

*С. Марзагалли, К. Пфистер-Лангане**

**СТРУКТУРА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ ФРАНЦИИ
НАКАНУНЕ РЕВОЛЮЦИИ XVIII в.:
ПОПЫТКА СИСТЕМАТИЗАЦИИ**

Авторы статьи, используя недавно созданную и доступную в режиме он-лайн базу данных по маршрутам французских торговых кораблей XVII-XIX вв. Navigoscorpus, показывают, что для успешной оценки интенсивности морской торговли по тому или иному направлению или через тот или иной порт нельзя полагаться на какой-то один показатель (количество кораблей, суммарный тоннаж, размеры уплаченных пошлин и т.д.), поскольку среди них нет ни одного универсального. Многогранная и динамичная картина состояния торговли на тот или иной момент времени может быть результатом только комплексного подхода, предполагающего одновременный учет всех факторов в развитии. Именно такие возможности и открывает упомянутая база данных.

Ключевые слова: история, Франция, экономика, международная торговля, французские порты, Бордо, Нант, Средиземное море

В результате широчайшего распространения судоходства и торговли в Раннее новое время появилось несколько портов, которые торговали со всем миром и замкнули на себя основную часть международной и межконтинентальной торговли. Накануне Французской революции пять портов во Франции – Бордо, Нант, Марсель, Гавр и Руан – снаряжали 90 % французских колониальных экспедиций, а все корабли из Ост-Индии приходили в Лорьян. Все эти центры неоднократно становились объектами исследований¹.

* Сильвия Марзагалли, профессор Университета Ниццы (Центр новой и новейшей истории Средиземноморья), член Университетского института Франции; Кристиан Пфистер-Лангане, профессор Университета Кот-д'Опаль (Булонь-сюр-Мер и Дюнкерк)

¹ По поводу иерархии французских портов в колониальной торговле см.: *Tarrade J. Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789. P., 1972. Vol. 2. P. 733-735.* Об этих пяти портах см.: *Huetz de Lemps Ch. Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV. P. ; La Haye, 1975; Butel P. Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIII^e siècle. P., 1974; Meyer J. L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. P., 1969; Carrière Ch. Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes. Marseille, 1973. 2 vols.; Dardel P. Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle. P., 1963;*

Возникла иерархия портов, основанная не только на количестве приходящих и уходивших кораблей, их тоннаже и обширности земель, с которыми торговал порт, но и на их способности привлекать корабли, зарегистрированные во множестве других гаваней. Важную роль в развитии порта играла его доступность для кораблей, а также связь с внутренними территориями, рынками и производственными районами, и, наконец, политические решения, дававшие тому или иному порту особые привилегии. Предметом настоящей статьи являются не причины возникновения крупных портов, а их взаимоотношения с менее значительными портами.

Иерархия портов означает поляризацию торговли, но не предопределяет единую морфологию. Моряки и корабли из небольших портов везли местные товары в один или несколько узловых центров и забирали оттуда импортные товары. Таким образом, они вносили свой вклад в создание региональной торговой сети, в которой крупные порты контролировали торговлю на дальние расстояния, а небольшие порты обеспечивали дополнительные транспортные услуги и торговлю. Получившаяся сеть была очень густой. Хотя сам механизм создания подобной сети уже был описан, пространственное измерение подобных транспортных услуг и торговли еще не подвергалось систематическому анализу², и ученые не заходили дальше попыток выяснить, какие небольшие порты обслуживали тот или иной крупный. Вследствие этого, мы не можем оценить, могли ли небольшой порт быть связан сразу с несколькими крупными центрами. Таким образом, мы не располагаем пространственной картиной этих связей и взаимодействия портов.

Авторы настоящей статьи предлагают поменять линейную перспективу изучения этих связей с одной-единственной точки зрения (как правило, точки зрения большого порта) на системный подход, предполагающий изучение сразу всех портов. Чтобы показать, какие возможности может таить в себе новый подход, мы используем данные, которые мы

Le Bouëdec G. Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770), неопубликованная диссертация. Université de Paris IV-Sorbonne, 1982; *Le Bouëdec G.* Le port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée ; une reconversion réussie, XVIII^e-XIX^e siècles. P., 1994.

² Вместе с тем см. документы международной конференции, организованной *Navigocorpus*: Le transport maritime et ses acteurs à l'époque moderne, de la mer du Nord à la Méditerranée. Brest, 14-15 October 2010.

внесли в базу данных *Navigocorpus*, доступную в режиме реального времени, по мере осуществления исследовательской программы, профинансированной французским Национальным агентством исследований³. Представляя цели нашего проекта, мы написали, что «*Navigocorpus* <...> позволяет обращаться к базе данных без предварительного уточнения типа вопросов или целей исследования будущих пользователей, которые могут интересоваться самыми различными аспектами мореходства»⁴. Настоящая статья призвана проверить, насколько *Navigocorpus* может быть полезен для анализа поляризации морской торговли во Франции накануне Революции XVIII в..

Работая над проектом *Navigocorpus*, мы собрали данные по всем дошедшим до нас разрешениям на перевозку товаров после уплаты сборов (*congé*), которые были выписаны во французских портах в 1787 г. – а их в XVIII в. были обязаны иметь на борту все суда, том числе и небольшие⁵. Выдача разрешений производилась после уплаты французскому Адмиралтейству соответствующей пошлины (так называемой *droit de congé*)⁶. Она выплачивалась в главных конторах

³ *Navigocorpus* («Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII^e-XIX^e siècles», «База данных по маршрутам торговых кораблей в XVII-XIX вв.» – исследовательская программа, которую в 2008-2011 годах финансировало французское Национальное агентство исследований (ANR-07-CORP-028). Координаторами программы были Сильвия Марзагалли (Центр новой и новейшей истории Средиземноморья, Ницца), Жан-Пьер Дедё (в то время работавший в Лаборатории исторических исследований Рона-Альпы, Лион) и Пьер-рик Пуршасс (Центр бретонских и кельтских исследований, Брест). База данных доступна на Интернет-сайте <http://navigocorpus.org/>, а дополнительную информацию о ней можно найти на сайте http://navigocorpus.hypotheses.org/?lang=fr_FR.

