

4,5 тонны груза, в то время как при переправке товаров того же веса сушей потребовалось бы, по крайней мере, 15 человек, даже если бы на двух вьючных животных приходилось всего лишь по одному погонщику.

Таким образом, поскольку на один корабль можно было погрузить большое количество товаров, при перевозке морем требовалось несравненно меньшее число людей, чем при сухопутных перевозках; кроме того, морем можно было совершать продолжительные рейсы, не уплачивая никаких поборов за провоз товаров. Все это резко снижало стоимость транспорта. Пеголотти, весьма осведомленный в этих вопросах, сообщает, что венецианская коммуна за перевоз шелка из Венеции во Фландрию взимала фрахт в размере 2 процентов от цены шелка. Правда, к этому следует прибавить страховой взнос, но, поскольку речь идет о путешествии на вооруженных галерах, страховая сумма, очевидно, не была очень высокой; во всяком случае, даже если мы допустим, что Венеция взимала в общей сложности сумму, достигавшую 5 или 6 процентов стоимости груза, эти накладные расходы были значительно ниже тех 15—20 процентов, которые, по вычислениям Сапори, составляли общую сумму издержек при доставке сукна сухопутным и морским путем из Фландрии во Флоренцию. Таким образом, не только такие ценные товары, как пряности, благовония, лекарства, красящие вещества, ткани, шелк-сырец, шерсть в виде сырья и хлопок, но и сравнительно недорогие и громоздкие товары, такие, как соль, лес, металлы и зерно, было выгодно перевозить морским путем даже на большие расстояния.

Столь интенсивные морские сношения вызвали необходимость в организации значительно более сложной транспортной службы. Когда товары шли морем, купец почти всегда либо сам сопровождал их, либо посылал с ними своего компаньона или агента. Теперь, однако, купец, за редким исключением, уже не мог одновременно являться и судовладельцем. В тех случаях, когда путешествия совершались в интересах государства, когда в рейсе в качестве охраны и даже для транспорта товаров принимали участие военные суда, оснащенные судами и служба транспорта находилась в ведении государства. Чаще всего, однако, этим занимались отдельные компании, которые строили или приобретали корабль и осна-