

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 94 (477.7) «11/14»

ІТАЛІЙСЬКА КОЛОНІЗАЦІЯ У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВСТВА ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКОГО РЕГІОНУ (XII-XV ст.)

Сергій Воронов

Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського
Україна, 54030, м. Миколаїв, вул. Нікольська, 24
e-mail: eminak2007@gmail.com

Перебуваючи на перетині міжконтинентальної торгівлі між Сходом і Заходом, Північне Причорномор'я у XIII-XIV ст. стало об'єктом колонізації італійських міст-республік – Генуї та Венеції. Першість у цьому процесі у регіоні належала генуезцям, які спромоглися створити розгалужену мережу колоній і факторій. Проблема італійської колонізації Північного Причорномор'я та Криму й їх торгівлі у вказаний період давно привертала увагу дослідників [6]. На сьогодні проблема італійської присутності у регіоні й досі залишається актуальною, розкриваючи все нові аспекти проблеми.

У XIII-XV ст. у Причорномор'ї та Приазов'ї виникають італійські торгові факторії, засновані Генуєю, Венецією та Пізою. Після того, як у 1204 р. хрестоносці захопили Константинополь, італійські купці влаштувалися у Візантії, а з Константинополя проникають до Криму і на узбережжя Азовського моря.

До кінця XIV ст. на Чорному морі генуезькі колонії розташовувались у наступному порядку: центром була Кафа, головна частина узбережжя (Готія) замикалась двома фортецями – Солдайя та Чембало. Між ними розкидані дрібні консульства. Окремо лежав Чіпріко (венеційське Воспоро).

У Північно-Західному Причорномор'ї італійські купці закріпилися у Білгороді (Монкастро), Кілії, Вічині та Лікостомо. Одним з ранніх джерел, яке засвідчує про контакти генуезців з Північно-Західним Причорномор'ям, є портолан кінця XIII ст. «Il Compasso di Navigare». У вказаному портолані ґрунтовно охарактеризована Вічина на Нижньому Дунаї [14, с. 301-309].

Найвищого розквіту у дністровсько-дунайському регіоні генуезька торгівля набу-

ває у 50-60-ті рр. XIV ст. Зростають нові колонії у Кілії, Білгороді та Вічині, з'являються нові – у Лікостомо, інших населених пунктах дельти Дунаю та чорноморського узбережжя до Білгорода [17]. На думку М. Руссева, Кілія стала у цьому регіоні на якийсь час Кафою, а Лікостомо – військовим гарантом торгівлі генуезців на Дунаї. Генуезька колонізація Північно-Західного Причорномор'я, так само як і Криму, здійснювалася за згодою з ординської адміністрацією [18]. Проникали італійці і на Кавказ [19].

Аналізуючи роль Кафи і Тани в італійській міжнародній торгівлі у XIII-XIV ст., О. Господаренко визначає головні шляхи та пункти здійснення цієї торгівлі. Представлена географічна характеристика торговельних зв'язків Кафи у межах регіону Чорного моря дозволяє говорити про те, що Кафа, як центр генуезьких факторій, контролювала й регіональний ринок торгівлі, а не лише міжнародний. Вона відобразила у собі суттєві характеристики світового економічного розвитку, займала виняткове становище, бо забезпечувала торгівлю у напрямках Захід-Схід і Північ-Південь. Перший забезпечував розподіл товарів з Леванту та Європи, другий – продукції місцевого, чорноморського, ринку [7, с. 114-115].

У дослідженнях зарубіжних істориків торгова активність Кафи розглядається з точки зору її функції акумуляції на кафському ринку з подальшим експортом до Західного та Східного Середземномор'я. Тоді як Кафа, на думку О. Єманова, відіграла суттєву роль у постачанні сировиною власного ремесла, забезпеченні продовольством населення самого міста та залежних від неї факторій, в обміні всередині чорноморського регіону і, нарешті, в

експорті не лише у Південному, Середземноморському напрямку, але й у Північному [9, с. 98].