⁴ *Dedieu J.-P., Marzagalli S., Pourchasse P., Scheltjens W.* Navigocorpus, a database for shipping information. A methodological and technical introduction // *International Journal of Maritime History*. № 23:2. December 2011. P. 241-262 (здесь P. 242).

⁵ Мы выбрали для *Navigocorpus* 1787 г., потому что количество дошедших до нас разрешений (*congés*), датированных этим годом, самое высокое за десятилетие. В 1780-е гг. копии реестров пошлин отправлялись в Версаль. В настоящее время они хранятся в Национальном архиве Франции в Париже (далее ANP), подсекция G5. Кристиан Пфистер-Лангане недавно составил новое подробное руководство по этой подсекции (Французское Адмиралтейство и Совет морских трофеев): <http://navigocorpus.hypotheses.org/inventaire-anf-sous-serie-g5>. См. также: *Marzagalli S.* Navigocorpus database and eighteenth-century French world maritime networks // *Maritime Networks. Spatial structures and time dynamics* / Ed C. Ducruet. N.Y., 2016. P. 92-111.

⁶ Ордонанс 1681 г. постановлял, что ни один корабль не может покинуть французский порт без разрешения (*congé*), выданного представителями Адмиралтейства; в противном случае корабль мог быть арестован. Этот ордонанс всего лишь систематизировал уже существовавшие к тому времени правила и пошлины. См.: *Valin R.-J.* Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681. La Rochelle, 1760. Livre I. Titre X : «Des congé et rapports».

Адмиралтейства и во вспомогательных пунктах. К концу Старого порядка Адмиралтейство располагало 37 главными конторами на атлантическом побережье Франции, 13 вдоль средиземноморского побережья и двумя на Корсике⁷. В целом примерно 160 французских портов выдавали разрешения и делали записи об этом (см. карты в приложениях), предназначенные как для ведения собственного учета, так и для вышестоящих должностных лиц.

Как правило, разрешения выдавались после каждой уплаты пошлин, но существовало несколько исключений. Рыбаки прибрежного лова могли подать прошение о разрешении, действительном в течение трех, шести или двенадцати месяцев, в зависимости от своего местожительства, а караванные торговцы⁸, действовавшие в Средиземноморье, получали разрешение на два года, позволявшее им передвигаться взад и вперед в течение этого времени⁹. В некоторых провинциях, например, в Бретани, Байонне и на Корсике, существовала возможность получить полугодовое или годовое разрешение, позволявшее заниматься прибрежной торговлей в провинции и осуществлять неограниченное число путешествий. Наконец, корабль, совершавший плавание с возвращением в тот же порт в пределах юрисдикции одной и той же главной конторы Адмиралтейства, должен был получить разрешение при отбытии, но не нуждался в нем на обратном пути¹⁰.

Изучая Францию Старого порядка, бессмысленно надеяться на единую административную практику и единые пошлины. Историки

⁷ Число главных контор Адмиралтейства менялось с временем. Наши данные основываются на обзоре Шардона, сделанном в 1781-1785 годы (см. сноску 11). О французском Адмиралтействе см.: *Schnakenbourg Ch.* L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792. Thèse. Université de Paris-II, 1975. Об отдельных главных конторах Адмиралтейства см.: *Gouron M.* L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution. P., 1938; *Darsel J.* L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution. La politique maritime des ducs de Bretagne du XIII^e au XVI^e siècle / Sous dir. de Gérard Le Bouëdec. Rennes, 2012. См. также статьи «Amiral de France» и «Amirauté», за авторством соответственно Мишеля Верже-Франчески (Michel Vergé-Franceschi) и Франсуа Блюша (François Bluche) в: *Dictionnaire du Grand Siècle* / Ed. F. Bluche. P., 1990.

⁸ В морской истории *караванной торговли* называют перевозку товаров и пассажиров между портами Османской империи, в том числе в Северной Африке, осуществлявшуюся западноевропейскими судами. В широком смысле речь идет о торговле в Средиземном море, включавшей в себя межрегиональный обмен товарами.

⁹ О различных аспектах разрешений, в особенности в случае караванной торговли, см.: *Buti G.* Entre échanges de proximité et trafics lointains: le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles // *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare*, secc. XIII – XVIII / Ed. S. Cavaciocchi. Florence, 2006. P. 287-316.

¹⁰ *Valin R.-J.* Op. cit. Titre X.

вынуждены иметь дело с данными, собранными руководством разных портов. Эти данные далеки от полного единообразия¹¹ и имеют немало лакун. В то время как разрешения, выдававшиеся в портах французского Средиземноморья, по большей части пропали, разрешения с атлантического побережья за 1780-е гг. в значительной степени сохранились¹². Реестры предоставляют самую различную информацию, которая может быть для нас полезной. Подсчитывая разрешения и складывая тоннаж различных судов, можно получить представление о концентрации судоходства в том или ином порту. Поскольку капитаны указывали предполагаемый пункт назначения, разрешения хранят информацию о размахе связей порта с внешним миром. Кроме того, поскольку в разрешениях обычно указывают страну флага судна и порт приписки, из них можно почерпнуть данные о транспортных услугах, которые один порт оказывал другому¹³. Наконец, даже когда не сохранились реестры с перечислением разрешений, в нашем распоряжении находятся так называемые сводные обзоры (*compte rendu*), указывающие общее число выданных разрешений и размер выплаченных пошлин¹⁴.

¹¹ Точная информация о величине пошлины (*droit de conge*) в большинстве главных контор французского Адмиралтейства (но не во всех) содержится в докладе, который составил по итогам своего исследования Марк Антуан Даниель Шардон, советник и прокурор Совета морских трофеев. В 1781-1785 гг. Шардон посетил все главные конторы французского Адмиралтейства. Результаты этого исследования содержатся в трех томах, хранящихся в ANP, Marine, C⁴ 174-176. Предварительное описание этого источника содержится в: *Llinares S. De Brest à Bayonne : l'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien Régime // Les ports du golfe de Gascogne de Concarneau à La Corogne (XV^e – XXI^e siècles) / Ed. A. Fernandez & B. Marnot. P., 2013. P. 61-74. В ближайшем будущем ожидается публикация этого источника.*

¹² Источник и его лакуны были рассмотрены в: *Navigocorpus at Work. A Brief Overview of the Potentialities of a Database // International Journal of Maritime History. № 24:1. June 2012. P. 331-359, в первую очередь P. 334-337.*

¹³ Хотя в реестрах разрешений, как правило, указывают дату, название корабля, имя его капитана, тоннаж и порт назначения (последнее только для одноразового, поскольку в разрешениях, выдававшихся на определенный период, указывался лишь его тип), в разрешениях, выдававшихся в портах Ла-Манша, не был отмечен порт назначения. Поскольку мы идентифицировали корабли в *Navigocorpus*, присваивая один идентификатор кораблям, появляющимся в различных источниках, это позволило нам восполнить недостающую информацию в тех случаях, когда корабль в разное время одного года останавливался в портах, где записывался его тоннаж.

