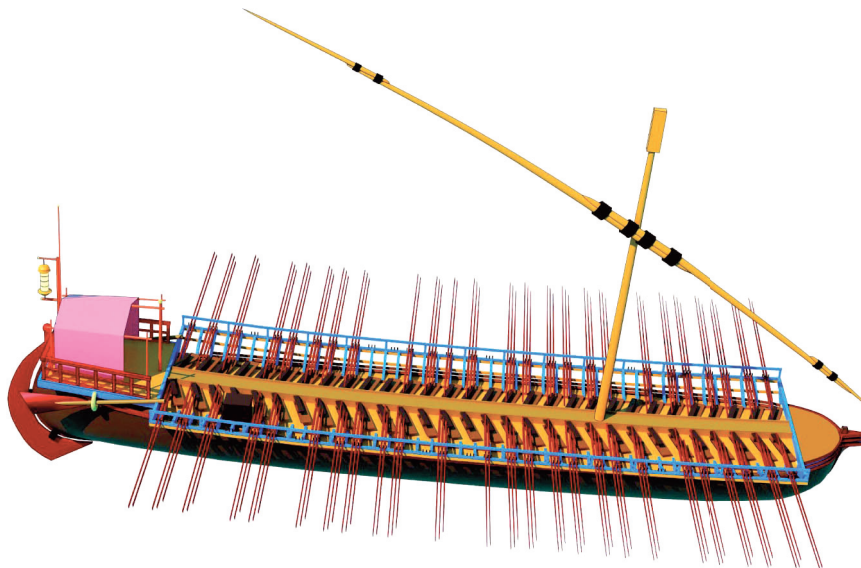


Ігор Смагін

ІСТОРІЯ ВІТЧИЗНЯНОГО МОРЕПЛАВСТВА І СУДНОБУДУВАННЯ

Частина 3 Галери і нави біля берегів Генуезької та Венеційської Газарій



Київ
НВ "Нова Думка"
2026

УДК 94:656.6(4771+629.5.02
С 50

Смагін І.І.

С 50 Історія вітчизняного мореплавства XIII–XV ст. Частина 3. Галери і нави біля берегів Генуезької та Венеційської Газарій. — Київ: ТОВ «Наукове видавництво “Нова Думка”», 2026. — 300 с.: іл.

ISBN 978-617-8816-07-0 серія «Історичні науки»

ISBN 978-617-8816-48-3 ЧЗ

Чорноморсько-Азовський регіон у XIII—XV ст. був важливим перехрестям торговельних шляхів між Азією та Європою. Саме тут венеційські й генуезькі колонії стали осередками поширення нових знань і технологій у сфері судноплавства й суднобудування.

У книзі висвітлюється взаємозв'язок історії Візантії та італійських морських республік з історією України, розкриваються обставини виникнення італійських поселень у Причорномор'ї, аналізується роль морської торгівлі та військових походів. Читач дізнається, на яких суднах венеційці й генуезці здійснювали морські перевезення, а також які особливості навігації, суднобудування, транспортування та правового регулювання визначали чорноморсько-азовське судноплавство.

Видання адресоване науковцям, викладачам, учителям, студентам, курсантам та всім, хто цікавиться історією українського судноплавства і суднобудування.

УДК 94:656.6(477)+629.5.02

ISBN 978-617-8816-07-0 серія «Історичні науки»

ISBN 978-617-8816-48-3 ЧЗ

© Смагін І., 2026

© НВ «Нова Думка», 2026

ЗМІСТ

Передмова	4
Візантійська імперія й шлях морських італійських республік до Чорного моря	8
Особливості італійського суднобудування і мореплавства	
<i>Від перших середземноморських галер до Galea Rubea (Червона галера) з Провансу та каталонських галер XIII ст.</i>	38
<i>Ординарна галера як трирема XIII–XV ст.</i>	62
<i>Торговельні галери</i>	83
<i>Тариди – військові транспортні судна</i>	101
<i>Малі галери</i>	114
<i>Круглі судна</i>	127
Північне Причорномор'я й Приазов'я та Крим у системі європейського мореплавства XIII–XV ст.	
<i>Судноплавство у візантійському Криму до 1204 року</i>	192
<i>Торговці і війни Русі-України на шляхах до Чорного та Азовського морів</i>	206
<i>Венеційська Газарія в межах Венеційської Романії</i>	215
<i>Генуезька Газарія на півдні сучасної України</i>	232
<i>Авліта і Каламіта – морські ворота князівства Феодоро</i>	271
Післямова	283
Список використаних джерел та літератури	285
Словник морських та суднових термінів	295

ПЕРЕДМОВА

Згадуючи навчання на історичному факультеті радянського педінституту, не можу не зауважити, що заідеологізовані партійно-історичні схеми вітчизняної історії не мотивували до зацікавленого заглиблення в особливості таких спеціалізованих історичних курсів, як, наприклад, історія мореплавства, історія суднобудування чи історія техніки.

