообщества самой отдаленной периферии Латинской Романии в условиях глобального кризиса XIV в., анализируются массивы нотариальных актов Кафы 1343–1344, 1371, 1381–1382 и 1394–1395 гг., привлекаются свод римского гражданского права Юстиниана, базы данных греческих имён и топонимов, ЭБД *Tabula Imperii Byzantini*, граффити греческих моряков, выявляются весьма существенные изменения в деятельности корабельных сообществ – увеличение роли греков в качестве патронов судов; появление женщин среди судовладельцев, что было невозможно в предшествующие столетия; плавание судов без владельцев; возможности реализации жизненной судьбы греческого рыбака и др. В качестве метода исследования используется кейс стади; рассмотрены кейсы – «корабль под женским попечительством», «женский корабль», «понтийский корабль», «корабль без владельца», «достояние рыбака». *Финансирование.* Исследование выполнено в рамках проекта «Феномен морских плаваний в культурах премодерна: контракт с морем, модели и практики», финансируемого Российской научным фондом (грант РНФ № 23-28-01592).

**Ключевые слова:** корабельные сообщества, понтийские греки, «корабль под женским попечительством», «женский корабль», «понтийский корабль», «корабль без владельца», «достояние рыбака».

**Цитирование.** Еманов А. Г. Корабельные сообщества Кафы в ситуации кризиса XIV века // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2024. – Т. 29, № 6. – С. 99–118. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.6.7>

**Введение.** Проблема корабельных сообществ в Средние века только в самое последнее время стала привлекать внимание исследователей [46, р. 43–44]. Таковые складывались на борту морских судов, непрерывно курсировавших от одного порта к другому, лишь на короткое зимнее время замиравших в своем неостановимом борении с морской стихией. Они включали в себя не только судовые команды (*sciuerte*), уже рассмотренные в медиевистике [48, р. 95–112], но и всех тех людей, кто оказался на борту, – торговых агентов, экспедиторов, курьеров, паломников и просто пассажиров, поскольку объединявшим их началом был общий ритм жизни судна, вовлеченность в общие усилия по спасению морского транспорта в критической ситуации. Изучение таких сообществ принципиально важно для понимания особой природы групповой солидарности людей морской стихии, их естественной предрасположенности, с одной стороны, к демократическим принципам, а с другой – к предводительству яркого лидера, капитана, ведающего тайны движения морских вод, воздушных потоков и небесных светил, их привязанности к традиции, многовековому опыту и наследию предшествовавших поколений мореходов и одновременно редкой открытости новому. Люди морской стихии слишком отличались от обитателей земной тверди. Уже самой походкой вразвалку, выработанной для уравновешивания постоянной качки судна, брюками из непромокаемой парусины<sup>2</sup> они сразу выделялись среди обычных людей. Море налагало неизгладимую печать на облик моряка. Ему были ведомы невыразимые красоты, крепкие напитки и острые яства, самобытные бани и публичные дома крупнейших портовых городов трех континентов Старого Света; он не раз оказывался на грани жизни и смерти и посему обладал уникальной способностью принимать нетривиальные решения, спасительные для всей команды.

Корабельные сообщества в силу своей космополитичности оказались наиболее динамичными не только в пространственном плане, но и социальном. Они легко изменялись в ситуации глобальных катализмов, которые поразили Старый свет с середины XIV века. Среди них надлежит выделить и тектоничес-

кий разлом между плитами, на которых размещались континенты Европа, Азия и Африка, сопровождавшийся землетрясениями и извержениями вулканов [41]; и начавшееся похолодание, напоминавшее Ледниковый период [73]; и деградацию теплолюбивой флоры и фауны [24]; и демографическую катастрофу, вызванную Великой пандемией, «черной смертью», чумной бактерией *“Yersinia pestis”* [59]; и ухудшение экономической конъюнктуры в международном обмене, особенно между Западом и Востоком [6]; и нарастание социальных антагонизмов между богатыми и бедными; и развертывание политических конфликтов, самыми заметными из каковых стали войны между Византией и Генуэзской республикой, между новыми талассократиями Венеции и Генуи [13]; между республиками Сан-Джорджо и Сан-Марко, с одной стороны, и Золотой Ордой – с другой [8, р. 89–172]. Проблема кризиса вызывает острые дискуссии. Тенденции демографического спада наметились на Западе еще в первые десятилетия XIV в., но торговля в 1320–1330-е гг. в Восточном Средиземноморье еще сохраняла поступательные тренды; по убедительным доводам С.П. Карпова, академика РАН, заведующего кафедрой истории Средних веков МГУ, в Причерноморье не было признаков спада еще в начале 1340-х годов. Волна депрессии шла с Востока на Запад, но в 1360-е гг. стала идти с Запада на Восток [6].

Как раз активная реакция корабельных сообществ на внешние кризисные вызовы и приобретает особую актуальность в предпринимаемом исследовании. Невыявленность таковых в предшествующей историографии и не позволяла выйти на новый уровень решения глубоких проблем не только выживаемости, но и поступательного развития общества в условиях глобального кризиса. Поэтому даже в самых лучших работах предшественников, в частности, Герасимоса Пагратиса [52], профессора департамента итальянского языка и литературы Афинского университета им. Иоанниса Каподистрия, развивались идеи абсолютной монополии итальянских судовладельцев на дальние плавания в Средиземноморье и ограниченности греческого судовладельческого предпринимательства региональными и локальными рамками, где греки лучше

знали местные особенности, языки и традиции; или в публикациях Невры Неджиполлу [50], профессора департамента истории Босфорского университета, высказывалась мысль о частичном возрождении греческой морской торговли в XIV веке. На деле изменения носили гораздо более радикальный характер.

**Корабельные сообщества Кафы в XIV в. в отражении источников.** В ситуации масштабного кризиса XIV в. массив частноправовых документов Кафы сократился едва ли не в 10 раз по сравнению с концом XIII в., когда в городе работал нотарий Ламберто ди Самбучето [15]. Историки располагают коллекциями нотариальных актов Николо Бельтраме, скрибы кафской курии 1343–1344 гг., совмещавшего частную нотариальную практику с обязанностями протоколирования судебных казусов (86 актов). Они были опубликованы в основном Джованни Бальби [17] и с единичными дополнениями Лаурой Баллелто [7, р. 177–256; 21], профессорами медиевистики Генуэзского университета. В распоряжении исследователей имеются также акты и опись продававшегося с аукциона имущества, составленные Рикобоно де Боццоло, писцом курии Кафы 1371 г. (3 акта) и опубликованные той же Баллелто [7, р. 229–246; 18, р. 200–235]; акты Николо де Беллиньяно, работавшего в Кафе в той же должности в 1381–1382 гг. (59 актов), изданные в значительной степени Габриэлой Айральди [14, р. 45–104], профессором средневековой истории Генуэзского университета, и с небольшими обновлениями Лаурой Баллелто [7, р. 246–256; 19]; акты Бартоломео ди Паверио, владевшего нотариальной конторой в Кафе в 1394–1395 гг. (19 актов), один из каковых был представлен еще в конце XX в. Джан-Джакомо Муско [49, р. 249–250], профессором кафедры истории педагогики Генуэзского университета, и Марией Якопино, остальные же Лаурой Баллелто [7, р. 257–303; 20] уже в XXI веке.

Первой естественной формой идентификации корабельных сообществ выступал, конечно же, тип судна: гребное или парусное, большого водоизмещения или малого. От этого напрямую зависели количество моряков на борту корабля, число агентов, сопровождавших грузы компаний, торговых обществ, характер труда и отдыха корабельных команд,

организации вахт, трапез и др. В указанных актах фигурировали передовые типы судов, вызванные к жизни революцией в навигации той эпохи [72] – круглые парусные кокки [17, р. 40, 79–80], которым суждено будет открыть Новый Свет [51], леньо (lignum) [17, р. 31, 52–54, 56–58, 60–63, 68–69, 112–114, 129–133; 22, р. 137–138], те же леньо с леерными ограждениями по бортам (lignum de orlo) [17, р. 112–114; 30, р. 932–933], длинные гребные галеи [17, р. 33–35; 40, р. 174–177]. Совершенно не упоминались малые суда, начисто пропали тариды [26, р. 162], довольно часто использовавшиеся в предшествовавшее столетие. Отсутствие барок, сандалов, бусов [40, р. 175–176] можно еще как-то объяснить изменившимся характером документов: они связаны не столько с оформлением торговых сделок, сколько с судебными претензиями и разбирательствами, когда споры владельцев малых судов просто не доходили до судебной курии Кафы, разрешались в изустной форме администраторами порта. Разумеется, реальная жизнь без маломерного морского транспорта не обходилась.

Образ судна, выполненный графически, и выступал наиболее ранним знаком идентичности корабельных сообществ. Таковые встречаются в граффити моряков из Чембалло (Балаклава) [1, р. 189], уже с 1341 г. попавшего в орбиту влияния Кафы, где начала работать верфь, строились суда на средства кафской коммуны [5, р. 10], в Каламите (Инкерман) [10, р. 592], также оказавшейся в сфере интересов кафских мореходов, в Солдайе, подчинившейся Кафе в 1365 г. [11] и др. [12, р. 335]. Сами граффити отражали сакральную коммуникацию моряков с Богом [61]. Совмещенность рисунков с грецизмами определенно говорит об их причастности к греческой культуре. Среди них приведены почти два десятка средств плавания: от совсем небольших рыбакских лодок – до нав (рис. 1). В каламитском монументальном «корабельном каталоге» на самом верху представлена бусонава [40, р. 176], гибридный тип судна, ориентированный на эталонные качества навы. Ниже приведена как раз сама нава со всеми ее характерными признаками – высокими баком на носу и ютом на корме, поднятым вверх бушпритом, мачтой, реями, где устанавливался

квадратный «норманнский» парус поперек корабельного корпуса, гафолю вдоль корабля, где разворачивался треугольный «латинский» парус, вантами, канатными лестницами, штагами, канатами, и марсом, корзиной для впередсмотрящего матроса. Еще ниже уверенной рукой корабельного мастера вычерчен галеас [40, р. 174], приметами которого являлись клюзы, отверстия в борту для весел. По другим признакам он сближался с навой – высокий бак с высоко поднятым бушпритом, двухпалубный ют со стационарным рулем, которым управляли с помощью тросов, две мачты для квадратных парусов, на грат-мачте прикреплялась и гафоль для треугольного паруса (рис. 1–2). Последний рисунок выразительно показывал, что гребной тип судна трансформировался в сторону круглого парусного корабля.