¹⁴ Сводные отчеты позволяют практически полностью охватить французские порты в 1780-е гг. В некоторых случаях, например, в отношении многих средиземноморских портов Прованса и Лангедока, они содержат данные начиная с 1730-х гг. См.: *Marzagalli S., Pfister-Langanay Ch. La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée // Cahiers de la Méditerranée. 2011. № 83. P. 273-295. Доступно*

Существуют разные критерии выстраивания иерархии портов, исходящие из различных, дополняющих друг друга аспектов судоходства и транспортных услуг. Измеряя степень активности порта или ее изменение, историки обычно подсчитывают количество прибывающих и отбывающих кораблей. Марсель Делафосс уже давно объяснил, что этого критерия недостаточно¹⁵, но в защиту историков можно сказать, что у них часто нет каких-либо иных данных. Согласно сводным обзорам французского Адмиралтейства¹⁶, в 1787 г. в 148 портах Франции (не считая колоний) было выдано 44 537 разрешений. Их распределение показывает сильную концентрацию разрешений в одиннадцати портах (на которые пришлось почти половина от общего числа) и сильное распыление оставшихся по многочисленным небольшим портам (на три четверти портов пришлось всего одна четверть разрешений).

Табл. 1. Распределение разрешений, выданных во Франции в 1787 г. (за вычетом колониальных портов)

Число разрешений	Число портов	Число разрешений, приходящихся на эту группу портов	Процент от общего числа разрешений
901 и больше	11	21987	47.2
301 – 900	23	12965	29.1
101 – 300	38	7445	16.7
2 – 100	76	3125	7.0
Всего	148	44537	100

по адресу <http://cdlm.revues.org/6284>. Все сводные отчеты находятся в ANP, G5, *passim*. Данные терпеливо собирал Кристиан Пфистер-Лангане. Сводные отчеты сохранились в том числе для большинства французских колоний, за одним существенным исключением Сан-Доминго. Мы намереваемся издать атлас, детально показывающий статистику и данные сводных отчетов и реестров разрешений, которые мы внесли в *Navigocorpus*, а также создать интерактивную цифровую платформу, позволяющую визуализировать данные.

¹⁵ Delafosse M. Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime à Bordeaux et à La Rochelle, principalement aux XVII^e et XVIII^e siècles // Les sources de l'histoire maritime en Europe, du moyen âge au XVIII^e siècle: actes du quatrième colloque international d'histoire maritime tenu à Paris du 20 au 23 mai 1959 / Ed. M. Mollat. P., 1962. P. 271.

¹⁶ За 1787 г. сводные отчеты отсутствуют только для 15 французских портов, хотя бы раз упомянутых в 1780-е гг. Впрочем, ни один из этих портов не выдал более ста разрешений в последний год перед 1787 г., за который сохранились данные, за важным исключением Кана (506 разрешений в 1786 г.).

В таблице 2 перечислены порты, выдавшие более 1000 разрешений в 1787 году, и показаны данные по количеству разрешений за предыдущий и последующий годы¹⁷.

Табл. 2. Число разрешений, выданных в главных французских портах, 1786-1788 гг.

Порт	1786	1787	1788
Марсель	4403	4557	4605
Гавр	2069	2341	2233
Дюнкерк	1964	2231	2190
Бордо	2425	2225	2666
Руан	1874	1945	1806
Булонь	2259	1872	2011
Нант	1652	1412	1493
Ла-Рошель	1406	1224	1140
Марен	1136	1172	неизвестно

С конца американской Войны за независимость и до начала Французской революции список самых крупных портов по числу выданных разрешений оставался стабильным, и девять первых мест в нем не претерпели крупных изменений (табл. 3). Кале достиг восьмого места в 1785 г. и девятого в 1788 г., Марен выбрался на седьмое место в 1789 г., Лорьян на девятое в 1785 г., но в целом на протяжении десятилетия наибольшее количество разрешений на перевозку товаров выдавали всё те же девять портов.

Табл. 3. Место девяти ведущих портов в 1784-1789 гг. по количеству выданных разрешений на перевозку товаров

	1784	1785	1786	1787	1788	1789
Марсель	1	1	1	1	1	1
Гавр	2	4	4	2	3	3
Дюнкерк	3	6	5	3	4	2

¹⁷ Сен-Мало выдал в 1788 г. 1020 разрешений. Ни один другой порт в 1780-е гг. не выдавал более тысячи разрешений.

Бордо	Нет сведений	2	2	4	2	5
Руан	5	5	6	5	6	4
Булонь	4	3	3	6	5	6
Нант	6	7	7	7	7	8
Ла-Рошель	7	10	8	8	8	9
Марен	8	11	9	9	10	7