Судна, які здійснювали плавання по Чорному морю, можна умовно поділити на два класи: галей та «круглі». Який саме тип корабля використовувати, залежало від характеру перевезень, навігаційної ситуації, наявності тих чи інших плавальних засобів та їх оснащенті.

До класу галей належали довгі судна з невисокими бортами, керовані, переважно, веслами. Як допоміжний засіб галей використовували косий (латинський) парус на одній чи двох щоглах. Галей були як транспортними, так і військовими кораблями.

За розмірами та типами галей поділялися на важкі (*grosse*) та легкі (*sottilli*). Великі галей були в основному двощогловими, а з XV ст. – трищогловими з 4-5 парусами. Трищоголова важка галей, яка майже завжди ходила під парусами, називалася галеаццею. За експлуатаційними характеристиками вона наближалася до «круглих» суден. Легкі галей мали високу швидкість, маневреність, пристосовані до військових дій і легко уходили від переслідувань.

Для далеких перевезень генуезці частіше використовували великі галей, тоді як легкі виконували військові та патрульні функції. Особливим типом військових суден у генуезців була бастарда – вузька галей з високими бортами. Венеція ж направляла у Чорне море, головним чином, легкі галей, «підганяючи» їх параметри до технічних характеристик важких галей. За необхідності і великі венеційські галей йшли до понтійських берегів.

Другим класом суден були так звані «круглі», тобто судна із співвідношенням довжини і ширини від 2,06 до 3,7. Це парусні судна, головною перевагою яких була велика вантажопідйомність і здатність здійснювати автономну навігацію на значні відстані. Наявні технічні характеристики визначили використання цих суден як транспортних засобів для перевезення недорогих важких суден.

Основним типом «круглих» суден у середині XIII-XV ст. була нава (неф). Венеційська нава XIII ст. мала від двох до чотирьох палуб і була двощоголовим судном з піднятим до носу та корми бортами і надбудовами на носі й кормі. Двопалубні нави мали тоннаж від 190 до 335 і, навіть, до 475 т, а три- й чотирипалубні – від 545 до 1085 т. Найбільші великі нави (до 1000 т) будували саме генуезці.

З кінця XIII – початку XIV ст. у Середземно-

мор'ї з'явився новий тип суден – кокка. До середини XIV ст. кокка за своєю водотоннажністю поступалася наві. Протягом XIV ст. кокка витісняє наву, і цим терміном стали називати саму кокку. Кокка мала 1-3 палуби, 3-4 високі мачти з платформами для обстрілу суден суперника, 2-3 кастиля заввишки до 6-7 м. Кокки оснащували катапультами, великими баллістами, потім бомбардами та гарматами. Ці судна були різноманітні, залежно від тоннажності та призначення. Саму кокку прирівнювали до 8-12 галей. У 80-ті рр. XIV ст. – 20-ті рр. XV ст., коли кокка переважала серед венеційських «круглих» суден, її середній тоннаж становив близько 300-450 т.

Протягом XV ст. кокку в італійській навігації заміняє нова нава, яка поєднувала переваги нав і кокк. Вона мала як квадратний парус на центральній щоглі, так і латинський парус, а також центральне кермо. Це дозволяло збільшити маневреність і зберегти високу вантажопідйомність.

Серед невеликих круглих суден найбільш поширеною була барка для каботажного плавання і невеликих торгових перевезень. Її різновидами були марани та шаланди (саландрії). Спочатку під саландрією розуміли веслове військове судно, але вже у XIII ст. так називали двопалубний парусний корабель без весел, від 275 до 290 т, з невисокими ходовими потужностями. Барки XV ст. перевозили 10,5 т вантажу та сягали розміру 12,6x3,5x1,2 м. Ці однощоголові, досить швидкісні судна використовувалися як італійцями, так і понтійськими греками.

Проміжним типом між галеєю та «круглими» суднами були тариди та лігнії. Тарида – однопалубне судно з латинським парусом на 1-2 щоглах, з 2 боковими кермами. Поступово конструкція тариди модифікувалися і вона наближалася за зовнішнім виглядом до невеликої нави.