Уже акты Николо Бельтраме 1343–1344 гг. [17] отражали последние инновации в использовании морского транспорта. В Кафе появились кокки [17, р. 40, 79–80], самые крупные круглые суда той эпохи, способные вмещать груз до 1000 т. На гребных судах прежняя система «дзенъдзинь», когда один гребец управлял одним веслом, сменилась более прогрессивной системой «скалочко», когда одним веслом управляли несколько гребцов [26, р. 161]. Весла удлинились до 12–14 м, потяжелели до 130–160 кг, скорость увеличилась до 10 узлов (почти 18 км / час), правда на относительно короткое время, на треть часа, после чего требовалась не меньшая пауза для восстановления дыхания и сил. Кафская галея «Санта Мария» включала в состав команды 174 гребца [17, р. 33–35], по три гребца на одной скамье и на одном весле, по 29 скамей с каждого борта. Помимо гребцов, были еще палубные и вантовые матросы (30 чел.), баллистарии для защиты судна (12 чел.), командный состав (комит, командир корабля, субкомит, его помощник, патрон, судовладелец, владевший основной долей судна, присяжные патроны, советники патрона, сенешалк, распоряжавшийся корабельным имуществом, навклеры, штурманы, всего до 20 чел.), специалисты (скриба, писец, субскриба, его помощник, священник, врач, лоцман, два повара, два – три музыканта, плотник, конопатчик, еще 12 чел.). Вся корабельная команда такой

галеи составляла до 250 человек. Команды круглых судов были существенно меньше, на внушительных кокках порядка 70–80 моряков, а на леньо – в пределах 40 [48, р. 95–112]. К ним нужно добавить примерно столько же попутчиков. Таков масштаб корабельных сообществ.

Количество судов также уменьшилось почти в 10 раз в сравнении с данными минутария Ламберто ди Самбуцето 1289–1290 гг. [15]. В актах Кафы 1343–1344 гг. Николо Бельтраме упоминались 10 леньо [17, р. 23, 25, 28, 31, 52–54, 61, 68, 69, 89, 112, 129–132], 2 кокки [17, р. 40, 79–80], 1 галея [17, р. 33–34] и 1 леньо с леерными бортами [17, р. 62] (рис. 3). По данным книги казначейства Кафы, массария 1374 г., на содержании коммуны находились 7 вооруженных судов – 2 галеры, галеота, памфила, барка и моноксила [43, fol. 7г, 9г, 15в, 35в, 54в, 56в, 185г]. Однако в эти счета не попадали частные торговые суда.

Несмотря на осаду Кафы армией хана Джанибека в 1343–1347 гг. [29; 75], морская жизнь этого крупнейшего порта Черноморья отнюдь не прервалась. Кафские суда продолжали ходить в крымские гавани Воспоро и Солдайю, Чембало и Салины, кипчакские бухты Привато и Сан-Джорджо, к морскому терминалу Азакского улуса Тане и морским вратам Мегрельского мтаварства Савастополю, до столичного талассополиса империи Великих Комнинов Трапезунда и морских пристанищ Румского султаната Синопа и Симиссо, в ромейский мегаполис Константинополь и его латинский двойник на другом берегу залива Золотой Рог Перу<sup>3</sup> (рис. 4). Не прекращалась и дальняя морская коммуникация за проливами Босфором и Дарданеллами – с латинской синьорией Негропонтом на острове Эвбее и ромейской Монемвасией на Пелопоннесе, королевством Лузиньянов на Кипре и мамлюкской Сирией, анжуйским Неаполем и окситанской Акви Морта, с тосканской Пизой и лигурской Савоной, с крупнейшими талассократиями той эпохи Генуей и Венецией<sup>4</sup> (рис. 5).

Другой формой идентификации корабельных сообществ было отождествление команды по имени владельца, которому принадлежала решающая доля собственности корабля. Отсюда получили широкое распространение формулировки наподобие «леньо Конра-

дино Аккурсо» [17, р. 68] или просто «леньо Аккурсо». Среди судовладельцев в Кафе 1343–1344 гг., что вполне предполагаемо, были лигурийцы и генуэзцы [17, р. 23–26, 31, 33–35, 40–41, 52–54, 56–58, 60–63, 67–69, 79–80, 88–89, 112–114, 129–133], однако вопреки ожиданиям встречались окситанцы и валенсийцы<sup>5</sup>. Собственниками являлись и сирийцы [17, р. 23–26], и сарацины [17, р. 60–63], и на редкость значительная доля греков [17, р. 23–26, 28, 112–114, 129–133] (рис. 6). Если итальянцы удостаивались весьма пристального внимания медиевистов [16; 33], то греки до сих пор оказывались в неоправданном забвении.

**Кейс «Корабль под женским попечительством».** Максима «женщина на корабле – к несчастью» прожила вплоть до XX века. Нормы «Свода римского гражданского права» Юстиниана, активная рецепция которого на Западе началась с XII в., четко фиксировали: «...обычаем отнято у женщин выполнение гражданских обязанностей...»; «...было запрещено вступление женщин в обязательства своих мужей...»; «...не является справедливым выполнение ими мужских обязанностей и подчинение их обязательствам этого рода...»; «...женщине не разрешается быть представителем ни мужа, ни сына, ни отца...» (CIC, DI, I. XVI, t. I, 1–3) [36, р. 376–378; 47, р. 205]. Однако бурная и стремительно менявшаяся жизнь Кафы XIV в. вносила в эти незыблевые нормы свои корректизы.

Никколо Бельтраме зафиксировал примечательный акт от 4 июля 1344 г. [17, р. 112–114]. Он отразил перипетии половины леньо с леерными бортами «Св. Георгий», каковой принадлежал покойному Анджелино Колумбу из Рапалло, женатому на Янине<sup>6</sup>, определенно гречанке, и имевшему от нее сына Янину. Последнего вполне можно считать гасмулом [42], потомком смешанного латинско-греческого брака. Янину, должно быть, происходила из Чембalo, поскольку там от ее имени и имени сына была выдана доверенность генуэзскому гражданину Паоло де Подио на ведение различных дел; соответствующий акт был оформлен действовавшим в Чембalo генуэзским нотарием Ролландино Саличето в церкви Св. Марии на острове еще тремя годами раньше (2 июня 1341 г.); ссылка на него приводилась в рассматриваемом документе;

таковая делалась на основе предъявления подлинника, или аутентичной копии акта от 2 июня 1341 года. После смерти мужа, каковая произошла, вероятнее всего, в том же 1341 г., что и потребовало от Янини отъезда из Кафы в Чембalo к родственникам, возможно, еще живым родителям, вдова совместно с сыном Янином вступила по прошествии года в наследство половиной корабля и еще в течение двух лет получала доходы от его использования. Другой половиной владел Коста Зальма<sup>7</sup>, в греческом происхождении которого нет сомнений. Хотя его доля формально равна доле Янини, именно Зальма, вероятнее всего, реально управлял леньо, находясь на его борту, который, по обычаю, должен был обозначаться «леньо Зальмы». Янин же управляла кораблем, не покидая родительского дома в Чембalo. Сын Янин вполне мог и непосредственно участвовать в плаваниях на данном леньо, проходя необходимую школу мореходства. По-видимому, он еще не достиг 25 лет, не обрел полной самостоятельности, поэтому его сделки по отчуждению собственности требовали присутствия и согласия попечителя (CIC, DI, I. IV, t. IV, 1) [35, р. 452–453; 47, р. 56], то есть матери. Жизненные обстоятельства побудили мать и сына продать свою половину судна через посредничество Паоло де Подио. Продажа состоялась 4 июля 1344 г. в Кафе, покупателем стал Василий из Порта<sup>7</sup>, тоже, очевидно, грек. Цена продажи составила 12 соммо 22 саджо и 1 кварту серебра, взвешенного по весовым стандартам Кафы. За такую сумму можно было в течение шести лет арендовать дом с участком земли в самом центре Кафы, в каструме [17, р. 54–56]. Доверенное лицо Янини и Янину в день сделки получили в кафском банке Оливерьо де Кастильоне большую часть оговоренной стоимости леньо – 11 соммо, переведенные Георгием из Порта, братом Василия, покупателя судна.

Относительно остатка суммы картулярий кафской курии не сохранил никаких данных. Но и доступный историкам фрагмент позволяет сделать весьма значимые наблюдения: на протяжении двух-трех лет женщина-гречанка выступала в качестве попечителя при своем сыне, гасмule, не достигшем полной самостоятельности, в управлении леньо

с леерными бортами «Агиос Георгиос», совершившем рейсы в черноморском регионе.

