

шали его для определенного рейса или для ряда рейсов. Членами компаний обычно были купцы, но, как правило, даже в этих случаях судовладельцы и купцы действовали в различных экономических сферах. Судовладелец получал прибыль в виде фрахта, уплачивавшегося, согласно условиям договора, за наем целого корабля в течение определенного рейса, или же — как часто случалось при регулярном курсировании судов по твердо установленным маршрутам — за провоз отдельных товаров, принадлежавших разным купцам.

Широко распространенное мнение о том, что морским путем шло лишь крайне незначительное количество товаров, основывается на недоразумении: сторонники этого мнения принимают во внимание только те периодические рейсы, которые организовывало и регулировало государство. Это были рейсы, связывавшие Италию с крупнейшими центрами Средиземноморья, а позднее и бассейна Северного моря. Если бы вся морская торговля или большая ее часть действительно исчерпывалась этими связями, следовало бы прийти к выводу, что размеры торговли были поразительно ничтожны. Так, например, Флоренция, которая приобрела Порто Пизано и Ливорно и после 1421 года приложила все усилия к тому, чтобы стать крупной морской державой, поставила своей целью создать по образцу Венеции и Генуи постоянные рейсы, по которым должны были регулярно курсировать корабли, направлявшиеся в Левант и на Запад. Эти корабли строило и оснащало государство, которое затем сдавало их в наем частным лицам (на определенный рейс). Но скоро Флоренции пришлось сократить транспортную службу до двух галер, отправлявшихся во Фландрию и Англию, и одной галеры, которая ходила в Константинополь. Если считать, что общая грузоподъемность этих галер должна была в среднем составлять 500 тонн и товары занимали менее половины этого груза, то следует прийти к выводу, что ежегодный товарооборот не превышал 750 тонн.

Генуя и Венеция, несомненно, перевозили на своих галерах несколько большее количество товаров, однако и оно оставалось довольно умеренным. В начале XV века венецианские корабли ежегодно совершали от 5 до 7 рейсов, причем каждый караван состоял из двух, трех или — правда, в виде исключения — четырех галер. За 16 лет —