Історія судноплавства й суднобудування українського народу випадала з усталених ідеологічно-догматичних схем радянської історичної науки. Спочатку ідеологи СРСР, а пізніше їхні імперські нащадки з північної федерації привласнювали події і факти давньої і середньовічної історії українських земель, відбираючи разом із правом на державність право на власну історію мореплавства і суднобудування. Ракова пухлина імперської ідеологічної індоктринації поглинала знайдені істориками й археологами артефакти та писемні джерела, частина з яких ставала доступною лише в музейних експозиціях та архівних сховищах Москви і Ленінграда-Петербурга. Саме тому назви небагатьох праць радянських істориків Володимира Мавродіна й Юрія Тушина, присвячені історії мореплавства в Чорному й Азовському морях в добу Середньовіччя й Нового часу, починалися словами «Русское мореплавание...» і «Русское мореходство...» [129; 169].

Недалекоглядна українська влада пострадянської передвоєнної доби давала змогу російським археологам й історикам у співпраці з українськими колегами вільно працювати на теренах Криму й причорноморських та приазовських регіонів України, не звертаючи уваги на те, що продовжувалося привласнення нашої матеріальної і духовної історії так званим «старшим братом» та не закінчувалася індоктринація історичної пам'яті вірусом спільного минулого. Значна частина українських істориків і археологів, які спеціалізувалися на проблемах давньої і середньовічної доби, залишившись на окупованих федерацією українських територіях після 2014 р., продовжили роботу вже як «російські» історики й археологи, зливаючи в яму імперських амбіцій свої напрацювання й науковий авторитет.

Бойові дії 2022–2023 рр. на українських землях супроводжувались звичним для москвитів пограбуванням музеїв й архівів, експонати та документи з яких традиційно вивозилися в імперське лігво для подальших фальсифікацій і використання в ідеологічній гібридній війні.

У мої студентські роки про періоди візантійського та італійського судноплавства в Чорному й Азовському морях, про життя в генуезьких і венеційських поселеннях на території Північного Причорномор'я у XIII–XV ст., про вир подій у



Мал. 1. Морські простори, на яких відбувалися історичні події, описані в цій книзі

міжетнічному казані приморських міст Криму в XIII–XV ст. пересічний студент-історик педінституту знав мало, і знання ці були фрагментарні на рівні двох абзаців з другої частини першого тому восьмитомної *«Історії УРСР»*. Виключенням уважалося занурення в частину цієї проблематики в межах окремої фахової спеціалізації в процесі студентських наукових досліджень чи вивчення спецкурсів в університетах.

У ті часи бажання заглибитися в середньовічну історію вітчизняного судноплавства одразу ж ускладнювалося відсутністю відповідних наукових праць та доступних джерел з цієї тематики.

Найбільш відомими радянськими дослідженнями були роботи згаданих В. Мавродіна [129] і Ю. Тушина [169] та популярні книги О. Снісаренка [154; 155].

Сьогодні завдяки реальній і дистанційній доступності музеїв та наукових бібліотек світу, можливості ознайомлюватися з історичними джерелами, монографіями, журнальними статтями та матеріалами наукових конференцій відкривається шлях до глибшого занурення в історію італійських морських республік XIII–XV ст., нерозривно пов'язану з діяльністю їхнього активного населення в басейнах Чорного й Азовського морів та взаємодією з місцевим населенням.

Але знайомство з працями сучасних українських дослідників судноплавства виявляє своєрідну змістову пустку між періодом героїзованих походів київських князів на Візантію й Болгарію та аж до козацьких морських походів на Чорне



Мал. 2. «Генуезька фортеця. Судак». Худ. О. Дмитрієв, 1976 р.

море в XVI–XVII ст. Складається хибне враження, що у вітчизняній історії судноплавства і суднобудування історично значущих подій у цей проміжок часу не відбувалося.

Досі лише вузькі спеціалісти «копали» й «копають» цілину середньовічної і ранньої модерної історії, кожний(-на) у своїй «траншеї» предмета дослідження. Відсутність вітчизняних синтетичних історичних праць з історії мореплавства цього періоду, що за змістом охоплювали б територіальні межі сучасної України, спонукає до власних наукових розвідок і популяризації їх результатів.

Аналіз наукових здобутків вітчизняних і зарубіжних істориків показує, що значна увага приділялася історії середньовічного Криму, тоді як історія територій Північно-Західного Причорномор'я та Приазов'я досліджена значно менше. При цьому наявні праці здебільшого висвітлюють окремі фрагменти історії мореплавства або ж події, у межах яких мореплавство й суднобудування розглядаються лише як другорядні елементи загальної проблематики історії Середньовіччя.

Сучасна формальна освіта з духовного блага переведена в розряд освітніх послуг, тому в пересічного «споживача» чи «набувача» такої послуги від авторів наукових й історико-популярних текстів складається враження, що з XIII ст. й аж до XVII ст. Причорноморські степи залишалися пустою – територією, по якій в різні часи лише пересувалися чи тимчасово зупинялися орди кочовиків та в добу козаччини пролітали козацькі загони. А Кримський півострів був територією, де історія творилася виключно на



Мал. 3. «Стара Кафа (Генуезька фортеця)». Худ. К. Богаєвський, 1931 р.