**Кейс «Женский корабль».** Еще более выразительный пример женского судовладения дает нотариальный акт от 19 июля 1344 г. [17, р. 129–133]. Он касался распоряжения половиной леню «Агиос Николаос». По-видимому, в соответствии с последней волей завещателя (документ не сохранился, но его условия относительно половины корабля могут легко реконструироваться), первоначального собственника полсудна Рикардо Кастания, она была поделена после его смерти между наследниками в следующих долях: 1 карат был определен супруге-вдове, матери, опекуну и попечителю совместных детей – Смеральде<sup>9</sup>, надо думать, гречанке; 1,5 карата достались сыновьям – Венедикту, Персивалю и Туману, по 0,5 карата на каждого, гасмулам, двое из которых носили латинские имена, а один – левантское; 9 каратов переданы дочерям – Каталине, Элиане и Харментизии<sup>10</sup>, носившим греческие имена и сохранившим, надо полагать, связь с греческой церковью, по 3 карата на сестру. Меньшие доли сыновьям объяснялись тем, что они были взрослыми, способными уже зарабатывать, и наследство было для них дополнительным бонусом. И наоборот, большие доли дочерям мотивировались их еще малым возрастом, неготовностью зарабатывать самим, потребностями в воспитании, образовании и, самое существенное, в приданном для устройства будущего замужества. Через год после смерти владельца наследники вступили в права на свои доли в корабельной собственности. Сыновья почти сразу же продали свою совокупную долю с согласия матери, что говорит о том, что им еще не было 25 лет. Покупателем выступил генуэзец Бернабове Империали. Две дочери, Каталина и Элиана, еще не достигли половой зрелости, каковая определялась, согласно «Дигестам» Юстиниана, порогом в 12 лет. Они, стало быть, находились под опекой матери, и сделки от их имени могла совершать только мать, Смеральда. Третья дочь, Харментизия, уже преодолела это ограничение, как провозглашалось в «Дигестах»: «...если девушке исполнилось 12 лет, то опека прекращается...» (CIC, DI, I. XXVI, т. V, 13) [37, р. 417; 47, р. 338]. Опека переходо-

дила в попечительство. Находившаяся под таким могла уже от своего имени совершать сделки, но с согласия попечителя. Доли дочерей тоже были проданы, причем тому же Бернабове Империали за 61 соммо и 3 кварты серебра по весовым стандартам Кафы, за весьма высокую цену. На вырученные деньги можно было купить 8 домов с участками земли в Кафе [17, р. 87–88], каждому из детей по дому и еще два дома для матери.

Известны совладельцы остальной половины судна – Арманино Фатинанти (6 каратов) и Даньяно Пелегрини (3,5 каратов), суммарно 9,5 каратов. В действительности, совокупная доля под управлением Смеральды была выше – 10,5 каратов. А это означало, что ее голос определял, какие грузы, в каком объеме, в каких направлениях и по какому фрахту могли перевозиться на названном судне. По сути, в бытовом обиходе оно должно было называться «леню Смеральды». Ее доля не попала в предмет отчуждения, вообще не упоминалась в акте, что первоначально рождает мысль об ошибке нотария в расчетах, потерявшего одну долю корабля в 1 карат. На деле, эта доля по умолчанию оставалась за Смеральдой. Она сохранила статус патронессы после отчуждения доль детей, а значит, осталась причастной к управлению судном и навигационному бизнесу.

К уникальному сюжету судовладелицы прекрасной иллюстрацией может послужить образ женщины с морскими песочными часами, отмерявшими корабельные вахты, знаком реального управления судном, на фреске Амброджо Лоренцетти из дворца республики Сиены того же времени (рис. 7), флорентийского художника, увлеченного восточной тематикой, изображавшего татар и монголов на своих полотнах [54].

В условиях, когда кризис набирал обороты и в первую очередь выбивал мужчин, женщины, особенно наделенные острым умом и решительностью, заступали на их место. Подобный стереотип поведения женщин должен был стать жизненно спасительным в ситуации, вспыхнувшей двумя-тремя годами позднее чумы, более беспощадной к мужчинам.

**Кейс «Понтийский корабль».** Встречаются случаи, когда корабельные сообщества словно бы вообще обходились без латинян.

Вот примечательный акт Николо Бельтраме от 3 декабря 1343 г. [17, р. 28]. Несмотря на начало зимы, когда нормы генуэзского морского права запрещали какие-либо плавания [55, р. 762], два партнера понтийского происхождения заключили договор о коменде, связанной с навигацией по Черному морю. Михаил из Негропонта, несомненно, грек, ведший дела в Кафе, выступил в роли кредитора, который предоставил какое-то количество товаров и какую-то сумму денег (таковые сознательно не назывались, дабы не спровоцировать обвинений со стороны церкви в ростовщичестве, озвучивалась лишь сумма, каковую надлежало вернуть), а Андриолос из Симиссо, сын Саркиса, возможно, из смешанной греко-армянской семьи, взял на себя обязательства зафрахтовать судно, отправиться на нем из Кафы с порученными товарами за море, реализовать их там с обещанием возместить Михаилу в Симиссо в течение восьми дней после прибытия в тамошний порт леню Филиппоса Магана<sup>11</sup>, еще одного грека, шесть с половиной соммо серебра, взвешенного по весовым стандартам Симиссо. Судовладелец, дабы по максимуму использовать возможности своего леню, должен был заключить еще около сотни подобных контрактов, о каковых не сохранилось известий.

Сделанные наблюдения подтверждают записи в книгах казначейства Кафы, в массариях XIV в., доступных благодаря усилиям С.П. Карпова и А.Л. Пономарева в цифровом формате на сайте Лаборатории по изучению стран Причерноморья и Византии при историческом факультете МГУ. В записи от 14 ноября 1374 г. назывался Коста из Чембalo, со всей очевидностью, грек, как патрон моноксили, доставивший нескольких преступников из Чембalo в Кафу на суд кафского консула [43, fol. 6v]. Согласно записи от 26 июня 1381 г. другой грек, Антониос Стефаниоис, был патроном вооруженной барки, отправленной в Воспоро для реализации запрета плаваний через проливы в Тану [44, fol. 7r].

К этому же кейсу может быть отнесен пример с коккой Никиты Кохомы из Синопа<sup>12</sup>, в греческом происхождении которого не приходится сомневаться. Речь идет об акте кафского нотария Бартоломео де Паверио от 4 июня 1395 г. [7, с. 298–302, 307; 49, р. 249–

250]. Кохома был владельцем кокки, самого крупного судна, которое использовалось для транспортировки массовых грузов в акватории всего Средиземноморья. Обычно считается, что местные предприниматели способны были владеть только малыми судами, занимавшимися перевозкой небольших партий груза по мелководью, каботажной навигацией между ближайшими портами. Однако Кохома перевозил не просто продукцию местных промыслов, как, скажем, соль или рыбу, он занимался транспортировкой очень дорогостоящего, имевшего стратегическое значение товара – меди [60]. По-видимому, еще в 1393 г. он загрузил в Синопе медную руду малоазийского происхождения, доставил ее в Кафу, где меднолитейщики кафской коммуны произвели ее очистку, плавку, отливку в листы, а потом, уже в 1394 г., листовую медь он повез дальше. Она могла пойти для покрытия кровель и врат фортификационных сооружений крепостей на побережье Черного моря, подчиненных Кафе [3, с. 100–102], для обивки бортов боевых кораблей, что делало их более защищенными и неуязвимыми в условиях усилившейся конфронтации на море с османами. Поводом для составления акта послужили претензии одного из фрахтователей относительно 10 кантариев уже готовой листовой меди.

Нет нужды вдаваться в суть этих претензий. Гораздо существеннее, что это – всего лишь полтонны груза. Дабы 500-тонную кокку не вести пустой, а нагрузить ее полностью, Кохоме пришлось заключить тысячу таких контрактов, которые, очевидно, все были добросовестно выполнены и не дали повода для споров в суде. Это – тот редчайший случай, когда умолчание источника гораздо красноречивей сообщенной информации.

В ситуации, когда усугубившийся политический кризис опутал итальянские талассократии множеством взаимных деветумов, а также сетью санкций со стороны Золотой Орды, самой болезненной из каковых стал запрет на поставки зерна из земледельческих районов Причерноморья, морские суда под управлением понтийских владельцев и капитанов получали серьезные преимущества в плаваниях в черноморском регионе и даже за его пределами. Неудивительно, что Кафа,

прежде активно реэкспортировавшая зерно всех видов в Италию, вынуждена была искать альтернативные источники продовольствия и даже импортировать зерно из далматинской Рагузы [38, no. 357] для удовлетворения запросов собственного городского населения.