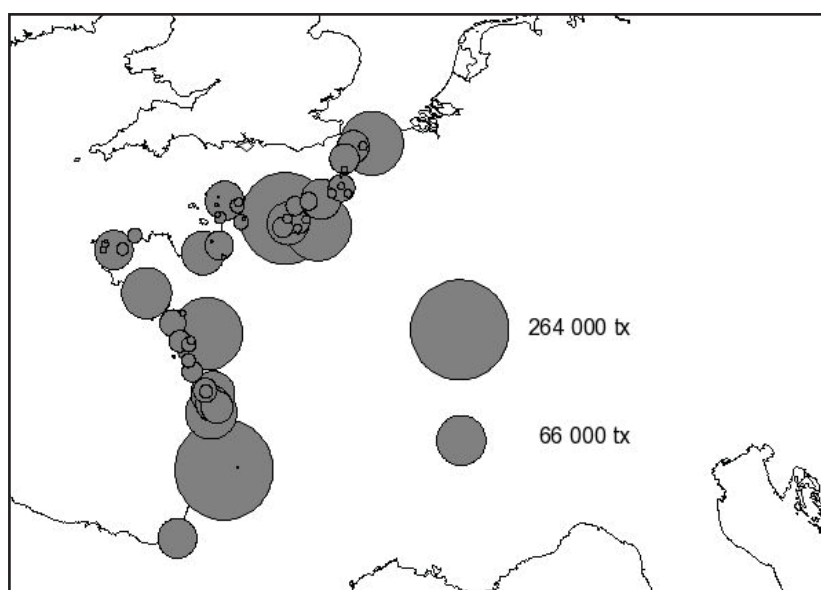
Конечно, число выданных разрешений на перевозку товаров весьма приблизительный показатель, если мы хотим понять важность того или иного порта. В частности, хотя Бордо выдавал вдвое больше разрешений, чем Марен, по общему тоннажу судов Бордо превосходил Марен вчетверо. Как общий тоннаж, так и географический размах и разнообразие торговли представляют собой важные критерии для определения иерархии портов. К несчастью, общий тоннаж кораблей, получивших разрешения, неизвестен, если у нас нет реестров с подробными данными по каждому разрешению. Поскольку данные по всем известным реестрам 1787 г. были внесены в *Navigocorpus*, база данных позволяет сосчитать общий тоннаж кораблей, отбывавших из французских атлантических портов, лишь с небольшими лакунами (Карта 1). Отсутствуют данные по Кану, в том числе сводные обзоры; нет реестров разрешений из Либурна (где, согласно сводным обзорам, было выдано 650 документов) и нескольких портов Бретани, ни один из которых, впрочем, не выдал более 300 разрешений, за исключением Дуарнене (338 разрешений). Как мы уже указывали, почти полностью отсутствуют данные по средиземноморским портам, поэтому они не указаны на карте.

Морская торговля в атлантических портах Франции была сконцентрирована в пяти городах — Дюнкерке¹⁸, Руане, Гавре, Нанте и Бордо, где общий тоннаж кораблей превышал 100 тыс. морских тонн, а еще в четырех городах он составлял от 50 до 100 тыс. тонн (Табл. 4). Если сопоставить этот список со списком самых крупных портов по числу разрешений (Табл. 2), исключив Марсель, для которого не сохранилось реестров разрешений¹⁹, то в верхней

¹⁸ Pfister-Langanay Ch. Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792). Dunkerque, 1985.

¹⁹ *Navigocorpus* содержит данные по прибытиям кораблей в Марсель в 1787 г., полученные из санитарного управления, но в них не значится тоннаж судов.

Карта 1 – Общий тоннаж кораблей, выплативших пошлины в атлантических портах Франции в 1787 г. (во французских морских тоннах²⁰)



части списка окажутся Лорьян²¹ и Сен-Мало, в то время как Булонь и Кале с точки зрения общего тоннажа займут лишь восемнадцатое и девятнадцатое место. Эти различия в иерархии портов указывают на их существенное неравенство с точки зрения среднего тоннажа судна. Средний тоннаж кораблей, плативших пошлину в Булони и Кале, был равен соответственно 29 и 13 морским тоннам, поэтому значительное число разрешений не могло компенсировать низкую вместимость кораблей.

²⁰ Французский ордонанс 1681 г. установил морскую тонну как единицу, равную 1,44 м³.

²¹ В подсекции ANP G5 не сохранилось копии реестра разрешений для Лорьяна. Оригинал был обнаружен в департаментских архивах Морбиана (Archives départementales du Morbihan, 10B19) и включен в *Navigocorpus*. Впрочем, существует значительное несоответствие между числом разрешений, которое мы насчитали в реестре, и тем, что указано в сводном отчете. Как правило, число разрешений в реестре, в которых упоминается тоннаж судов (их мы и использовали для настоящей статьи) всегда меньше общего числа разрешений в сводных отчетах, причем разница составляет от нескольких единиц до нескольких дюжин. В Лорьяне наблюдается противоположная тенденция: 1123 зарегистрированных разрешений сообщают тоннаж судна, а сводный отчет содержит только 908 разрешений. Поскольку сводные отчеты писались по кварталам года, мы пришли к выводу, что последний квартал оказался сильно недооценен в сводном отчете (он сообщает о 127 разрешениях вместо 277).

Табл. 4 – Общий и средний тоннаж кораблей согласно реестрам разрешений, 1787 г.

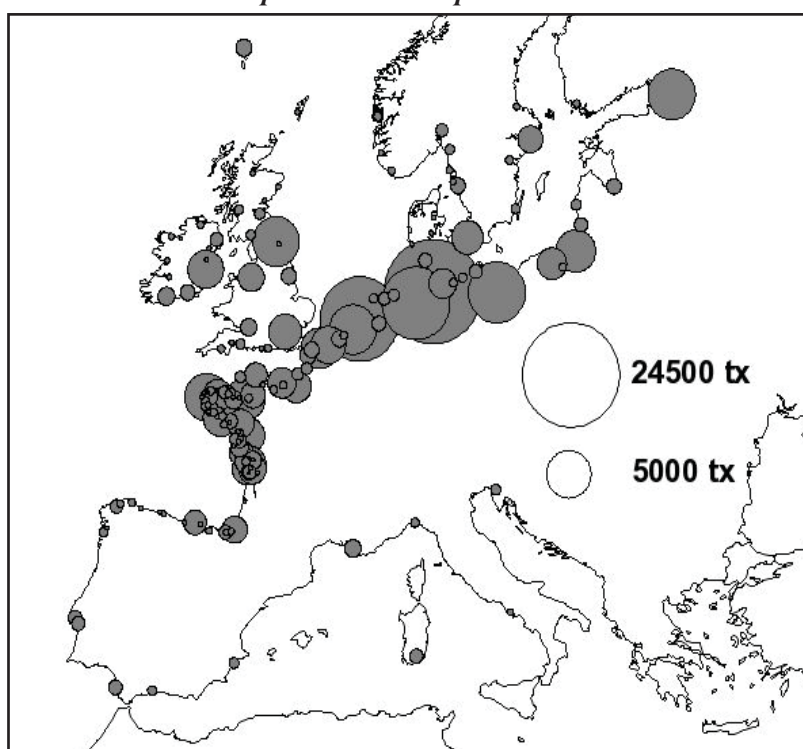
Общий тоннаж	Порт	Средний тоннаж корабля
Более 200 000 тонн	Бордо	122
	Гавр	94
100 000 – 199 999	Нант	100
	Руан	64
	Дюнкерк	49
50 000 – 99 999	Марен	63
	Лорьян	51
	Ла-Рошель	49
	Сен-Мало	57