Мал. 4. Модель венеційської галери. Арсенал, Венеція. Фото автора

суходолі. Зрештою, формується думка, що в історії чорноморсько-азовського судноплавства в цей час був період застою. Ці слова я можу підтвердити наявними вітчизняними роботами з історії судноплавства [123; 132; 143], де між періодом морських походів київських князів та козацькими нападами на землі Османської імперії й Криму знаходиться велика біла пляма. Ця пляма лише іноді перетворюється на кілька речень чи абзаців, де згадується італійське мореплавство на Чорному та Азовському морях.

Виникає питання: чи коректно вважати складником нашої морської історії факти й події, пов'язані з життям італійських поселень у Північному Причорномор'ї та Криму? Чи мають генуезьке й венеційське суднобудування та судноплавство стосунок до вітчизняної історії? Відповідь, на мою думку, є ствердною. Подібно до того, як італійські історики розглядають чорноморський період діяльності венеційців і генуезців як невід'ємну частину історії Венеції та Генуї, ми також можемо вважати діяльність італійців на українських землях складником вітчизняної історії.

Очевидно, що події, які відбувалися на землях, що географічно належать до території сучасної України, є частиною нашої історії. Історії складної, у певні періоди навіть трагічної, але саме тієї, незнання якої одними та свідоме перекручування іншими створюють підґрунтя для інформаційних маніпуляцій у сучасній гібридній війні проти України.

Судноплавство і суднобудування у приморських поселеннях практично ніколи не зникало. Просто змінювалися масштаби, цілі, проекти. На процеси суднобудування і судноплавства значно впливали традиції й підходи великих морських держав: Візантії, Генуї, Венеції.

Ще одне хибне уявлення, яке формується у багатьох читачів історичної літератури, що візантійське судноплавство й візантійське панування в Причорномор'ї ніби раптово закінчилися і цю порожнечу одразу заповнили італійські галери і нефи. Насправді, багато років у надрах римсько-візантійської морської традиції формувалася й розвивалася традиція мореплавства окремих адриатичних, тирренських і лігурійських міст, які в період XIII–XV ст. презентували здобутки чорноморсько-азовського мореплавства та суднобуду-

вання, яскраво виокремившись з візантійського й латинського світів.

Підходи, які стали традиційними в суднобудуванні і судноплавстві жителів Малої Азії, Балканського півострова, Подунав'я, Північного Причорномор'я і Приазов'я, Криму, Кавказу формувалися під впливом і в контексті римського, візантійського, італійського судноплавства.

Чому Чорноморсько-Азовський регіон був привабливим для італійських морських республік? Відповідь очевидна – трансконтинентальна торгівля, Великий Шовковий шлях, перехрестя суходільних і водних торговельних шляхів, які сходилися саме тут.

Коли я починав роботу над цією книгою, уявляв собі структуру викладу, у послідовності й змістовому наповненні якої можна було б подумки охопити цей період як сюжет цікавого науково-популярного фільму, що запам'ятається і який згодом захочеться переглянути ще раз. Водночас існує потреба спиратися виключно на наукові факти з відповідними посиланнями на джерела та публікації вчених. Саме тому книга міститиме багато цитат і посилань, що наблизитиме її до академічного тексту.

Очевидно, що потрібно буде дати відповіді на низку важливих питань:

Яка доля візантійської державності на землях Криму і куди зник (і чи зник?) візантійський флот? Коли, чому і які італійські поселення з'явилися у Причорномор'ї, та яка роль судноплавства в цих подіях? Як відбувалася взаємодія між прибульцями, нащадками візантійської державності, кочовиками, татарами Криму, і яка роль у цій взаємодії мореплавства і суднобудування?

Пошук відповідей на ці питання беззаперечно приведе нас до необхідності дослідити типи і види суден і кораблів, які використовували автохтони і прибульці. Дізнатися про особливості навігації, суднобудування і судноремонту, перевезення товарів, правового забезпечення судових перевезень. Зрозуміло, що найбільш яскравими моментами будуть ті, що пов'язані з морськими сутічками, цікавими та курйозними фактами морської історії означеного періоду.

Маю надію, що висвітлені в книзі події і факти, пов'язані з історією мореплавства італійських морських республік, допоможуть читачам сфор-



Мал. 5. «Балаклава, вхід у бухту». Худ. Карл Кюгельген, 1824 р.

мувати уявлення про вплив мореплавства на політичний, економічний та культурний розвиток Генуезької та Венеційської Газарій, що знаходилися в межах території сучасної України.

Джерельною базою для опису подій і реконструкції кораблів та суден став комплекс досліджених і описаних матеріальних джерел (рештки знайдених кораблів та їх оснащення), писемні джерела (хроніки, життєписи, ділові та державні документи, кораблебудівні трактати, листування, щоденники, давні словники та енциклопедії), наукові публікації (монографії, статті, збірки конференцій), зібрання провідних музеїв та бібліотек світу, іконографічні джерела (картини, мозаїки, книжкові мініатюри, фрески, витвори пластичного мистецтва та ін.). Цікавими також є сучасні моделі і реконструкції середньовічних суден, частина з яких зберігається в музеях Європи, частина повноцінно виявляє свої морехідні властивості на поверхні морів і річок.

Зауважу, що Україну в сучасних територіальних межах ми розглядаємо в історичному контексті як країну, де в період Середньовіччя перехрещувалися торговельні шляхи Схід-Захід, Південь-Північ. Країну, територія якої після експансії Риму і Візантії привабила до себе італійські морські республіки.