**Кейс «Корабль без владельца».** Еще один удивительный эпизод отыскивается в кафском акте от 30 сентября 1343 г. [17, p. 23–26]. Он касался тяжбы из-за долга в 8 100 коминовских аспров, указывавших на Трапезунд, где имела хождение подобная денежная единица, как начало сделки. Должник – Иаков из Сирии, состоявший в родстве с греками – уже пропустил все установленные сроки возвращения долга, и кредитор стал требовать с него 16 коммо серебра по весу Кафы, в два с половиной раза завысив курс: 506 аспров-коминнатов за 1 кафский коммо, и стал предъявлять претензии на принадлежавший сирийцу ленью с леерными бортами «Св. Георгий», стоявший в порту Кафы и который, по словам моряков, принадлежал Иакову. Поручители Иакова, его родственник, определенно грек Гаура из Трапезунда, и Иоанн из Сирии<sup>13</sup> постарались смягчить долговое бремя, поспешили перевести на имя кредитора через кафский банк Николо де Колоннато 12 коммо серебра, взвешенного по весовым стандартам Кафы. Иоанн даже заявил, что кредитор может взять в порту названный ленью. При этом ни Иоанн, ни Гаура, ни Иаков ни разу не отмечены ногарием как хозяева и владельцы ленью, поскольку для удостоверения владельческих прав никем из них не были предъявлены юридические документы собственности. Только в отношении Иакова существовала общая молва, что этот корабль – его. Иаков, судя по всему, отсутствовал не только на борту своего судна, но и в Кафе. Хозяином корабля, согласно «Дигестам», признавался тот, кто получал все доходы и прибыль от его использования, владения и распоряжения; это мог быть как собственник, так и арендатор на ограниченное или неограниченное время; чаще всего таковыми выступала группа сособственников или соарендаторов (CIC, DI, I. XIV, t. I, 15, 25) [36, p. 239; 47, p. 186]. Иаков, судя по словам людей, был одним из них, возможно, с наибольшей долей собственности. Его родственник трапезундец Гаура и сириец Иоанн, вероятно,

также имели отношение к владению названным ленью, поэтому за отсутствием основного собственника требование о погашении долга было переадресовано кредитором им. Реальное же управление навигацией ленью осуществлял оставшийся неизвестным комит, или капитан судна, назначенный судовладельцем. Он был правомочен, по тем же «Дигестам», заключать договоры фрахтования с грузовладельцами для перевозки товаров, пассажиров, для закупки снастей; именно ему поручалась забота обо всем корабле и его команде (CIC, DI, I. XIV, t. I, 1–3, 7) [36, p. 238; 47, p. 186].

Здесь историк сталкивается с ситуацией, когда собственнику было выгодно уклоняться от декларирования своей собственности. Это вполне объяснимо тем хаосом, который переживали моряки в середине XIV века. При этом названный ленью продолжал совершать рейсы под управлением капитана, или даже одного из наиболее способных корабельщиков, выдвинутых из среды корабельного сообщества, обеспечивал сотни людей работой, помогал им просто выживать.

**Кейс «Достояние рыбака».** Невозможно пройти мимо еще одного случая, зафиксированного в акте писца кафской курии Николо де Беллиньяно от 30 мая 1381 г. [7, с. 248–249]. Некто Ликон, без сомнения грек, аттестовывавшийся в нотариальном акте как «гриппарий», то есть владелец гриппария, небольшого рыболовецкого судна, добился статуса «бургенса Кафы», причастного к принятию решений в жизни города. По завершении своего жизненного пути он оставил супруге Эмионсте, гречанке, достаточное имущество. Два дома с беседкой, расположенные в бурге Кафы, в приходе, определенно греческой церкви Агия Теотокос, где попом был Михаил, по прозвищу Богослов, вдова решила возможным продать. Она нашла покупателя, гречанку Эмину, жену Пипера, розничного торговца на кафском базаре, договорилась о цене, 270 аспров, весьма скромной. И тут в дело вмешалась некая Ростатон<sup>14</sup>, заявившая, что она является дочерью и, стало быть, наследницей Ликоны.

Не важно, чем завершился спор. Много важнее, что простой рыбак тяжелым и не самым прибыльным трудом смог занять достойное положение в обществе, получить статус бургенса, открывавший доступ в городские

советы, мог отдохнуть с женой в беседке на берегу моря, наслаждаться дарами любви, посещать добрую церковь Богородицы, общаться там с настоящим интеллектуалом, которого прихожане прозвали «Богословом».

**Кейс «Рундук корабельного арбалетчика».** Вещный мир моряка всегда ускользает от взора исследователя. Но счастливый случай дает один акт того же Белиньяно 24 июля 1381 г. [7, р. 253–256], где говорится о наследстве стрелка из арбалета, корабельного воина, несшего охрану судна. В каждой судовой команде, согласно морскому регламенту начала XIV в., надлежало иметь 12 арбалетчиков [57, col. 320]. Они набирались из молодых людей 20 лет, происходивших из знатных семей, поскольку их служба считалась весьма престижной. Символом их особого статуса, помимо арбалета, было рыцарское вооружение – шлем, кираса, нашейник, меч и клинок. Однако еще до кризисной середины XIV в. стала ощущаться возраставшая нехватка арбалетчиков из числа знати на судах. Уже в 1330 г. Ведомство Газарии, регулировавшее навигацию в Черном море, разрешило патронам и капитанам судов набирать восемь арбалетчиков из матросов и гребцов и только четыре стрелка из знатных семей [57, col. 324–325]. В дальнейшем, когда кризис начал набирать обороты и на морях стали чаще возникать вооруженные столкновения с пиратами, корсарами и судами недружественных стран, возникла необходимость увеличить численность арбалетчиков до 16 человек [4, р. 97]. Названный документ относился как раз к этим изменившимся условиям морской службы стрелков из арбалета, когда они набирались из простых матросов. Документ представляет собой описание имущества покойного арбалетчика. В ней называлось довольно многое вещей, зачастую они были очень ветхими, рваными, ничтожной стоимости. Но некоторые предметы там очень выразительны:

«...gona una medielane, fracta seu lacerate vilissima et quasi nullius valorosi... comanesca una bocassini tincti sene maspilis...

coratiam unam marcidam, debilem et laceratum... collarium ferreum ville, cum manicis, pro armando, vilibus et devastates...

spata una Latina...

cassonum unum pro armis...

tabula vetera pro navigandi...»

Здесь – и «миланская гонна», грубая рубаха моряка с полами ниже колен, рваная и изношенная, дешевейшая, почти нулевой стоимости. Именно она служит выразительным свидетельством предшествующей службы арбалетчика в качестве простого матроса. Здесь – и «команеска», команский плащ, льняной, окрашенный, без пуговиц. Это – и кираса, испорченная, с изъянами и очень старая; это – и железное нашейное ожерелье с перчатками, старыми и с утраченными креплениями; это – и латинский меч, короб для оружия. Как раз эти последние вещи обозначали возвысившийся статус моряка в качестве воина-стрелка.

Особо впечатляет «старая морская карта». На первый взгляд, ее присутствие выглядело нелогично, лежало за пределами прямых компетенций воина. Но на этой карте могли отмечаться опасные для плавания места, где находились пиратские гнезда, где собирались суда враждебных стран, то есть помещалась весьма значимая информация для лица, возглавившего охрану судна, отвечавшего за его безопасность, организацию вахт, усиленных нарядов и других мер.

Возможно, это была единственная вещь, которая могла еще принести пользу новому поколению моряков, вынужденных действовать в условиях войны всех против всех.

**Выводы.** В целом в условиях глобального кризиса XIV в. корабельные сообщества Кафы, узлового центра в коммуникации между континентами Старого Света, претерпели весьма существенные изменения. Задолго до торжества феминизма нашего времени, впервые в дела управления морской навигацией, прежде сугубо мужские, включились женщины. Сменился доминантный профиль корабельных сообществ, они перестали быть исключительно латинскими, находившимися под управлением латинян, идентифицировавшимися по латинским именам судовладельцев. Появились новые корабельные сообщества, охватывавшие самые крупные суда того времени и широкий радиус действия во всем Средиземноморье, которые находились под управлением греков и понтийцев, то есть выходцев из понтийского региона. Возникли принципиально новые типы корабельных сообществ, обходившиеся без собственников,

находившиеся, по существу, в общем управлении. Как раз эти изменения сделали их более стрессоустойчивыми, способными не только к простой выживаемости, но и содействовавшими поступательному развитию локальных сообществ.

### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Результаты исследования были представлены в докладе на пленарном заседании Всероссийской научной конференции «Byzantinotaurica – I: Византия и Византийское наследие в Причерноморье, Средиземноморье и Восточной Европе», организованной Национальным комитетом византинистов РФ в Севастопольском государственном университете (25–28 сентября 2023, Севастополь).

<sup>2</sup> Название «джинсы» произошло от лигурийского слова «*janes*», как обозначалась прочная, не-промокаемая ткань из конопли, которая шла на изготовление парусов, брезента для укрытия товаров в трюме и на палубе от морской воды, волн, дождя; само же это слово этимологически производно от названия знаменитого портового города Лигурии «*Janua*», Генуя, где ранее всего, уже на рубеже XIII–XIV вв., началось производство подобной ткани; именно из нее генуэзские моряки стали шить особые брюки, которые с помощью индиго окрашивали в синий цвет; они назывались также «*janes*»; в позднесредневековой Франции этот тип морских брюк называли «*jane*», а в Англии XVI в. – «*jeans*» [25].

<sup>3</sup> По частоте упоминаний первое место в качестве цели плаваний кафиотов занимала Пера (Peyra) [17, р. 30, 31, 33, 34, 40, 42, 47, 68, 69, 74, 76–79, 88, 89, 91, 111, 117, 118, 133, 144]; второе место разделяли Трапезунд (Trapesunda) [17, р. 25, 30, 97, 98, 106, 107, 109] и Тана (Tana) [17, р. 40, 97–99, 1186 119, 141]; на третьем месте оказывался Симиссо (Semisso) [17, р. 28, 82, 85, 89, 91]; четвертую позицию делили Константинополь (Constantinopolis) [17, р. 34, 68, 69, 111] и Сан-Джорджо (Sanctus Georgius) [17, р. 70, 94, 96, 123]; единичные упоминания находили Воспоро [17, р. 29], Солдайя (So~~l~~daya vetera) [17, р. 61], Чембало (Cimbalo) [17, р. 112], Салины (Salline) [17, р. 89], Провато (Provato) [17, р. 124] и Синоп (Sinopi) [17, р. 20]. Названные места стоянки морских судов достаточно надежно локализуются: Пера (Галата, квартал Стамбула), Трапезунд (Трабзон, Турция), Тана (Азов), Симиссо (Самсун, Турция), Константинополь (Стамбул, Турция), Сан-Джорджо (устье реки Молочной на западном побережье Азовского моря), Воспоро (Керчь), Солдайя (Судак), Чембало (Балаклава), Салины (Евпатория) [17, р. 20]. Названные места стоянки морских судов достаточно надежно локализуются: Пера (Галата, квартал Стамбула), Трапезунд (Трабзон, Турция), Тана (Азов), Симиссо (Самсун, Турция), Константинополь (Стамбул, Турция), Сан-Джорджо (устье реки Молочной на западном побережье Азовского моря), Воспоро (Керчь), Солдайя (Судак), Чембало (Балаклава), Салины (Евпатория), Провато (бухта Двухъякорная, Феодосийский район) и Синоп (Синуб, Турция) [2, р. 197–204, 211–212].