У поняття лігнія включається два різних типи суден: *lignum de bandis* (*de oro*) – невелике парусне судно з піднятими бортами, яке перевозило від 50 до 100 т вантажу, та *lignum de teriis* – однопалубне судно, яке керувалося веслярами. Головна відмінність між генуезькою галеєю та лігнією *de teriis* полягала у кількості весел. На галей їх було більше 100, на лігнії *de teriis* – від 60 до 100 [12, с. 20-22].

За даними генуезьких нотаріальних актів 1274-1291 рр., генуезці використовували у своїй навігації до чорноморських берегів і Пафлагонії такі типи суден: галей – 6; тариди – 11; лігнії – 18; нави – 6; кокки – 1; сандали – 2;

барки – 1, тобто всього – 45. Всі вони належали приватним особам, інколи кільком власникам [12, с. 23]. Близькі до цих цифр є дані, наведені М. Баларом, за актами Ламберто ді Самбучетто при аналізі всієї навігації Кафи. Лігній – 21, тарид – 15, нав – 15, торгових галей – 10, дрібних суден різного класу – 4, всього – 65 [12, с. 29].

Очевидно, що у навігації між Південним і Північним Причорномор'ям (а це був основний напрямок) переважали середні за тоннажністю судна: лігнії і тариди, близькі до них за типом. На їхню долю припадає 64,4% всіх зареєстрованих суден. Великі судна – галей, нави, кокки очевидно поступаються за чисельністю (28,9%). При цьому на галейях перевозилися не лише товари *sottilli*, як зазвичай, але і важкі вантажі, просо та пшеницю. С. Карпов припускає, що це відбувалося або через нестачу транспортних засобів (при наявності високого фрахту), або через недостатню кількість товарів *sottilli* для відправки у південнопричорноморські порти.

Прямі свідчення про навігацію з Генуї до портів Чорного моря (винятково до Кафи) у М. Балара відносяться до 1289 р. Це не означає, що навігація була відсутня раніше 1289 р. Вони зафіксовані, але очевидним є те, що більш самостійне значення навігація з Генуї у Чорне море набула не раніше кінця XIII ст. Георгій Пахімер відзначав, що саме переважання тарид у генуезькій торговій навігації було однією з причин швидких комерційних успіхів лігурійських підприємців [5, с. 388].

Дані про судна, які ходили у Південному Причорномор'ї у XIV-XV ст. досить розрізнені та малочисельні. З джерел XIV ст. С. Карповим точно ідентифіковані: 9 (75%) лігній, по одному – панфіл, нава, кокка, 0 – галей, всього – 12 суден. Дані про навігацію генуезців у гирлі Дунаю у 1360-1361 рр. дають схожу картину: 43 (75,4%) лігній, 4 панфіла, по 1 кокки, галей, 0 – нав, 8 цигут (малі, типово дунайські річкові судна), всього – 57 суден. Типи суден XV ст. детально проаналізовані ним за даними масарій Кафи 1410-1461 рр. й інших джерел. Дослідник зазначає про зникнення галей з торговельної навігації всередині Чорноморського басейна та переважання тут «круглих» суден. Це відповідає загальній тенденції у розвитку середземноморського торгового мореплавства. На думку Ж. Ерса, ці зміни сталися протягом XIV ст. і були пов'язані (що стосується генуезців) орієнтацією на перевезення «важких» товарів. Причиною такої переорієнтації стали зміни у структурі торгівлі, зростання у ній

долі товарів власне причорноморських областей, а не транзитних товарів – предметів розкоші та спецій (більш детальноше див: [11]). Вона була спричинена також нижчим фрахтом на «круглих» суднах, збільшенням їх водотоннажності та покращенням технічних характеристик, прискоренням ритмів навігації.

Однією з проблем, яка залишалася поза науковими дослідженнями, є питання про систему інканто, на якій трималося державне торгове судноплавство Венеції.