Морська історія в басейнах Чорного й Азовського морів у період XIII–XV ст. творилася переважно на основі італійського мореплавства, що стало своєрідним ядром, навколо якого на власних орбітах рухалися й підсилювалися автохтонні традиції суднобудування і судноплавства.

У приморських містах і поселеннях Генуезької і Венеційської Газарій здійснювалося судноплавство, суднобудування і судноремонт, творилися й розвивалися регіональні і міжнародні зв'язки між мешканцями узбережжя та материкової Європи. Генуезька Газарія в Криму, Трапезундська імперія

на Північному Сході Малої Азії, поселення Венеції в Причорномор'ї і Приазов'ї активно впливали на розвиток традицій мореплавства, сформованих у часи грецької колонізації та римського і візантійського панування.

Коли ми чуємо про те, що сучасна Україна політично й економічно рухається в Європейський Союз, то факти морської історії, починаючи з грецької колонізації, вказують на визначну роль причорноморських українських земель у давній і середньовічній європейській історії. Ми вже багато віків культурно й економічно є важливим європейським осередком, ключовим суб'єктом історії Європи в певні історичні періоди. І намагання відібрати в українців морську історію є

спробою перекреслити нашу європейськість. Тепер щодо структури книги.

Вона складається з кількох частин. Насамперед ми познайомимося з італійськими морськими республіками, з їх відносинами з Візантійською імперією в епоху Хрестових походів. На основі значного масиву наукових публікацій і джерел ознайомимося з особливостями суднобудування в Середземноморському басейні, з основними різновидами «довгих» кораблів і «круглих» суден.

Після короткого опису політичних подій та економічних причин, що спонукали італійців зацікавитися Чорним і Азовським морями, ми зануримося в історію Венеційської і Генуезької Газарій, причорноморських візантійських володінь та поселень від дельти Дунаю до гирла Дніпра.

Зміст морських і суднобудівних термінів роз'яснюється в словнику, наведеному в кінці книги.

Як автор я не претендую на гучні наукові відкриття чи оригінальні теорії. Своє завдання бачу в систематизації й уточненні знань, уже здобутих істориками й підводними археологами з різних країн, та популяризації цих знань серед українського загалу, спираючись на наукові факти і джерела, вибудовуючи текстову основу з ілюстративним супроводом.

Маю надію, що ця книга стане в пригоді насамперед учителям та викладачам історії України, оскільки молода генерація українців має пам'ятати, що все-таки бог Нептун, утілений в однойменну українську ракету, любить Україну й захищає українські моря від імперських зазіхань держави, яка вже неодноразово в історії бездарно втрачала свій чорноморський флот.

Отже, вперед під усіма вітрилами!