В отличие от числа выданных разрешений, тоннаж кораблей представляет собой более весомый показатель для исчисления и сравнения торговли в различных портах, но не дает нам представления о типах кораблей. Общий и средний тоннаж плативших пошлину кораблей складывается из множества самых разных их категорий. В частности, в Бордо среди заплативших пошлину судов была четырехтонная рыболовная лодка и 628-тонное невольничье судно, направлявшееся в Мозамбик. Малые показатели среднего тоннажа указывают на важность и частоту местной и региональной торговли на малых судах, а более высокий средний тоннаж служит признаком торговли на дальние расстояния. Тем не менее, средний тоннаж это лишь искусственный конструкт, и чтобы в полной мере учесть географию торговли как показатель иерархии портов, необходима дополнительная информация.

География торговых регионов, с которыми был связан тот или иной порт, весьма разнообразна. В частности, если взять Бордо, то обнаружится, что французские порты были пунктами назначения половины кораблей, заплативших пошлины, но на них приходилось лишь 19,2% общего тоннажа, в то время, как четверть тоннажа, но менее 11% кораблей направлялись в Вест-Индию, а еще 8,6% тоннажа предназначалось для Северной Америки, Африки или Ост-Индии. Другими словами,

треть общего тоннажа направлялась в неевропейские порты. Половина тоннажа и треть кораблей плыла в Европу, как указывает карта 2.

Карта 2 – Общий тоннаж кораблей, заплативших пошлину в Бордо в 1787 г., по различным французским и европейским направлениям.



Интенсивные связи одновременно с европейскими и неевропейскими портами характерны лишь для немногих портов. В Сен-Мало, девятом порту с точки зрения тоннажа и тринадцатом по количеству разрешений, а, следовательно, никак не попадающем в число малых или средних портов, более половины тоннажа направлялось в другие французские порты, а четверть на рыболовецкий промысел у берегов Ньюфаундленда. В Европу уходило лишь 4 % тоннажа, и еще 12,5 % падало на долю колониальной торговли и работорговли. В малых портах

основная масса торговли велась с французскими или ближайшими иностранными портами. В частности, в Сен-Валери-сюр-Сомм (284 разрешений, в 240 из которых указан пункт назначения²², на 19 130 тонн), 68% тоннажа направлялось во французские порты, а связей с портами за пределами Европы не было вообще. В Ле-Сабль-д'Олон (280 разрешений, в 238 из которых указан пункт назначения, на 11 842 тонн), на иностранные порты приходилось менее 3 % тоннажа (пять кораблей), а 30 рыбацких судов, направляющихся к Ньюфаундленду, составляли 27 % всего тоннажа.

Эти различия показывают, насколько трудно выстроить иерархию французских портов. Ни один из вышеизложенных подходов не позволяет оценить поляризацию торговли и ее морфологию. В большинстве случаев речь идет о взгляде с точки зрения порта, хотя мы и используем сравнение как средство защиты от предвзятых интерпретаций и для того, чтобы лучше оценить важность обнаруженных нами данных. Другая возможность состоит в том, чтобы одновременно проанализировать все данные, и положить в основу нашего анализа связи между портами, а не просто данные по разрешениям на перевозку товаров после уплаты сборов, тоннажу и проценту внутренней и международной торговли. По нашему мнению, системный подход, основанный на связях между портами, может оказаться более удобным инструментом для анализа вопросов, связанных с поляризацией.

Возможный путь для изучения связей между портами состоит в изучении их привлекательности для кораблей, приписанных к другим портам. Реестры разрешений постоянно проводили различие между французскими и иностранными судами, но порт приписки в некоторых главных конторах Адмиралтейства не указывался. Поэтому мы начнем с анализа привлекательности различных портов для иностранных кораблей, взяв за основу все реестры разрешений на перевозку товаров в 1787 г., а затем изучим конкретный случай региональной привлекательности транспортных услуг на западном атлантическом берегу Франции, для которого характерно систематическое указание портов приписки.

В то время, как половина тоннажа, покидавшего Бордо, шла под иностранными флагами, для малых и средних портов, как мы отмечали, была в гораздо большей степени характерна национальная или региональная ориентация торговли. Это

²² Большинство разрешений без указания пункта назначения выдавались рыболовным судам.

отражало их меньшую привлекательность для иностранных судов, в то время как на крупные порты приходилась значительная доля иностранных кораблей. Обратив внимание на то, какие французские порты интересовали иностранных капитанов и судовладельцев, мы сможем получить дополнительную информацию об их привлекательности.

Если мы признаем, что связи с иностранными государствами и привлекательность для иностранных кораблей представляет собой фактор, который поможет определить иерархию портов, мы можем использовать данные *Navigocorpus* и сосредоточиться на французских атлантических портах, которые в 1787 г. выдали 7 853 разрешений на перевозку товаров кораблям под иностранными флагами. Прежде всего, мы обнаружим, что иностранные капитаны полностью игнорировали две трети французских портов, о которых мы располагаем данными, но их присутствие в остальных сорока девяти портах было весьма заметным. Суммарный тоннаж иностранных судов равнялся 527 000 тоннам или 30 % от общего тоннажа. В таблице 5 указаны данные по портам, на которые в 1787 г. пришлось более 20 000 тонн или более 4 % от всего известного нам иностранного тоннажа. Первые три из них, а именно Бордо, Гавр и Дюнкерк, привлекли к себе половину иностранных кораблей, прибывших во французские атлантические порты. В отличие от иерархии, построенной на общих показателях, данные по иностранным кораблям показывают значительную разницу между главными портами не столько с точки зрения их важности, сколько с точки зрения характера их торговли и происхождения посещавших их кораблей.