У XIV-XV ст. галейі були найнадійнішим транспортним засобом перевезення дорогих вантажів на великі відстані. Ще у 1308 р. в рішенні венеційської Колегії чітко зазначалося, що лише об'єднання суден у каравани та конвої дозволяє підтримувати регулярний торговий зв'язок зі Сходом. Модифікуючи з часом систему конвоїв, розширюючи державну регламентацію й, одночасно, надаючи патронам монополні права з перевезення певних видів вантажів, Венеція створила уніфіковану систему плавання галей «лінії».

Економічну обумовленість і вигідність цієї системи навігації визначали три фактори: регулярність, безпечність і швидкість. Ця система і полягала у тому, що венеційська держава будувала й оснащувала судна, визначала маршрут слідування цих суден та оголошувала аукціон. Особа, яка виграла аукціон, зобов'язувалася внести комуні суму, визначену під час торгів, і брала на себе витрати по здійсненню навігації, отримуючи натомість фрахт з вантажів. Крім того, держава забезпечувала ескорт військових суден і надавала орендаторам субсидії. Галейі «лінії» будувалися й оснащувалися в Арсеналі Венеції за чіткими стандартами, які забезпечували їх міцністю та високими морехідними якостями. При потребі вони використовувалися й як бойові судна. Перехід до системи регулярних подорожей галей Романія – Чорне море та регулювання Сенатом морської торгівлі співпадає у часі з початком реконструкції венеційського Арсеналу [12, с. 50].

Спочатку, у 1320-1324 і 1326-1329 рр., комуна споряджала та відправляла галейі «лінії» у Чорне море повністю за власний рахунок. А у 1325 р. була здійснена перша спроба використати іншу систему – практику оренди державних галей, коли і держава, і патрони ділили як витрати, так і прибутки. Був створений новий тип навігації, який остаточно утвердився у 1330 р. Але повернення до старої системи відбувалося і пізніше, але було викликано особливими обставинами: підви-

щеною військовою небезпекою, небажанням патронів брати галей в оренду з аукціону тощо [12, с. 51].

Діяльність Арсеналу – головної державної венеційської судноверфі – стала предметом дослідження Н. Фіонової. На основі архівних матеріалів нею подано аналіз роботи цехів цієї верфі, а також коротка характеристика чисельності й найбільш популярних типів вантажних суден [21]. Необхідно зауважити, що недержавне будівництво суден досліджено слабше, ніж комунальне, оскільки на державних верфях будувалися веслові судна, а на приватних – вітрильники.

Робота О. Дживілегова «Торгівля на Заході у середні віки» торкається проблем організації питань венеційської морської торгівлі, зокрема комплектації та відправки ескадр у різні регіони Європи та Сходу. Одна з таких ескадр, чорноморська, направлялася у Чорне море та розділялася на три загони. Один йшов на Константинополь з вантажем венеційських товарів, другий – відвідував північне узбережжя Малої Азії та купував місцеві товари, третій – заходив в Азовське море, завантажував там сушену рибу у гирлі Дону, деякі левантійські товари, які надходили сюди через Каспій, Волгу та Дон, продукти з Русі та татарських земель [8, с. 152-153].

Особливості організації морської торгівлі в італійських містах-республіках аналізуються у роботі Дж. Луцатто [16]. Автор зазначає, що існували два типи кораблів: 1) галера (*galera*) – довгий військовий корабель з незначною осадкою, який пересувався за допомогою весел і вітрил, які відігравали допоміжну роль і 2) торгове судно чи власне корабель (*nave*), тобто неф, круглої форми з високими бортами, який пересувався винятково за допомогою вітрил і використовувався, головним чином, для торгівлі. Проміжним типом судна була «торгова галера» (*galera da mercanto*), більша за об'ємом і глибша на воді. Крім місця для веслярів та озброєних людей у ній залишалося небагато місця і для цінних товарів, невеликих за обсягом. Торгові кораблі були різних типів: тариди (*taride*) чи тартани (*tartane*), бучі (*buci*) та коки (*cocche*). Останні мали велику тоннажність і використовувалися також як допоміжні військові судна.

За свідченнями венеційських морських статутів першої половини XIII ст. вантажопідйомність торгових суден становила від 200 тис. до 1 млн. фунтів (приблизно від 94 до 470 тонн), а вже на початку XV ст. вантажопідйомність галер перевищувала 750 тонн, а

коки коливалася від 600 до 800 тонн [16, с. 343].