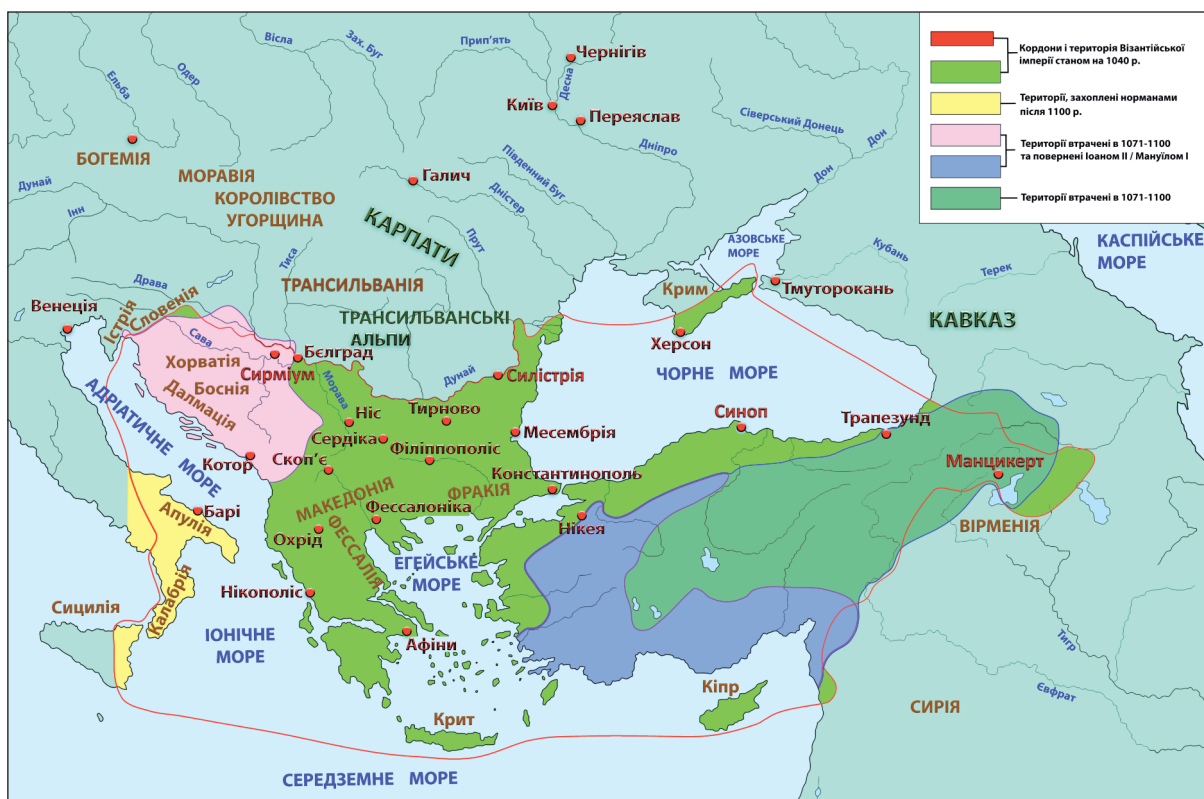
ВІЗАНТІЙСЬКА ІМПЕРІЯ Й ШЛЯХ МОРСЬКИХ ІТАЛІЙСЬКИХ РЕСПУБЛІК ДО ЧОРНОГО МОРЯ

Перед тим, як зануритися у вир подій вітчизняної морської історії XIII–XV ст. на узбережжях та в акваторіях Чорного й Азовського морів, потрібно нагадати про держави, які суттєво вплинули на розвиток мореплавства і суднобудування в цьому регіоні – Візантійську імперію (мал. 7) та морські республіки Середземномор'я (мал. 6). Досить багато подій в історії мореплавства країн Середземномор'я мали прямий чи опосередкований вплив на життя в містах і поселеннях навколо Чорного й Азовського морів.

Побіжне знайомство з морською історією Візантії створює хибне уявлення про існування ніби чіткої хронологічної межі між зникненням в Середземномор'ї кораблів і суден Візантії та появою флотів італійських морських республік. Насправді протягом XIII–XV ст. традиції мореплавства і суднобудування Візантії, представників арабського світу, морських республік Італії, мешканців міст і поселень Провансу, Каталонії, Сицилії, Корсики в басейнах Середземного моря, Чорного й



Мал. 6. Італійські морські республіки



Мал. 7. Візантійська імперія до Хрестових походів

Азовського морів розвивалися у взаємодії, взаємно збагачувалися та набували регіональних і локальних особливостей.

Військово-морський флот Візантійської імперії в XI ст. поступово занепадав, оскільки імперія в цей час не мала значних загроз із моря. До часу появи на престолі Олексія I Комніна в 1081 р. імперія практично втратила військово-морські сили [315, с. 452]. А під впливом римського і візантійського мореплавства набула розвитку морська справа на берегах Лігурійського, Тірренського й Адріатичного морів. Там виникли морські республіки – міста-держави: Венеція, Генуя, Нолі, Піза, Амальфі, Рагуза (нині Дубровник), Гаєта, Анкона (мал. 6).

З X ст. в цих містах інтенсивно розвивалося торговельне й військове суднобудування і судноплавство. Завдяки флотам ці міста брали активну участь у хрестових походах.

Венеція, яка виникла у 812 р. на островах лагуни Адріатичного моря, з самого початку орієнтувалася на море і водний транспорт (мал. 8–11). Приблизно до 1000 р. венеційці ходили на своїх невеликих суднах переважно лагуною, річками і каналами Північної Італії. Після 1000 р. вони стали справжніми мореплавцями й вийшли в Адріатичне море [270, с. 1].

Після розпаду Західної Римської імперії майже всі італійські землі перейшли під владу германців і тільки Венеція залишалася під владою Візантійської імперії [270, с. 2].

Занепад колишнього провідного порту Середземномор'я Марселя (Марсали) стимулював перетворення Венеції на головний порт, через який Західна Європа підтримувала комерційні, дипломатичні й церковні контакти зі Східним Середземномор'ям. Із розвитком морської справи у Венеції, яка була частиною імперської території Візантії, флоту венеційців на початку XI ст. доручили захист узбережжя Адріатичного моря.

У IX–XI ст. венеційці переважно здійснювали річкові плавання долиною річки По. Особливості

річкової навігації того часу й небезпеки, які чатували на судна, спонукали до організації великих караванів та створення організаційних правил судноплавства і для річок, і для Лагуни [270, с. 6–7]. У цей час були сформульовані правила вантажоперевезень, придумано маркування тоннажності суден своєрідними вантажними марками на ватерлінії, розроблена система огляду й контролю суден на перших митницях.

Венеція перетворювалася на місто-ринок. У IX–X ст. великим попитом користувалися раби, яких у цей час привозили зі слов'янських нехристиянізованих країн [270, с. 8].

Розвитку морської справи Венеції сприяли географічні особливості її розташування, наявність сировинної бази для суднобудування (деревина, залізо, пенька тощо), сприятливі умови для судноплавства в Лагуні та Адріатичному морі, постійна потреба забезпечувати морським транспортом ресурси й товари, а також будівництво різноманітних типів і видів суден (військових, торговельних, транспортних, рибальських), що забезпечували життєдіяльність у Лагуні [270].

Вихід до басейну Адріатики спонукав венеційців до торгівлі деревиною. У той час ліси на узбережжі Середземного моря вже були значно проріджені, і лише навколо Венеційської лагуни дерева росли в достатку: на рівнинах – дуби, уздовж річок – ясени й берези, а в горах – ялиці, сосни та ялини [270, с. 8]. Деревина вважалася стратегічним товаром, тому імператори й папа забороняли її продаж мусульманам, так само як і торгівлю рабами.