Табл. 5 – Разрешения на перевозку товаров, выданные иностранным кораблям в пяти главных атлантических портах Франции, 1787 г.

Порт выдачи разрешения	Общее число разрешений, выданных иностранным кораблям	Общий тоннаж иностранных кораблей	Процент от общего иностранного тоннажа во Франции	Средний тоннаж на разрешение (в морских тоннах)
Бордо	737	130485	24,77	177

Гавр	542	73799	14,01	136
Дюнкерк	1593	60518	11,49	38
Нант	280	37730	7,16	135
Кале	870	22854	4,34	26

Различия в среднем тоннаже судов указывают на принципиально разную типологию торговли. Булонь-сюр-Мер записала данные 1474 разрешений, выданных иностранным кораблям, и по общему их числу заняла второе место после Дюнкерка, но средний тоннаж этих кораблей составил всего девять тонн. В Булони, Дюнкерке и Кале большинство иностранных кораблей были английскими, промышлявшими контрабандой и приплывшими с другой стороны Ла-Манша. 94 % иностранных кораблей, отплывших из Кале и Булони в 1787 г., были английскими.

Мы можем еще больше усовершенствовать наш анализ, если примем во внимание различные флаги, под которыми шли иностранные корабли. Данные *Navigocorpus* за 1787 г. вновь представляют интересный материал для размышлений. На английские корабли приходилось 63 % от общего числа разрешений, выписанных иностранным кораблям, но лишь 31% от общего тоннажа. Распределение иностранных флагов существенно отличалось в разных портах (Табл. 6).

Пять важнейших портов привлекли две трети всех ганзейских²³, прусских и имперских кораблей, но играли значительно менее важную роль для скандинавов, голландцев и американцев. Лишь Бордо и Дюнкерк были важнейшими пунктами назначения для кораблей под всеми иностранными флагами, хотя тоннаж прусских судов в Бресте был более значительным, чем в Дюнкерке. Нант уступал Булони (с точки зрения английских капитанов) и Лорьяну (с точки зрения американцев), что объясняется контрабандой в случае Булони и тем фактом, что Лорьян был вольной гаванью. Кале был важен только для английских и датских кораблей. Испанские суда были слабо представлены во французских атлантических

²³ Ганзейское судоходство было сконцентрировано в Бордо, где купцы покупали вино и колониальные товары: *Butel P.* Op. cit. См. также: *Hamburg – Bordeaux, Zwei Städte und ihre Geschichte / Bordeaux – Hambourg. Deux villes dans l'histoire / Ed. B. Schmidt & B. Lachaise.* Hamburg, 2007. В эти годы Бордо превратился в крупнейший рынок и для американских кораблей. О быстро меняющейся иерархии французских портов в разрезе плаваний в Америку см.: *Marzagalli S.* *Bordeaux et les États-Unis, 1776 – 1815: politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial.* Geneva, 2015. P. 52-71.

портах в целом, но две трети их были сосредоточены в Байонне. Другие «небольшие» порты могли играть существенную роль для конкретного флага: Арс-ан-Ре, с иностранным тоннажем в 16 225 морских тонн, находится на девятом месте среди французских атлантических портов, потому что северяне приходили туда запасаться солью. Анализ иностранных флагов во французских портах показывает, что иностранные судовладельцы реагировали на конкретные рынки и на конкретный спрос, и полученная таким образом иерархия портов не вполне совпадает с иерархией, основывающейся на общем тоннаже или общем числе разрешений.

Привлекательность портов как рынков или как заказчиков транспортных услуг можно изучить, если поставить на первое место не флаг, а порт приписки судна. Обратим внимание на три из девяти главных французских центров, перечисленных в таблицах 2, 3 и 4, чтобы понять, чем отвечали на это другие французские порты. Как мы уже отметили, большинство реестров разрешений содержат название порта приписки судна. Если порт приписки не указан, речь почти всегда идет о портах Ла-Манша, но мы смогли заполнить некоторые из этих лакун, отследив корабли в тех портах, о которых мы располагаем данными. Порт приписки в *Navigocorpus* указан для 81 % разрешений, выданных в 1787 г. французским кораблям. Благодаря этому, мы можем проанализировать большинство портов с точки зрения того, насколько они были способны привлечь корабли извне. Вместо того чтобы изучать как один крупный центр морской торговли служил центром притяжения для окружающих его портов, мы решили перевернуть перспективу и выяснить, предлагали ли малые порты свои транспортные услуги какому-то одному порту или действовали сразу на многих рынках.

Это исследование было основано на разрешениях, выданных французским кораблям в Нанте, Ла-Рошели и Бордо в 1787 г. (от 1004 разрешений в Ла-Рошели до 1381 в Бордо). Сведения о регистрации кораблей были обработаны при помощи *Ucinet* и показаны на рис. 1²⁴. Каждый квадрат представляет собой отдельный порт. Линии, исходящие от Ла-Рошели, Бордо и Нанта, указывают, то по крайней мере один корабль, приписанный к этому

²⁴ Этот анализ сети и эти диаграммы были составлены Альваро Чапарро Санчесом под руководством Сильвии Марзагалли, и представлены на первой встрече RES-HIST (Réseaux & Histoire) в Ницце (Франция) 26-28 сентября 2013 года (<http://reshist.hypotheses.org/135>).

Табл. 6 – Разрешения на перевозку товаров, выданные иностранным кораблям в пяти главных французских атлантических портах в 1787 г.