На початку XV ст. венеційські кораблі щорічно здійснювали від 5 до 7 рейсів, кожен караван при цьому складався з двох, трьох чи, у винятковому випадку, чотирьох галер. З 1440 по 1455 рр. загальна кількість галер, яку винаймали приватні особи, коливалася від 9 (що було випадком) до 20 й у середньому дорівнювало 14; загальний вантаж цих галер становив приблизно 3-4 тис. тонн [16, с. 345-346].

Інтенсивність морської торгівлі вплинула на зміни в організації транспортної служби. Тепер, коли подорож здійснювалася в інтересах держави і в рейсі брали військові судна для охорони і, навіть, для транспортування товарів, то оснащення суден і служба транспорту перебувала у віданні держави [16, с. 344].

Саме держава брала на себе організацію та керівництво транспортною службою: вона визначала кількість озброєних людей на кожній галері, призначала голову каравану та вирішувало дрібні питання, пов'язані з поїздкою. Це робилося не лише з військових і політичних причин, а і в інтересах фіску: держава прагнула забезпечити стягування податків на ввезення та вивіз найцінніших товарів. Саме з цієї причини право перевезення прянощів, шовку й інших дорогих товарів було закріплене за суднами, які здійснювали постійні рейси.

Томазо Моченіго, венеційський дож протягом 1414-1423 рр., у своїй промові-заповіті зазначав, що Венеція володіє не лише 45 галерами із 11 тис. матросів і солдатів на них, а й 300 нефів вантажопідйомністю більше 120 тонн, які обслуговували 8 тис. матросів, та 3000 невеликих кораблів вантажопідйомністю від 6 до 120 тонн [16, с. 346].

Починаючи з XIV ст. уряд Венеції прагнув зробити всі галери своєю власністю і тому доручав їх будівництво на власному Арсеналі. Але нефи (з прямими вітрилами) для транспортування товарів, зазвичай, належали приватним особам. Інколи у роки найвищого розквіту левантійської торгівлі Венеції нефи використовувалися додатково до галер у лінійному судноплаванні або споряджались для самостійного плавання на постійних «лініях» [16, с. 347].

Значну увагу питанням будівництва «круглих» кораблів і відсотковому співвідношенню вітрильників і галер на венеційському торговому флоті приділяв американський дослідник Ф. Лейн [23]. Автором спеціальної монографії з венеційського суднобудування є також і Дж. Луцатто [24].

У своїй роботі «Шляхами середньовічних мореплавців: Чорноморська навігація Венеційської Республіки у XIII-XV ст.» С. Карпов подає аналіз маршрутів навігації у Чорному морі [12, с. 55].

Після укладання договору у 1319 р. з трапезундським імператором Олексієм II і відкриттям у 1320 р. навігації галей «лінії» у Трапезунд, саме це місто стало головною метою відправлення суден до Чорного моря. Перша відправка галей «лінії» до Тани відноситься до 1322 р., а систематична навігація розпочалася з 1330-х рр. До 1338 р. до Трапезунду ходили по 8 галей, до Тани – по 2 галей на рік.

У перший період судна відправлялися прямо до Трапезунда, або караван поділявся на дві частини і один (більший) йшов до понтійських берегів, а другий – до гирла Дону. Захід в інші чорноморські порти не передбачався. У 40-і рр. XIV ст., після розпаду держави ільханів і з першими симптомами торговельної кризи, роль Тани як основного порту відправлення галей дещо зростає. Але Тана не завжди була доступна для галей «лінії». Після венеційсько-генуезької війни 1350-1355 рр. вона була закрита як для венеційців, так і генуезців. Венеційці активно шукали альтернативу Тані. У 1356-1357 рр. вони відправляють свої галей «лінії» до Провато – порту, пов'язаного із великим татарським торговим центром Солхатом. Ординська влада дозволила венеційцям тоді облаштувати факторію у Провато [20, с. 35-36], але закріпитися там їм не вдалося через близькість генуезької Кафи. У 1382 р., після чергової війни з генуезцями 1378-1381 рр., венеційці в останній раз повторюють спробу йти до Провато для торгівлі із Солхатом. Але й ця спроба була невдалою. Цей маршрут не закріпився і венеційці й надалі ходили до Тани. Ймовірно, певну роль у цьому відіграла і загальна криза політичної стабільності у Золотій Орді, яка вплинула і на становище Солхату [15, с. 154].