У середині XI ст. армію і флот Візантійської імперії скоротили, замінивши службу можливістю викупу. Саме тому значну роль в обороні Візантії почали відігравати найманці і наймані флоти [315, с. 76–77; 89], зокрема венеційський флот.

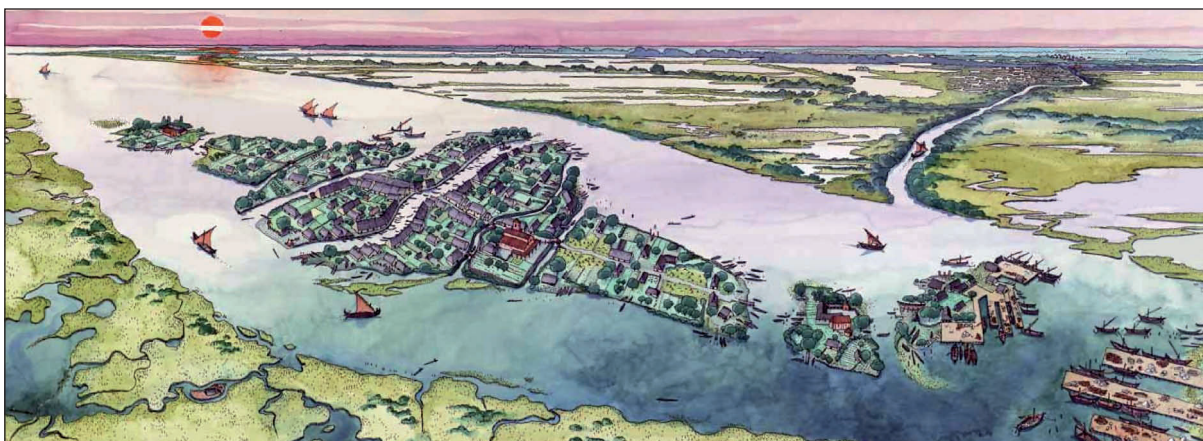
На початку XI ст. перемоги в Адріатиці і під час хрестових походів, наявність значних запасів деревини допомогли венеційцям стати головними перевізниками на сході Середземномор'я [270, с. 8].

Генуя, присутність громадян якої у Середньовіччі на території Криму та Причорномор'я була переважною, розташована в Лігурійських Альпах, що захищали її з півночі від ворожих нападів. У навколишніх землях майже не було корисних копалин, окрім незначних покладів мармуру. Вирощування зернових ускладнювалося через нестачу землі та прісної води. Рибальство також не мало значного розвитку через великі глибини моря біля берегів. На приморській рівнині бракувало родючих земель, проте й тут працелюбні генуезці зуміли організувати експорт вина, каштанів, оливкової олії та лікарських трав.

Через нестачу річок у безпосередній близькості



Мал. 8. Венеція на карті турецького адмірала Пірі Реїса (перша чверть XVI ст.)



Мал. 9. Уявний вигляд поселення Комаккьо в адриатичній лагуні у VIII столітті. Приблизно такий вигляд мала Венеція на початку свого заснування (Університет Ка'Фоскарі – Венеція) [238, с. 73–74]



Мал. 10. Венеція. Георг Браун і Франс Гогенберг. Атлас міст земного світу. Том 1, 1612–1618 рр.



Мал. 11. Сучасна Венеція на карті Google Earth



Мал. 12. Генуя з «Нюрнберзької хроніки», 1493 р.

до Генуї будівництво кораблів здійснювалося вздовж бухт усього узбережжя.

На місці Генуї в античні часи розташовувалася невелика грецька колонія, пізніше – рибальське поселення лігурів Сталія (Σταλία), зруйноване під час війни Риму і Карфагену. Після падіння Риму ця територія завойовувалася остготами, візантійцями, лангобардами, франками. Генуя стала портовим містом після нападу арабів у X ст., коли були зміцнені міські мури та почалися регулярні морські плавання в порти Палестини й Іспанії. Генуя поширила свій вплив на інші міста і поселення Лігурії, Сардинії і П'ємонту.

Розвиток генуезького суднобудування повністю забезпечувався місцевими лігурійськими ресурсами. Так, на підводну частину корпусів суден використовували дуб, на надводну – бук, на обшивку – сосну і ялицю. Усі ці дерева росли навколо Генуї, тому наближеність лісів до корабельних верфей стала основним фактором розвитку суднобудування. Крім того, на цій території в значній кількості вирощували льон для роботи конопатників, а в місцевих майстернях виготовляли необхідні для суднобудування вироби із заліза: від цвяхів до якорів.

Про розвиток суднобудування в Генуї інформують такі писемні джерела як нотаріальні акти на будівництво кораблів. Найдавніший датується 1190 р. і стосується будівництва в Генуї для клієнта з Ніцци судна бучіо (buscio) довжиною біля 30 м (40 goe) і шириною 4,25 м. Майстер Джованні «де Гулліоне» мав забезпечити деревиною це будівництво й повністю оснастити судно, за виключенням весел. На виконання роботи передбачалося 6 місяців [262, с. 74].