Порт	Флаг	Великобритания		Нидерланды		Ганза**		Дания		Пруссия	
		К	Т	К	Т	К	Т	К	Т	К	Т
Бордо		172	21958	138	24895	159	36341	46	6833	75	15613
Гавр		235	26598	72	8288	4	883	33	5194	2	478
Дюнкерк		1270	35197	133	6584	15	2234	38	5296	13	1188
Нант		28	2771	82	10987	42	6455	22	2959	17	2821
Кале		817	18482	15	292	1	210	28	2813	2	350
Все пять портов		2522	105006	440	51046	221	46123	167	23095	109	20450
Все французские атлантические порты		4973	167570	795	93367	296	58444	369	45030	171	31979
Доля главных пяти портов		50,7	62,7	55,3	54,7	74,7	78,9	45,3	51,3	63,7	63,9
Число портов, приходящихся на флаг		39		31		23		30		22	

** Гамбург, Бремен и Любек.

Порт	Флаг	Швеция		США		Империя		Другие***		Неизвестные	
		К	Т	К	Т	К	Т	К	Т	К	Т
Бордо		39	5549	48	10683	15	2612	34	4308	11	1693
Гавр		26	4024	16	3069	54	7067	5	527	95	17671
Дюнкерк		21	2449	11	2050	74	3604	9	1200	10	716
Нант		20	3451	3	439	36	4850	16	1202	14	1795
Кале		3	303	0	0	0	0	1	90	3	314
Все пять портов		109	15776	78	16241	179	18133	65	7327	133	22189
Все французские атлантические порты		215	30571	139	24880	225	23852	274	18027	217	33095
Доля главных пяти портов		50,7	51,6	56,1	65,3	79,6	76,0	23,7	40,6	61,3	67,0
Число портов, приходящихся на флаг		26		14		22		22			

*** Суда, приписанные к российским, испанским, португальским и греческим портам, а также Данцигу для пяти главных портов. Данные по всем портам также включают корабли, приписанные к венецианским и тосканским портам.

Серым цветом: этот порт входит в число пяти главных французских атлантических портов для данного флага

К = количество разрешений

Т = тоннаж в морских тоннах

порту, заплатил пошлину в одном из этих трех центров. Толщина стрелочек и линий отражает количество разрешений. В центре фигуры мы поместили порты приписки, связанные со всеми тремя центрами. Некоторые порты приписки связаны только с одним центром, другие с двумя. К пяти портам приписаны двести или более кораблей, заплативших пошлины в Бордо, Ла-Рошели и/или Нанте: Пор-д'Анво, Меан, Сен-Мало, Олерон и Нуармутье. Корабли из Меана и Нуармутье не посещали Ла-Рошель, но корабли из Пор-д'Анво, Сен-Мало и Олерона можно обнаружить, с разной частотой, в Бордо, Нанте и Ла-Рошели. Например, корабли из Пор-д'Анво часто платили пошлину в Ла-Рошели, а корабли из Меана регулярно посещали Нант.

Впрочем, это не означает, что самые главные порты, обеспечивавшие транспортные услуги Бордо, Ла-Рошели и Нанту, сильно от них зависели. К примеру, корабли из Сен-Мало, который в последние годы Старого порядка, как было сказано выше, по-прежнему оставался важнейшим торговым центром, можно было встретить во многих других французских портах, и в первую очередь в самом Сен-Мало, как показывает Рис. 2.

Среди французских портов, где платили пошлины корабли из Сен-Мало, Нант занимал восьмое место, а Ла-Рошель четырнадцатое (мы не считаем сам Сен-Мало). Изменив точку зрения и отказавшись фокусировать наше внимание на одном крупном центре, вместо этого отслеживая все порты, в которых могли оказаться корабли, приписанные к какому-то определенному порту, мы смогли избежать предвзятости и не увидеть отношения подчинения и зависимости там, где их не было.

Впрочем, даже корабли из портов, меньших по размеру, чем Сен-Мало, были связаны с десятками разных французских портов. Если смотреть, какие французские порты посещали корабли из Пор-д'Анво, Олерона и Сен-Мало, мы сможем лучше оценить весь размах сети портов, которым они предлагали свои транспортные услуги (Рис. 3). Они все посещали девять портов (в центре рисунка), в том числе Бордо, Нант и Ла-Рошель, те самые три центра, о которых мы говорили выше, но они, вероятно, не были главными пунктами назначения для этих кораблей: в частности, почти половина разрешений на перевозку товаров кораблям из Пор-д'Анво была выписана в близлежащем Тонне-Шаранте.

Рис. 1 – Порты приписки французских кораблей, плативших пошлину в Ла-Рошелли, Бордо и Нанте, 1787 г.

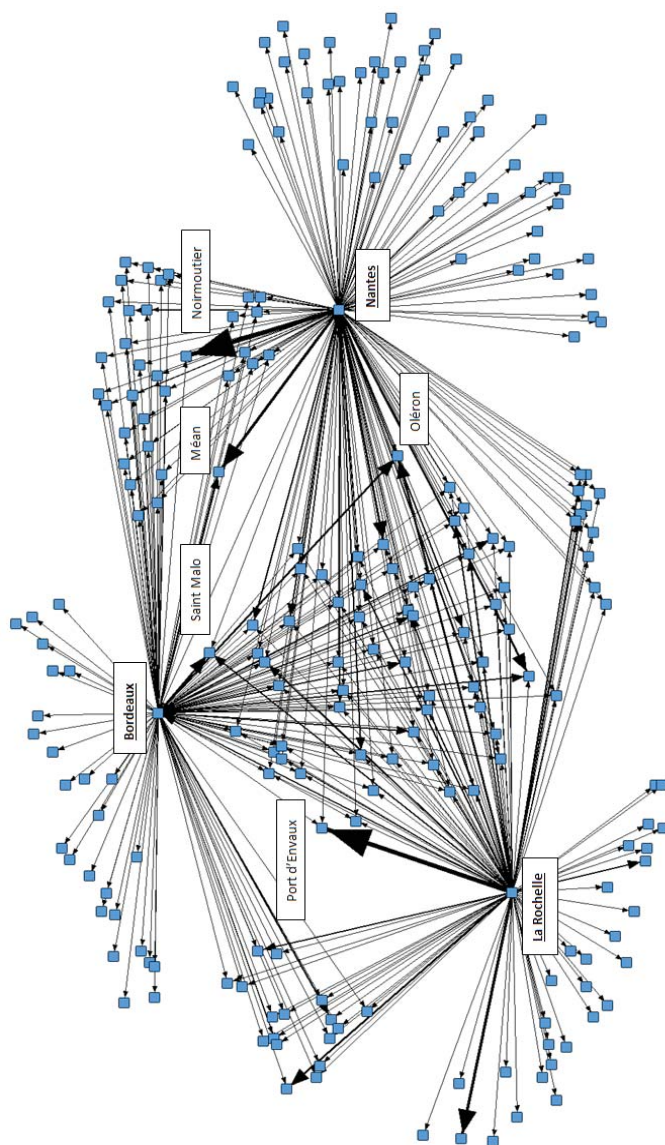


Рис. 2 – Французские порты, которые посещали корабли, приписанные к Сен-Мало, 1787 г.