торийский залив), Провато (бухта Двухъякорная, Феодосийский район) и Синоп (Синуб, Турция) [2, р. 197–204, 211–212].

<sup>4</sup> В сообщениях Кафы в пределах Средиземноморья наибольшей частотой упоминаний выделялась Генуя (*Janua*) [17, р. 40, 45, 64, 71, 74, 79, 87, 97, 117, 121, 127, 143]; вторая роль доставалась Сирии (*Syria*) [17, р. 23–27]; третий статус обретал Кипр (*Ciprus*) [17, р. 41, 79]; в единичных случаях упоминались Негропонт (*Nigroponte*) [17, р. 28]; Моневасия (*Marvasia*) [17, р. 101]; Неаполь (*Neapolis*) [17, р. 74]; Аква Морта (*Aqua Morta*) [17, р. 40]; Пиза (*Pissa*) [17, р. 74]; Савона (*Saona*) [16, р. 74] и Венеция (*Venetia*) [16, р. 74]. С точки зрения историко-географической локализации здесь требуются некоторые уточнения: портовый город Генуя в эти годы стал дожеской республикой, охватывавшей почти всю Лигурию; Сирия той поры, Билад ал-Шам, входила в состав Мамлюкского султаната, делилась на 6 провинций (мамлаката), имела несколько портов – Тортоза (Тартус), Триполи, Берит (Бейрут), Лаодикея (Латакия), Хайфа и др., но самым заметным из них в коммуникации с Кафой был Джизелетто (*Gibeleto*) (Джебла) [17, р. 118–119] в мамлаке Хамы; остров Кипр тогда составлял владения латинского королевства с династией Лузиньянов, где главным портом была Фамагуста; Негропонт – латинское название острова Эвбея в Эгейском море, он представлял собою в 1340-е гг. владения каталанской компании, где основным портом был Каристос; Моневасия являлась в те годы морской крепостью на одноименном острове вулканического происхождения, соединенном искусственной дамбой с полуостровом Пелопоннес; она составляла достояние Византийской империи; Неаполь был тогда столицей Неаполитанского королевства во главе с Анжуйской династией; Аква-Морта (*Эг-Морт*) – первый порт королевства Франции, тогда уже укрепленный мощной каменной стеной с двумя десятками башен и десятью вратами; Пиза к тому времени утратила статус талассократии, цепи ее порта стали трофеем Флоренции, хотя формально в ней еще сохранялась республика; Савона еще соперничала с Генуей, обладала статусом коммуны, вступившей в союз с Республикой Сан-Джорджо; Венеция в условиях гонения на итальянцев в Золотой Орде на короткое время стала союзницей Генуи [27; 34, р. 40–42, 118–125; 39; 62, р. 109–115].

<sup>5</sup> Упоминался Симон из Гаскони (*Symon de Guaschono*), горожанин и обитатель Кафы, совладелец ленъя «Сан-Николо» [17, р. 31, 60–63]; он выходец из области Гасконь на берегу Бискайского залива Атлантического океана, принадлежавшей в 1340-е гг. Англии [26]; его родным языком был гасконский диалект окситанского языка; в Кафе он, скорее всего, перешел на лигурийский диалект ста-

роитальянского языка. Известен Доменико де Коста (Domenicus de Costa), владелец кафской галеи «Санта Мария» [17, р. 33–35]; «Costa» – побережье, типичное обозначение регионов средиземноморского побережья Пиренейского полуострова; это название может быть соотнесено либо с «Costa Brava», «Дикий берег», на средиземноморском побережье Северо-Восточной Каталании в провинции Жирона, либо, что более вероятно, с «Costa Blanca», «Белый берег», с береговой зоной Валенсии в провинции Аликанте [26]; его первым средством общения был, вероятнее всего, валенсийский диалект каталанского языка; в Кафе же он должен был пользоваться разговорным лигурийским и письменным латинским.

<sup>6</sup> Янина, в латинской передаче нотариально-го акта «Iohanina» [17, р. 112–114], – греческое женское имя «Ιωάννινα»; считается, что оно произошло от древнееврейского имени «Πάννινα», со значением «облагодетельствованная Богом», «милость бога»; с IX в. возник город Янина (Ιωάννινα), главный город Эпира, столица Эпирского деспотата (1204–1318), потом подчиненный Византии [27; 53; 65, п 1440, 16053, etc.].

<sup>7</sup> Коста Зальма, в латинской записи нотария Бельтраме «Costa Zalma» [17, р. 112–114], греческое имя «Κώστας», «Κόστος» представляло собой провинциальную упрощенную форму от «Κωνσταντίνος», то есть «постоянный», «стойкий» [53; 67, п 13301]. Фамилия «Zalma», в греческой записи «Ζάλμας», производна от названия соляных промыслов «Salma» либо Крыма, что более вероятно (отождествляется с поселком Новофедоровка Сакского района), либо нижнего Приднепровья (локализуются около города Геническ, поселка Каланчак Херсонской области) [28, р. 332–336].

<sup>8</sup> Василий из Порта, в латинской транскрипции «Vassilius de Portu» [17, р. 112–114], – распространенное греческое имя «Βασίλειος», по-русски «царственный». Его происхождение, равно как и брата Георгия, оплатившего большую часть стоимости судна, «de Portu», может быть усечением топонима «Portus Zorzuqui», то есть из порта вайнахского княжества Дзурдзукети; его местоположение отождествляется с нынешним портом Туапсе [28, р. 223–225].

<sup>9</sup> Смеральда, латинизированная форма «Smeralda» [17, р. 129–133] производна от греческого женского имени «Σμεράλδα» [70, п 26258–26259], иначе «изумрудная», как называли девочек за редкую красоту зеленых глаз.

<sup>10</sup> Примечательны имена детей Смеральды и Рикардо Кастанья [17, р. 129–133]: Венедикт, латинское имя «Benedictus», что означало «благословенный», адаптировалось в греческой языковой среде как «Μπενεδήτος» [68, п 2595]; дано в память

о Св. Бенедикте Нурсийском [45, col. 351–383], который почитался и в греческой церкви, но, может быть, и в память о готском Св. Бенедикте Анианском IX в., который чтился за спасение тонущих, устроение жизни на основе общего равного труда [44, col. 351–383], чем задавал идеальный ориентир для будущего моряка; Персиваль (Percival), это имя дано в честь популярного на Западе в XIII–XIV вв. романического героя, отправившегося на Восток, на поиски Грааля, чудесной чаши с кровью Иисуса Христа ради причащения к вечной жизни; само имя истолковывалось «сделавший сам себя» [23]; Туман, тюркское имя в латинской трансляции «Thomaynus», производно от средневекового тюркского слова «туман», обозначавшего мглу, мрак [9, с. 585], войско в 10 000 всадников, достижение огромного богатства [56, col. 1518]; по-видимому, отец дал такое имя в честь татарского покровителя в Крыму; Каталина, в латинской транслитерации «Cathalina», это – распространенное женское греческое имя «Κατελίνα», «Κατερίνα» [53; 66, п 11471–11473, 11478–11482], имевшее символическое значение «чистая»; Элиана, в латинской транскрипции «Eliana», это – достаточно популярное женское греческое имя «Ἐλένη», «Ηλία» [31; 53; 64, п 6438, 6690–6706, etc.], получавшее аллегорическое осмысление как «солнечная»; Харментизия, в латинском написании «Harmenitisia», очень редкое имя, производное от греческого «Ἀρμένα» [63, п 91334], то есть «наполняющая паруса», что призвано было сформировать совершенную мореплавательницу.

<sup>11</sup> Михаил из Негропонта, на латинице «Michael de Nigroponte» [17, р. 28], это – весьма распространенное греческое имя «Μιχαήλ» [31; 53; 68, п 12116–12119, etc.], происходившее от древнееврейского לְאַבָּא, «кто как Бог»; он – выходец с острова Эвбеи; Андриолос из Симисса, сын Саркиса, в латинской орфографии «Andreolus de Semisso filius Sarchis», это – провинциальное греческое имя «Ἀνδριόλος» [63, п 19753], сохранившее значение «мужественный»; Филиппос Маган, в латинской графике «Philippus Magan», это – довольно характерное греческое имя «Φίλιππος» [31; 71, п 91595, etc.], то есть «любящий лошадей»; относительно моряка такая страсть превращалась в любовь к кораблям, заменившим лошадей; фамилия Маган производна от топонима «Mangana», по-гречески «Μαγγάνης», как обозначался район Константинополя между акрополем и морскими стенами вдоль Босфора [32, р. 1283–1284], населенный моряками, где строились суда.

<sup>12</sup> Никита Кохома из Синопа, в латинской номинации «Nichita Cochoma de Synopi» [7, р. 298–299, 301–302, 307; 49, р. 249–250]; это – типично греческое имя «Νικήτας» [68, п 93539, etc.], имеет зна-

чение «победитель»; прозвищная фамилия производна, должно быть, от греческого «κοκκόν», плоды маслины [58, col. 893], которой он был одарен за черноту глаз.