Почасти, коли відносини з генуезцями були мирними, допускали захід венеційських галей «лінії» до Кафи. Але податки з іноземних купців були великими і, щоб уникнути їх сплати, Сенат передбачав можливість короткотермінової стоянки поблизу мису Св. Іоанна, недалеко від Кафи (1396-1397, 1399 і 1433 рр.)

У другій половині XIV – на початку XV ст. заходи у порти Північного Причорномор'я так чи інакше були пов'язані з кризою Тани чи відсутністю плавання туди після розгрому Тимура у 1395 р. З 20-х рр. XV ст. частішають

відвідування галейми «ліній» генуезьких факторій, зокрема Кафи. Ймовірніше за все, це результат домовленості з генуезцями.

Після невдалої спроби закріпитися у Провато, венеційці прагнули налагодити сполучення з Монкастро. У Монкастро також існувала генуезька колонія і через нього здійснювався зв'язок італійських республік з молдово-валаськими та польсько-литовськими землями. У 1435-1437 рр. передбачалося направлення однієї з галей Романія-Чорне море у Монкастро зі стоянкою у 15 днів. Але і Монкастро не став для венеційців постійним портом і центром торгівлі. Базовими станціями залишалися Тана і Трапезунд.

Плавання у Тану в XV ст. нерідко зривалося. Патрони галей відмовлялися направляти судна до Тани, навіть під загрозою штрафів від Сенату. Стійке небажання патронів здійснювати навігацію до Тани пояснюється стійким недовантаженням товарів *sottilli* у Тані, яка перебувала у кризовому стані. Витрати та ризики не окупалися прибутками від фрахту. Для самої Тани прихід галей мав першочергове значення, оскільки таким чином до Тани надходили необхідні засоби, зокрема зброя та військові. Саме тому Сенат і наполягав на здійсненні навігації.

Варто також відзначити, що якщо у 20-40-і рр. XIV ст. до складу каравану галей Романія-Чорне море входило у середньому 7,6 суден, то у другій половині XIV ст. – 3,6, а у першій половині XV ст. – лише 2,8. Це скорочення числа галей не компенсувалося збільшенням тоннажу: зі 140-150 т на початку XIV ст. до 160-170 т у XV ст.

Звичайно, навігація галей «лінії» не була єдиною формою венеційського судноплавства. Поруч із нею існувала і приватна навігація парусних неозброєних суден. Але перевозити на них дорогі товари (спеції, шовк, дорогоцінне каміння, хутро) було заборонено. Тому криза навігації галей «лінії» був вираженням кризи транзитної торгівлі предметами розкоші, пріоритетними для венеційського купецтва у Причорномор'ї [12, с. 56-59].

Опрацьовані істориками письмові джерела на сьогодні знаходять підтвердження у ході археологічних досліджень, зокрема підводних, на території Кримського півострова. Починаючи з 1990 р. експедицією Центру підводної археології Київського національного університету імені Тараса Шевченка у Судакській бухті, поблизу Нового Світу проводилися розкопки затонулого середньовічного судна. Письмові італійські джерела й археологіч-

ні дослідження дозволяють висувати припущення, що знайдене судно – це пізанська торгова галера, спалена на цьому місці після морського бою між пізанцями та генуезцями у 1277 р. [10]

Глибина у місці корабельної аварії становить 11-14 м. Сам корпус корабля не зберігся. До нинішнього часу під час розкопок знайдено лише окремі фрагменти дерев'яного корпусу, парусного оснащення та корабельного інструменту.

Археологічний матеріал із затонулого судна представлений чотирма групами знахідок – керамічні, дерев'яні, скляні та металеві предмети.