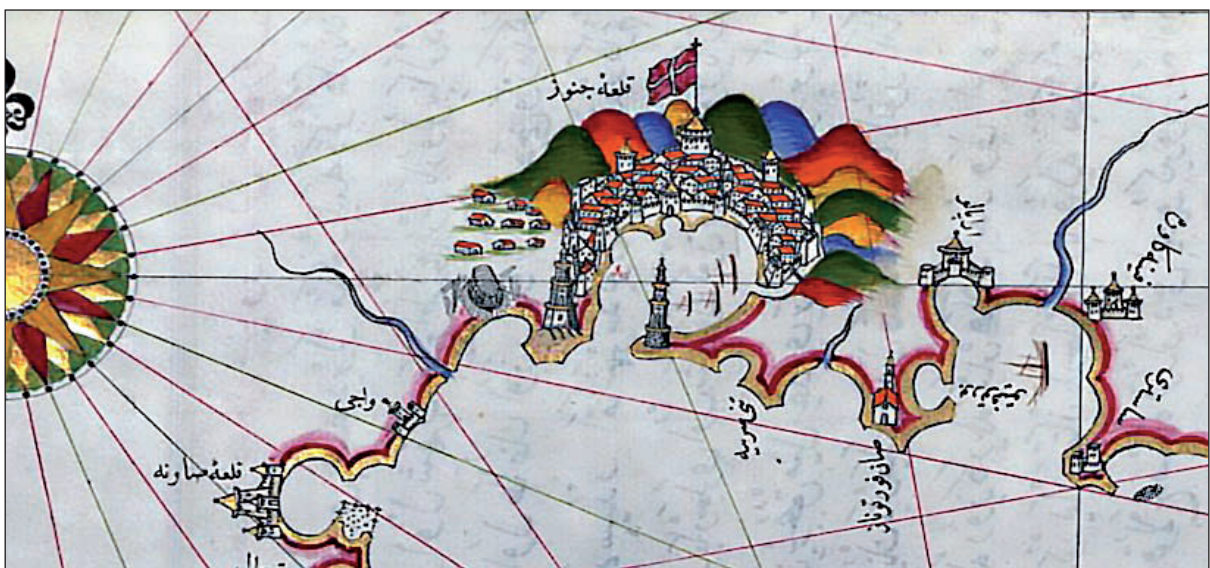
У 1100–1250 рр. Генуя стрімко зростала й встановила контроль над усією Лігурією. До 1250 р. суперництво між Венецією та Генуєю пригальмовувалося їхньою спільною ворожнечею з пізанцями, які становили для венеційців значну загрозу в Романії, а для генуезців – у Західному Середземномор'ї. Піза була переважно *гібелінським* містом, тобто вона підтримувала німецьких імператорів у боротьбі з папством. Генуєю керували в основному *гвельфи*, тобто вона підтримувала па-



Мал. 13. «Вид Генуї». Худ. Вільям Паррот, 1854 р.



Мал. 14. Мініатюра останньої третини XIV ст. з «Кодексу Кочареллі». Битва за місто Акру.
Але дослідники стверджують, що на мініатюрі зображено порт Генуї



Мал. 15. Генуя на карті Пірі Реїса (перша чверть XVI ст.)



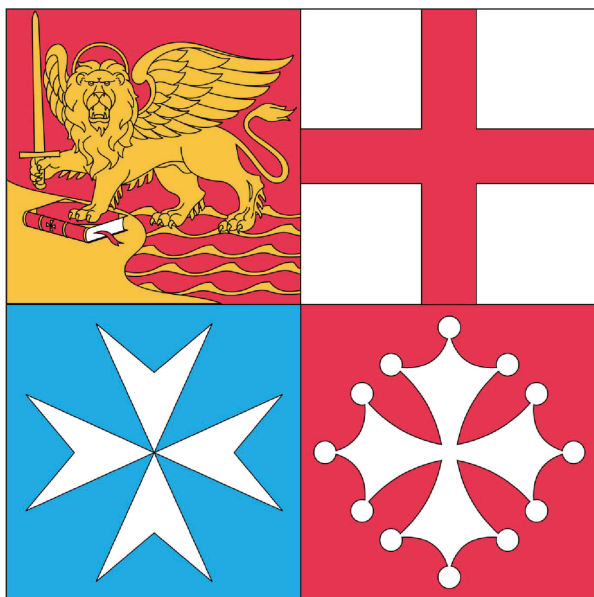
Мал. 16. Порт Генуї середини XVI ст. Фрагмент картини Яна Массейса, 1561 р.



Мал. 17. «Генуя». Георг Браун і Франс Гогенберг. Атлас міст земного світу. Том 1, 1612-1618 рр.



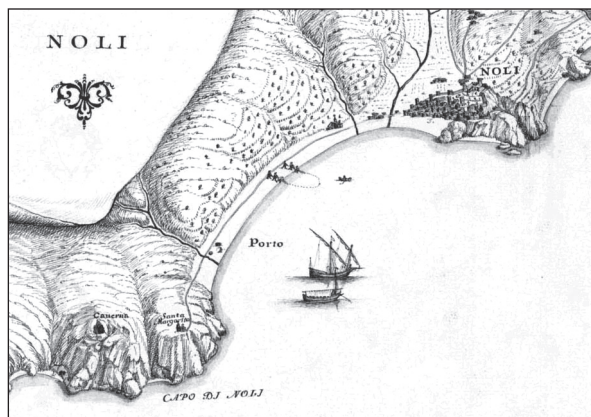
Мал. 18. «Вид Генуї». Христофоро де Гроссі, 1597 р.