<sup>13</sup> Иаков из Сирии, в латинской передаче «*Jacobus de Syria*» [17, p. 23–26], распространенное в греко-сирийской среде имя «Ιάκωβος» [65, n 7839–7941, etc.], производное от еврейского בָּנָם, «следующий по пятам»; Гаура из Трапезунда, родственник сирийца Иакова, в латинской аттестации нотариуса «*Gaura de Trapesunda gener Iacobi*» [17, p. 23–26]; Гаура – греческое имя «Γαύρης», что значило «скромный» [58, col. 338].

<sup>14</sup> Ликон, грипарий, прежде бурганс Кафы, в латинской записи судебного писца «*Licona griparius olim burgensis de Caffa*»; это – древнее греческое имя «Λύκων» [58, col. 998], значившее «в волчьей шкуре»; Эминоста, гречанка, вдова Ликона, грипария, в латиноязычной передаче

«*Eminosti greca uxor quondam Licona griparii*»; ее имя, вероятнее всего, происходит от греческого «Ἐμμενέως» [58, col. 518], то есть «предусмотрительная»; Эмина, гречанка, жена Пипера, розничного торговца на базаре, в латинской фиксации писца кафской курии «*Emina greca uxor Piperi bazarioti*»; ее имя производно от греческого «Ἐμίνη» [58, col. 518], что значит «примерная»; Пипер, розничный торговец на базаре, в латинской транскрипции нотария «*Piper bazariotus*»; его имя связано с греческим прозвищем «Πιπέρις» [69, n 23222–23223; 74], указывавшем, возможно, на местность в Халкидике; Ростатон, также, по умолчанию, гречанка, дочь и наследница грипария Ликона, в латинской орфографии судебного скрибии «*Rostatom filia et heredes Licone griparii*» [7, p. 248–249]; ее довольно редкое имя, возможно, сопряжено с греческим «φωστήριον» [58, col. 1330], указывавшим на подвижность.

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

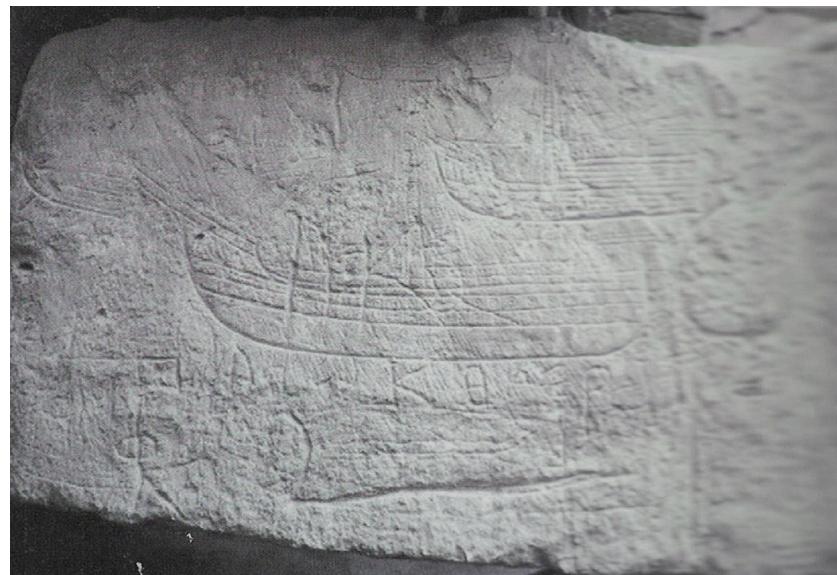


Рис. 1. «Корабельный каталог», Каламита, XIV в. Государственный историко-археологический музей-заповедник «Херсонес Таврический», г. Севастополь

Fig. 1. “Ship’s Catalogue”, Calamita, 14<sup>th</sup> Century. State Historical and Archeological Museum Reserve “Chersonese Tauride”, Sevastopol

*Примечание.* Источник: [10, p. 592].

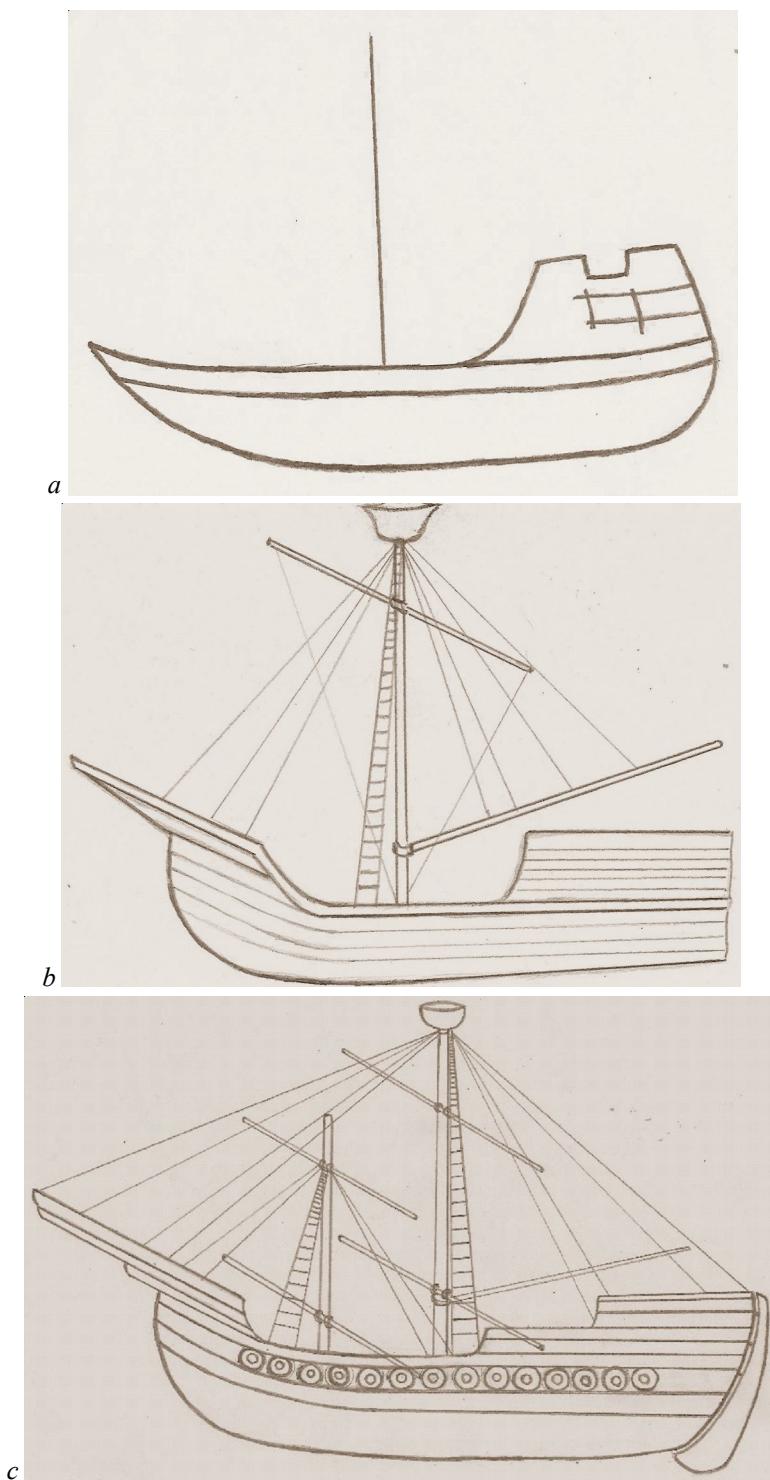


Рис. 2. Типы судов:

*a* – бусонава; *b* – нава; *c* – галеас

Fig. 2. Ship types:

*a* – busonava; *b* – nava; *c* – galeas

*Примечание.* Прорисовка автора.

*Note.* Drawing by the author.



Рис. 3. Типы судов в порту Кафы по актам Николо Бельтраме 1343–1344 годов  
Fig. 3. Ship types in the Port of Caffa on Nicolo Beltrame's notary deeds from 1343–1344

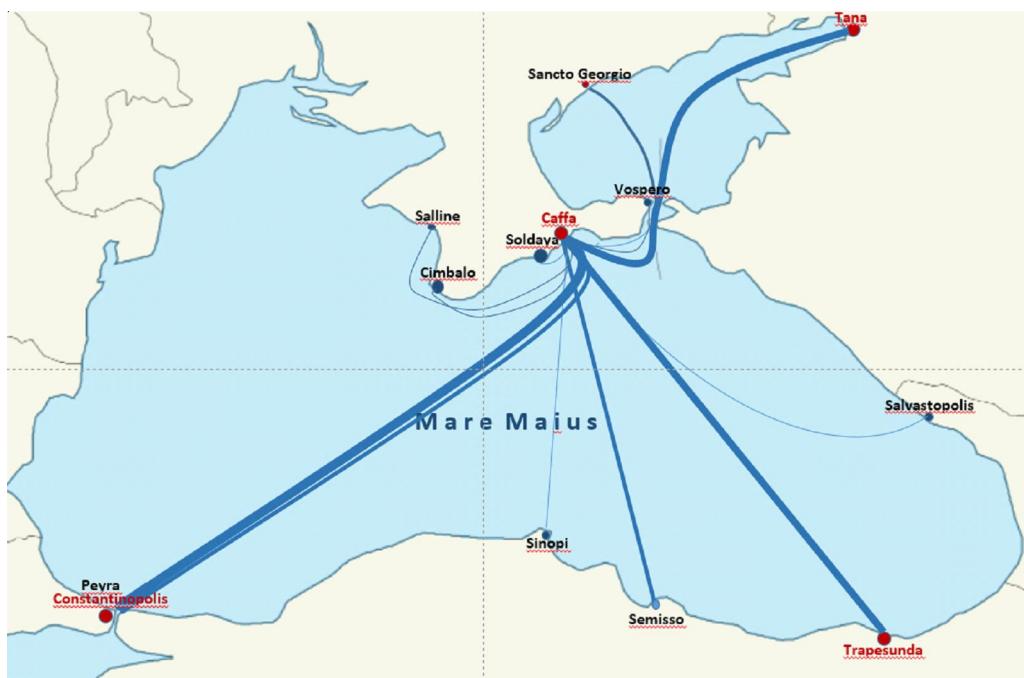


Рис. 4. Логистическая сеть Кафы на Черном море по актам Николо Бельтраме 1343–1344 годов  
Fig. 4. Logistic network of Caffa on the Black Sea on Nicolo Beltrame's notary deeds from 1343–1344

Примечание. Реконструкция автора.  
Note. Reconstruction by the author.