Найбільшою за чисельністю та найкраще дослідженою є група кераміки. Вона представлена тарними судами з товаром (вино й олія), серіями столової кераміки для продажу та комплексом кухонної кераміки для повсякденних потреб екіпажа (піфоси, тарілки, чашки, горщики тощо). Аналіз колекції дозволив дослідникам з'ясувати, що деякі предмети належали безпосередньо членам екіпажу та пасажиром, інші – призначалися на продаж. Комплекс столової полив'яної кераміки представлений різними видами посуду, яка зустрічається у чорноморському та середземноморському регіонах у XIII ст.

Друга група представлена дерев'яними предметами. Знайдено окремі шматки дерев'яної обшивки, деталі парусного оснащення, інструменти для обслуговування корабля. Також у колекції дерев'яних предметів наявні і побутові речі членів екіпажу: орнаментовані та неорнаментовані гребні, їх заготовки та ложки.

Окремою групою представлені скляні вироби з венеційського скла. Їх набагато менше і вони сильно фрагментовані.

Четверту групу становлять металеві предмети. Знайдено кухонні котли та горщики. Наявні також дрібні предмети екіпажа і скарб монет. Частина предметів остаточно не ідентифікована.

Аналіз матеріалу дозволяє стверджувати, що основний вантаж, який призначався на продаж, становили керамічні вироби [3].

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Бертье-Делагард А.Л. Исследование некоторых недоуменных вопросов средневековья в Тавриде // Известия Таврической ученой архивной комиссии. Симферополь, 1920. № 57. С. 1-135.
2. Брун Ф. О поселениях итальянских в Газарии: Топографические и исторические заметки // Черноморье: Сборник исследований по исторической географии Южной России Ф. Бруна (1852-1877). Одесса, 1879. Ч. 1. С. 189-240.

3. Валентинова Е.Н., Зеленко С.М. Холодное оружие с кораблекрушения итальянской галеры XIII века в Черном море у берегов Крыма // Вопросы подводной археологии. 2015. С. 5-18.

4. Веймарн Е.В. О двух неясных вопросах средневековья юго-западного Крыма // Археологические исследования средневекового Крыма. Київ: Наук. думка, 1968. С. 45-82.

5. Георгия Пахимера История о Михаиле и Андронике Палеологах. Санкт Петербург: В типографии Департамента уделов, 1862.

6. Господаренко О. До проблеми італійської колонізації півдня сучасної України у XIII-XIV ст. // REGIONES EUXINUM SPECTANTES. Stosunki kulturowe, etniczne i religijne na przestrzeni dziejów. Pod redakcją Łukasza Gędkła, Tomasza Krzyżowskiego, Michała Michalskiego. Kraków, 2012. S. 225-236.

7. Господаренко О.В. Кафа і Тана в системі італійської міжнародної торгівлі XIII-XV ст. // Историчний архів. Наукові студії: Збірник наукових праць. Миколаїв: Вид-во ЧДУ імені Петра Могили, 2014. Вип. 13. С. 111-116.

8. Дживелегов А.К. Торговля на Западе в средние века. СПб., 1904. 227 с.

9. Еманов А.Г. Север и юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII-XIV вв. Тюмень: МИ «РУТРА», 1995. 225 с.

10. Зеленко С.М. Подводная археология Крыма. Київ: ИД «Стилос», 2008. 272 с.; илл.

11. Карпов С.П. Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII-XV вв.: проблемы торговли. Москва: Изд-во МГУ, 1990. 336 с.

12. Карпов С.П. Путиями средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской республики в 13-15 вв. Москва: Наука, 1994. 158 с.

13. Карпов С.П. Трапезундская империя и западноевропейские государства в XIII-XV вв. Москва: Изд-во Моск. ун-та, 1981. 232 с.

14. Конавалова И.Г. Итальянские купцы в Северо-Западном Причерноморье в XIII в. // Древнейшие государства на территории СССР. Сб. науч. статей за 1987. Москва: Наука, 1989. С. 301-309.