Мал. 19. Прапор ВМС Італії, на якому зображено герби найвідоміших морських республік (зверху ліворуч за годинниковою стрілкою): Венеції, Генуї, Пізи, Амальфі

пу, як і Венеція в той самий час. Після смерті імператора Фрідріха II в 1250 р. партія гібелінів у всій Італії послабшала і Піза відійшла для венеційців на другий план, тоді як генуезці ставали все більш небезпечними конкурентами в комерційній сфері [270, с. 102].

Нолі, невеличке поселення в Західній Лігурії, поряд з Генуєю (мал. 20–21), яке перетворилося на могутню морську республіку. Назва «Нолі» засвідчена в документах 1004 і 1005 рр. та, ймовірно, походить від «неаполіс» – «нове місто» і має греко-візантійське походження. Нолі із розташованими поряд поселеннями виконували функцію захисту прибережної Лігурії. Тут життя і море-



Мал. 20. Нолі. З атласу XVIII ст. Маттео Вінзоні «*Pianta delle due riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise ne' Commissariati di Sanità*», 1758, с. 66

плавство процвітали з давніх часів, доки в 641 р. лангобарди не захопили цю територію. Однак саме мореплавство дало поштовх до розвитку міста, і вже близько 1000 р., після розпаду імперії Каролінгів, Нолі увійшло до марки маркізів Савона дель Карретто. У цей час місто володіло могутнім торговельним і військовим флотом [263].

Суднобудування дало можливість жителям Нолі взяти участь у Першому хрестовому поході (1099 р.), за результатами якого місто отримало привілеї від князів Антиохії та короля Єрусалима. Цю республіку називали «Нолі – фрахтувальник суден». Судна Нолі – буцію і тариди – з «клітинними» вітрилами доправляли хрестоносців у Святу Землю, повертаючись додому з великими багатствами.

Швидко Нолі перетворилося на місто моряків, суднобудівників і купців. Економічне процвітання сприяло звільненню Нолі від маркізів Карретто в XII ст. Історики фіксують цю подію 1192 р.



Мал. 21. Нолі. З атласу XVIII ст. Маттео Вінзоні «*Atlante dei Domini*», XXVI, с. 35



Мал. 22. Піза на сучасній карті Google Earth. Річка Арно протікає через місто

Нолі відразу після Генуї і Савони перетворилося на вільний та незалежний муніципалітет з власними консулами, і з цього часу аж до 1797 р. «Нолі марінара» була маленькою за територією, але могутньою морською республікою.

У 1202 р. республіка Нолі уклала договір з Генуєю на правах рівного партнера, а в 1239 р. Нолі набула прав окремого від Савони єпископства.

Разом із Генуєю нолійські кораблі воювали проти Пізи за панування в Тірренському морі, а також брали участь у війнах проти Венеції за контроль над Сходом (1209 р.)

У 1268–1269 рр. нолійці уклали договір з послами короля Франції Людовика IX Святого про оренду багатьох галер та транспортних суден для чергового хрестового походу, і в 1268 р. знаний майстер Джулізіоне да Нолі почав будівництво дуже великого транспортного судна для короля Франції.

Статки, набуті внаслідок хрестових походів, дозволили місцевим майстрам будувати великі галери, а їхнім власникам – зводити 50-метрові башти із зубцями всередині міських стін. Це була резиденція власника галери і своєрідний символ, бо якщо галера гинула в бою чи в штормі, власник башти був зобов'язаний збудувати нову галеру чи зруйнувати свою башту. Коли у Франції було всього 12 галер, у Нолі було 72 галери і 72 башти. Саме тому Нолі називали «Республікою башт». Символічним захисником Нолі вважався св. Євген.

Під час хрестових походів природний порт міста виконував стратегічну роль в організації руху хрестоносців. Кораблі Нолі брали участь у Восьмому хрестовому поході під своїм прапором, а її новозбудований великий корабель (мал. 232) доставив короля Франції Людовіка IX в Туніс. Наприкінці 1300-х рр. порт виявився замалим для

великих галер та багатотоннажних суден. Це призвело до економічної та військової ізоляції Нолі й зміни основних занять населення: з багатих торговців воно поступово перетворилося на рибалок. Наприкінці XIV ст. розпочався занепад морської республіки Нолі.

Піза, на відміну від Генуї, розташована далеко від моря на берегах річки Арно (мал. 22). Замулене гирло Арно не давало змоги пізанцям побудувати порт на морському узбережжі. Але землі навколо міста давали змогу торгувати зерном, худобою, шкірою, вовною, м'ясом та молочними продуктами.

Пізу визнають першою італійською морською державою, яка з XI ст. почала встановлювати контроль над островами Корсика і Сардинія, заснувала торговельні колонії майже в усіх портах Середземного моря. Піза збагачувалася завдяки посе-



Мал. 23. Піза. Зображення з «Нюрнберзької хроніки» (Інкунабула, 1493 р.)