Рис. 5. Навигационная логистика Кафы в бассейне Средиземного моря по актам Николо Бельтраме 1343–1344 годов

Fig. 5. Nautical logistic of Caffa in the Mediterranean Basin on Nicolo Beltrame's notary deeds from 1343–1344

Примечание. Реконструкция автора.  
Note. Reconstruction by the author.

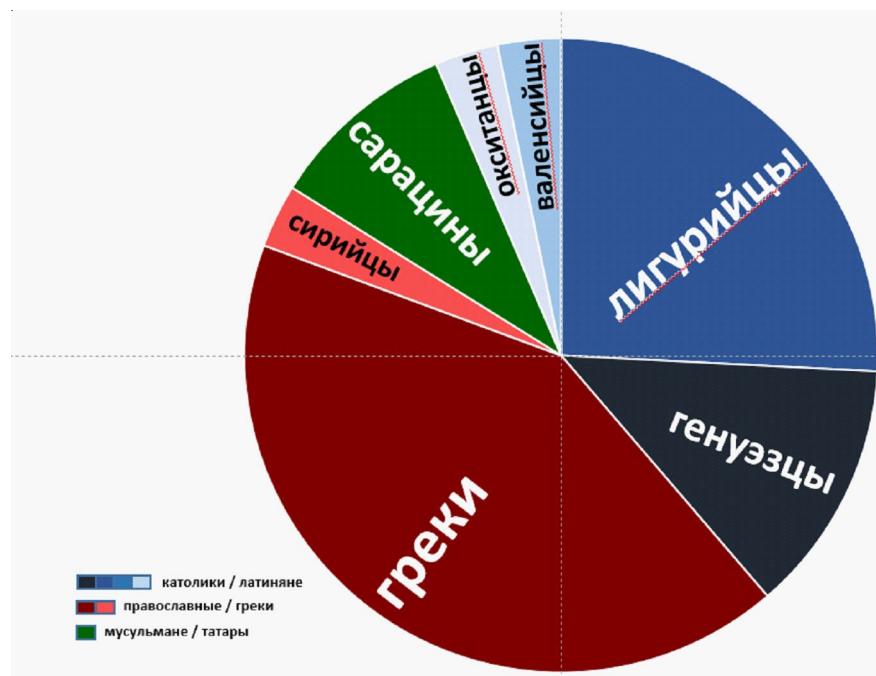


Рис. 6. Этноконфессиональная принадлежность судовладельцев Кафы по актам Николо Бельтраме 1343–1344 годов

Fig. 6. Ethno-religious affiliation of Caffa's Shipowners on Nicolo Beltrame's notary deeds from 1343–1344



Рис. 7. Амброджо Лоренцетти. Аллегория доброго правления: фрагмент фрески. Сиена, Дворец республики, ок. 1339

Fig. 7. Ambrogio Lorenzetti. Good Government Allegory: fresco fragment. Siena, Palazzo Pubblico, ca. 1339

*Примечание.* Источник: Wikimedia Common.

REFERENCES

1. Adaksina S.B., Kirliko V.P., Myts V.L. *Otchet ob arkheologicheskikh issledovaniyakh srednevekovoy kreposti Cembalo (g. Balaklava) v 2003 g.* [Report of Archaeological Research of the Medieval Fortress of Cembalo (Balaklava) in 2003]. Saint Petersburg, Ermitazh, 2004. 253 p.
2. Emanov A.G. *Mezhdu Polyarnoy zvezdoy i Poludennym Solntsem: Kapha v mirovoy torgovle XIII–XV vv.* [Between Polar Star and Midday Sun: Caffa in World Trade in 13<sup>th</sup>–15<sup>th</sup> Centuries]. Saint Petersburg, Aletheia Publ., 2018. 362 p.
3. Emanov A. Kafa kak talassopolitiya: genezis grazhdanskoy «morskoy identichnosti» pozdne-srednevekovogo goroda [Caffa as Thalassopoliteia: Genesis of the Civic “Maritime Identity” in a Late Medieval City]. *Izvestiya Uralskogo federalnogo universiteta. Seriya 2: Gumanitarnye nauki*, 2023, vol. 25, no. 3, pp. 92–111.
4. Karpov S.P. *Putyami srednevekovykh morekhodov. Chernomorskaya navigatsiya Venetsianskoy Respubliki v XIII–XV vv.* [Black Sea Navigation of the Venetian Republic in the 13<sup>th</sup>–15<sup>th</sup> Centuries]. Moscow, Vost. lit. Publ., 1994. 158 p.
5. Karpov S.P. Regesty dokumentalnogo fonda Diversorum filze Sekretnogo arkhiva Genui, otnosyashchiesya k istorii Prichernomorya [Regesten of Documentary Fund’s Diversorum filze from Genoa’s Secret Archive Pertaining to the History of Black Sea Region]. *Prichernomorye v srednie veka*, 1998, vol. III, pp. 9–81.
6. Karpov S.P. Krisis serediny XIV v.: nedootsenenny poverot? [Crisis of the Mid 14<sup>th</sup> Century: Underestimated Turning-Point?]. Litavrin G.G., ed. *Vizantiya mezhdu Zapadom i Vostokom. Opyt istoricheskoy kharakteristiki* [Byzantium between West and East. Essay in Historical Landmarks]. Saint Petersburg, Aletheia Publ., 1999, pp. 220–238.
7. Karpov S.P. *Akty genuezskikh notariev, sostavленные в Калли и в других городах Приморья в XIV–XV vv.* [Acts of Genoese Notaries Drawn up in Caffa and Other Cities of the Black Sea Region in the 14<sup>th</sup>–15<sup>th</sup> Centuries]. Saint Petersburg, Aletheia Publ., 2018. 760 p.
8. Karpov S.P. *Istoriya Tany (Azova) v XIII–XV vv.* [History of Tana (Azov) in the 13<sup>th</sup>–15<sup>th</sup> Centuries], vol. I. Saint Petersburg, Aletheia Publ., 2022. 378 p.
9. Nadelyaev V.M., Nasilov D.M., Tenishev E.R., Shcherbak A.M. *Drevneyturkskiy slovar* [Old Turkic Dictionary]. Leningrad, Nauka Publ., 1969. 677 p.
10. Romanchuk A.I. *Issledovaniya Khersonesa – Kersona. Raskopki. Gipotezy. Problemy* [Investigations of Chersonessos – Cherson. Excavations. Hypothesis. Problems], vol. II. Tyumen, Tyumen. gos. un-t, 2008. 623 p.
11. Tur V.G. K voprosu o chernomorskem sudokhodstve XV–XVI vv. [To the Question of Black Sea Shipping in 15<sup>th</sup>–16<sup>th</sup> Centuries]. *Morska torgivlya v Pivnichnomu Prichermoryi*. Kyiv, Kyiv National Taras Shevchenko University, 2001, pp. 216–221.
12. Tur V.G. Arkheologicheskie razvedki v Yugo-Vostochnom Krymu [Archaeological Surveys in Southeast Crimea]. *Materialy po arkheologii, istorii i etnografii v Tavrii* [Materials in Archaeology, History and Ethnography of Tauria], 2003, no. 10, pp. 322–341.
13. Abulafia D. *Thalassocracies*. Horden P., Kinoshita Sh., eds. *A Companion to Mediterranean History*. Hoboken, Wiley-Blackwell, 2014, pp. 139–153.
14. Airaldi G. *Studi e documenti su Genova e l’Oltremare*. Bordighera, Istituto Internazionale di studi Liguri, 1974. 360 p.
15. Balard M. *Génés et l’Outre Mer. T. I: Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289–1290*. Paris, La Haye, Mouton, 1973. 420 p.
16. Balard M. *Les Latins en Orient (XII<sup>e</sup>–XVI<sup>e</sup> siècle)*. Paris, Presses Universitaires de France, 2006. 452 p.
17. Balbi G. Atti rogati a Caffa da Nicolò Beltrame (1343–1344). Balbi G., Raiteri S., eds. *Notai Genovesi in Oltremare. Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV)*. Bordighera, Istituto Internazionale di studi Liguri, 1973, pp. 7–184.
18. Balletto L. *Genova. Mediterraneo. Mar Nero (secc. XIII–XV)*. Genova, Civico Istituto Colombiano, 1976. 293 p.
19. Balletto L. Caffa Genovese alla fine del Trecento. *Il Mar Nero. Annali di archeologia e di storia*, 1995/1996, vol. I, pp. 223–224.
20. Balletto L. Fonti notarili inedite su Caffa e sul Mar Nero tra XIV e XV secolo. *Il Mar Nero. Annali di archeologia e di storia*, 2003, vol. IV, pp. 161–177.
21. Balletto L. Caffa 1344: una carta inedita del notaio Nicolò Beltrame. *Bulgaria medievalis*, 2014, no. 1, pp. 173–194.
22. Blatt F. *Novum glossarium mediae latinitatis ab anno DCCC usque ad annum MCC*. Vol. I. Hafniae, Ejnar Munksgaard, 1957. 232 p.
23. Bordier J.-P. Perceval, presence et mystère. *Presses universitaires de Paris Nanterre*, 2013, no. 1, pp. 233–246.
24. Degroot D. et al. The History of Climate and Society: A Review of the Influence of Climate Change on the Human Past. *Environmental Research Letters*, 2022, vol. XVII, no. 103001, pp. 1–35.
25. Gallo M.C. Jeans per caso. *Jeans! Le origini, il mito Americano, il made in Italy: catalogo della mostra (Prato, Museo del tessuto)*. Firenze, Maschietto Editore, 2005, pp. 15–25.