15. Крамаровский М.Г. Солхат-Крым. К вопросу о населении и топографии города в XIII-XIV вв. // Итоги археологических экспедиций Государственного Эрмитажа. Ленинград, 1989. С. 141-157.

16. Луццатто Дж. Экономическая история Италии. Античность и средние века. Перевод с итальянского М.Л. Абрамсон. Под ред. и с предисл. С.Д. Сказкина. Москва: Изд-во иностранной литературы, 1954. 456 с.

17. Полевой Л.Л. Международная черноморская торговля и социально-экономическое развитие Днестровско-Карпатских земель во второй половине XIII-XIV в. (по материалам истории товарно-денежного отношения) // Социально-экономическая и политическая история Молдавии периода феодализма. [Сб. науч. трудов]. Кишинев: «Штиинца», 1988. С. 7-22.

18. Руссев Н.Д. На грани миров и эпох. Города низовьев Дуная и Днестра в конце XIII-XIV вв. Кишинев: ВАШ, 2000. 240 с.

19. Самарина Н.В., Щербина А.В. История Дона и Северного Кавказа с древнейших времен до 1917 года. URL: http://hist.citl.cc.rsu.ru/Don_NC/Don_beg.htm

20. Скржинская Е.Ч. История Таны (XIV-XV вв.) // Барбаро и Контарини о России: К истории итало-русских связей в XV веке. Вступ. ст., подг. текста, пер. и коммент. Е.Ч. Скржинской. Ленинград, 1971. С. 29-64.

21. Фионова Н.А. Венецианское кораблестроение в XIII-XV вв. // Ученые записки Горьковского университета. Из истории социально-экономического и политического развития стран Западной Европы в XI-XVII вв. Горький, 1971. Вип. 109. С. 28-44.

22. Balard M. La Romanie génoise (XII – début du XV siècle). Paris, Sorbonne, 1976. Т. 2.

23. Lane F.C. Venetian ships and shipbuilding of the Renaissance. Baltimore, 1934.

24. Luzzatto G. Per la storia delle costruzioni navali a Venezia. Venezia, 1925.

Воронов Сергій Італійська колонізація у контексті розвитку судноплавства південноукраїнського регіону (XII-XV ст.)

Публікація розкриває різні аспекти розвитку судноплавства та торгівлі на теренах Південної України. Автором простежується виникнення італійських торгових факторій, політичні й економічні умови їх існування, судноплавства італійських колонізаторів. Аналізуються типи суден, їх характеристики, роль у морській торгівлі.

Ключові слова: італійська колонізація, судноплавство, Південна Україна, чорноморська торгівля

Воронов Сергей Итальянская колонизация в контексте развития судоходства южноукраинского региона (XII-XV вв.)

Публикация раскрывает различные аспекты развития судоходства и торговли на территории Южной Украины. Автором прослеживается возникновение итальянских торговых факторий, политические и экономические условия их существования, судоходство итальянских колонизаторов. Анализируются типы судов, их характеристики, роль в морской торговле.

Ключевые слова: итальянская колонизация, судоходство, Южная Украина, черноморская торговля

Voronov Sergii Italian colonization in the context of the development of navigation in the South-Ukrainian region (XII-XV centuries)

The publication reveals various aspects of the development of shipping and trade in the territory of South Ukraine. The author traces the emergence of Italian trading factors, the political and economic conditions of their existence, navigation of the Italian colonialists. It analyzes the types of ships, their characteristics, their role in maritime trade.

The author notes that the main goods that were transported by the Italian courts were wine, vegetable oil, dining ceramics. Rarely, ships transported expensive goods – spices, silk, precious stones, fur, expensive Venetian glass, etc.

The general conclusion – the Italian colonization of the North Black Sea region played an important role not only in the development of the land, but also influenced its economic development, the development of shipping, contributed to the emergence of new shipping routes in the Black Sea basin.

Keywords: Italian colonization, shipping, South Ukraine, Black Sea trade

Рецензенти:

Господаренко О.В., к.і.н., доцент

Смирнов І.О., к.і.н., доцент

Надійшла до редакції 23.07.2017 р.