

та, которая существовала на рынке труда. Поэтому многие мастера прибегали к всевозможным хитростям и уловкам, чтобы избежать работы на городскую коммуну; это вызывало протест со стороны менее ловких и удачливых мастеров, которые не могли примириться с мыслью, что их коллегам удастся избежать работы на государство и зарабатывать вдвое больше тех, кто, подчиняясь приказам, трудился в арсенале.

Частное судостроение еще сохраняло в этот период форму ремесленного производства: квалифицированные рабочие попрежнему назывались мастерами; каждый из них имел право держать определенное количество учеников, обычно не более двух (большой частью это были его сыновья или племянники); мастера были обязаны состоять в одном из двух цехов — конопатчиков или судостроительных плотников, так называемых марангонов (*marangoni*) — и соблюдать цеховые статуты. Фактически, однако, это производство не было и не могло быть по своему характеру ремеслом: оно нуждалось в довольно дорогом оборудовании, требовало значительного предварительного капиталовложения, совместной работы значительного числа квалифицированных рабочих и чернорабочих в одном и том же доке, все это приводило к глубокой дифференциации в среде так называемых мастеров. Огромное большинство из них были мастерами только по названию, являясь, по существу, наемными рабочими, получавшими у подрядчика ежедневно или еженедельно заработную плату и питание. Одновременно из их среды выделился немногочисленный слой привилегированных рабочих, занимавших, правда, довольно скромное положение. Сюда входили старшие мастера, которые были собственниками дока и предоставляли работу известному числу мастеров. Но даже этих старших мастеров нельзя считать капиталистами, которые получали прибыль и брали на себя риск, связанный с постройкой корабля. В целом, во всяком случае, до XVI века все расходы и весь риск по предприятию брали на себя судовладельцы; в этот период появились даже особые постановления, запрещавшие мастерам и старшим мастерам предпринимать на свой страх и риск какую-либо постройку и извлекать из нее прибыль.

Итак, с экономической точки зрения, судовладелец является в то же время и судостроителем: когда