26. Gertwagen R. *Nautical Technology*. Horden P., Kinoshita Sh., eds. *A Companion to Mediterranean History*. Hoboken, Wiley-Blackwell, 2014, pp. 154-169.
27. Getty J.P., ed. *Thesaurus of Geographic Names*. Los Angeles, California, Getty Center, 2004. URL: [getty.edu/vow](http://www.getty.edu/vow)
28. Gordyeyev A., Tereshchenko A. *Place Names of the Black Sea and Sea of Azov Coasts from Portolan Charts XIV–XVII Centuries. Vol. I*. Kiyev, Academia.edu, 2017. 425 p.
29. Grinberg M. Janibeg's Last Siege of Caffa (1346–1347) and the Black Death: The Evidence and Chronology Revisited. *Turcological Studies*, 2018, vol. I, no. 2, pp. 19-31.
30. Jal A. *Glossaire nautique. Répertoire poliglotte de termes de marine anciens et modernes. Vol. II*. Paris, Firmin Didot, 1848. 1590 p.
31. Jeffreys M., ed. *Prosopography of the Byzantine World*. London, King's College of London, 2016. URL: [pbw2016.kdl.kcl.ac.uk](http://pbw2016.kdl.kcl.ac.uk)
32. Kazhdan A. *Oxford Dictionary of Byzantium. Vol. II*. Oxford, Oxford University Press, 1991. 1478 p.
33. Khvalkov I.A. *The Colonies of Genoa in the Black Sea Region: Evolution and Transformation*. New York, London, Routledge, 2018. 458 p.
34. Koder J. *Tabula Imperii Byzantini. Vol. I (Negroponte)*. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1973. 191 p.
35. Kofanov L.L., ed. *Digesta Iustiniani. Vol. I*. Moscova, Statut, 2002. 584 p.
36. Kofanov L.L., ed. *Digesta Iustiniani. Vol. III*. Moscova, Statut, 2008. 780 p.
37. Kofanov L.L., ed. *Digesta Iustiniani. Vol. IV*. Moscova, Statut, 2002. 780 p.
38. Krekić B. *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Âge*. Paris, La Haye, Mouton & C°, 1961. 440 p.
39. Külzer A., Popović M., eds. *Digital Tabula Imperii Byzantini*. Wien, Österreichische Akademie der Wissenschaften, 2024. URL: [tib.oeaw.ac.at/digitib](http://tib.oeaw.ac.at/digitib)
40. Lilian Ray M. *The Art and Archaeology of Venetian Ships and Boats*. London, Chathan Publishing, 2001. 248 p.
41. Liritzis J., Westra A., Miao C. Disaster Geoarchaeology and Natural Cataclysm in World Cultural Evolution. *Journal of Coastal Research*, 2019, vol. XXXV, no. 6, pp. 1307-1330.
42. Makris G. Die Gasmulen. *Thesaurismata*, 1992, vol. XXII, pp. 43-96.
43. *Massaria Caffae 1374*. URL: <http://hist.msu.ru/departments/8823/projects/MC1374>
44. *Massaria Caffae 1381*. URL: <http://hist.msu.ru/departments/8823/projects/MC1381>
45. Migne J.-P. *Patrologiae cursus completus. Serie Latina. T. CIII. Lutetiae Parisiorum*, 1851. 1475 col.
46. Mitsiou E., Preiser-Kapeller J. Moving Hands: Types and Scales of Labour Mobility in the Late Medieval Eastern Mediterranean (1200–1500). De Vito C.G., Gerritsen A., eds. *Micro-spatial Histories of Global Labour*. London, Palgrave MacMillan, 2018, pp. 29-68.
47. Mommsen Th., Krüger P., Schöll R., Kroll G., eds. *Corpus iuris civilis. Vol. I*. Berolini, Apud Weidmannos, 1872. 873 p.
48. Musarra A. *Medioevo marinario. Prender il mare nell'Italia medievale*. Bologna, Il Mulino, 2021. 304 p.
49. Jacopino M.S., ed. Musso G.G. *Navigazione e commercio Genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova (secc. XIV–XV)*. Roma, Ministero per i Beni culturali, 1974. 291 p.
50. Necipoğlu N. The Byzantine Economy and the Sea: The Maritime Trade of Byzantium, 10<sup>th</sup> – 15<sup>th</sup> Centuries. Balard M., ed. *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge, The Boydell Press, 2017, pp. 437-448.
51. Ortega Viloslada A. La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo. *Annuario de estudios medievales*, 2008, vol. XXXVIII, no. 1, pp. 429-444.
52. Pagratis G. The Byzantine and Greek Merchant Maritime Enterprises in the Medieval Mediterranean. Balard M., ed. *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge, The Boydell Press, 2017, pp. 425-436.
53. Parker R., Luraghi N., eds. *Lexicon of Greek Personal Names: Database*. Oxford, University of Oxford, 2023. URL: [lgpn.ox.ac.uk](http://lgpn.ox.ac.uk)
54. Prazniak R. Siena and the Silk Roads: Ambrogio Lorenzetti and the Mongol Global Century, 1250–1350. *Journal of World History*, 2010, vol. XXI, no. II, pp. 177-217.
55. Promis V. Statuti della colonia Genovese di Pera. *Miscellanea di storia italiana*. Torino, 1870, vol. XI, pp. 513-780.
56. Radloff W. *Versuch eines Wörterbuchs der Türk-Dialekte. Vol. III, pt. II*. Sanct-Pétersbourg, Académie Impériale des Sciences, 1905. 2204 col.
57. Sauli L. *Impositio Officii Gazariae. Monumenta historiae patriae. Vol. II*. Augustae Taurinorum, E Regio Typographeo, 1838, cols. 306-430.
58. Schmidt M., ed. *Hesychii Alexandrini Lexicon*. Jenae, Sumptibus Hermanni Duftii, 1867, 1612 col.
59. Spyrou M. et al. The Source of Black Death in Fourteenth-Century Central Eurasia. *Nature*, 2022, vol. DCVI, no. 6, pp. 718-742.
60. Thomas N., Dandridge P., eds. *Medieval Copper, Bronze and Brass*. Namur, Agence Wallonne du Patroïne, 2018. 420 p.
61. Thomov Th. Maritime ex-voto Graffiti from the Church of Hagia Sophia, Constantinople. *Byzantinoslavica*, vol. LXXIII, n 1-2, pp. 57-74.
62. Todt K.-P., Vest A., eds. *Tabula Imperii Byzantini. Vol. XV (Syria)*. Wien, Verlag der

- Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2014. 801 S.
63. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 1. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1976. 164 S.
64. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 3. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1978. 176 S.
65. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 4. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1980. 214 S.
66. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 5. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1981. 240 S.
67. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 6. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1997. 242 S.
68. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 8. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1995. 220 S.
69. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 10. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1990. 248 S.
70. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 11. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1991. 258 S.
71. Trapp E., ed. *Prosopographisches Lexicon der Palaiologenzeit*. Fasz. 12. Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1995. 267 S.
72. Villain-Gandossi Ch. La révolution nautique médiévale (XIII–XV siècles). Balard M., Ed. *The Sea in History. The Medieval World*. Woodbridge, The Boydell Press, 2017, pp. 70–89.
73. Ward D. *Weather, Climate, and Society*. Tucson, The University of Arizona, 2023. 156 p.
74. Whitehead D., ed. *Suda On Line: Byzantine Lexicography*. London, Institute of Classical Studies, 2014. URL: [cs.uky.edu/](http://cs.uky.edu/)
75. Zanders J.P. De Mussi and the Siege of Caffa. Origin of a Biological Warfare Allegation. *Working Paper Series on the History of Chemical and Biological Warfare*, 2021, no. 1, pp. 1–18.

### Information About the Author

**Alexander G. Emanov**, Doctor of Sciences (History), Professor, Chief Researcher, Centre for Urban Studies, Professor, Department of History, Tyumen State University, Volodarskogo St, 6, 625003 Tyumen, Russian Federation, [a.g.emanov@utmn.ru](mailto:a.g.emanov@utmn.ru), <https://orcid.org/0000-0002-2352-4363>

### Информация об авторе

**Александр Георгиевич Еманов**, доктор исторических наук, главный научный сотрудник центра урбанистики, профессор кафедры истории, Тюменский государственный университет, ул. Володарского, 6, 625003 г. Тюмень, Российская Федерация, [a.g.emanov@utmn.ru](mailto:a.g.emanov@utmn.ru), <https://orcid.org/0000-0002-2352-4363>