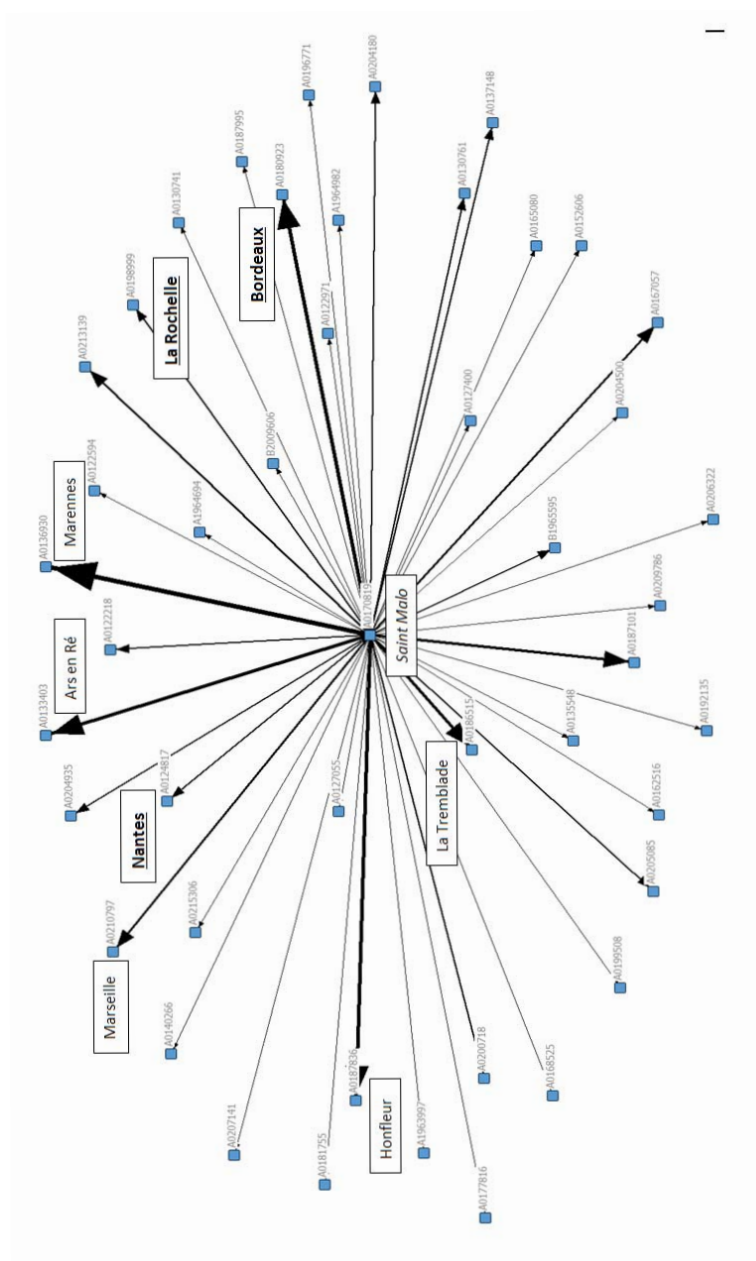
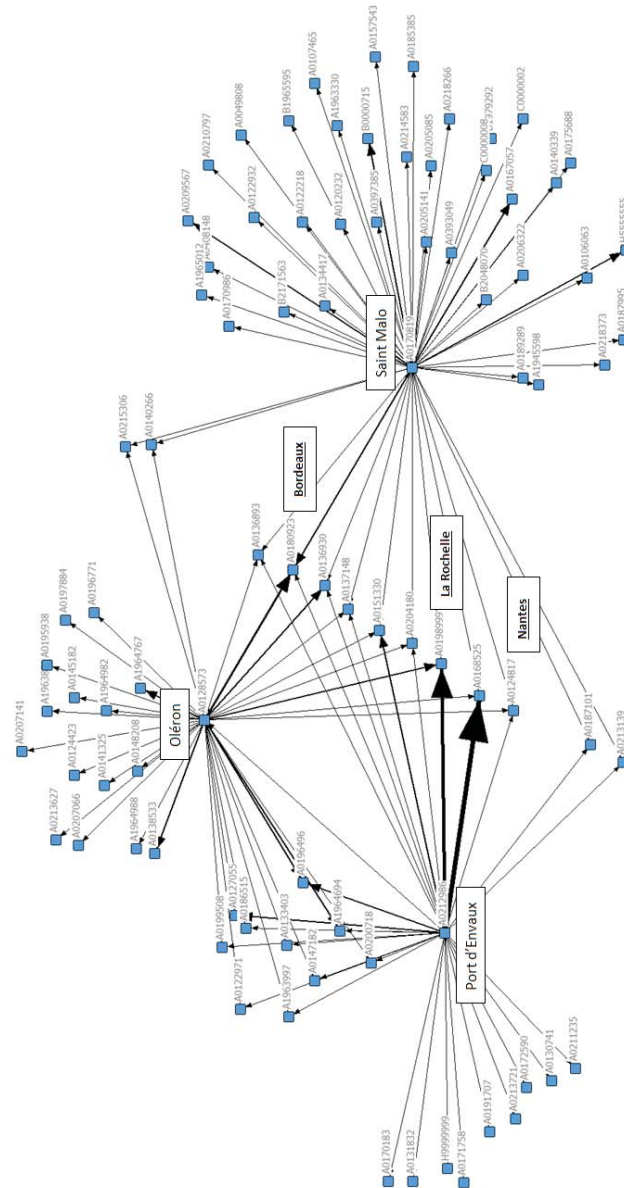


Рис. 3 – Порты, которые посещали корабли трёх важнейших портов, предоставлявших транспортные услуги Бордо, Ла-Рошели и Нанту в 1787 г.



Заключение

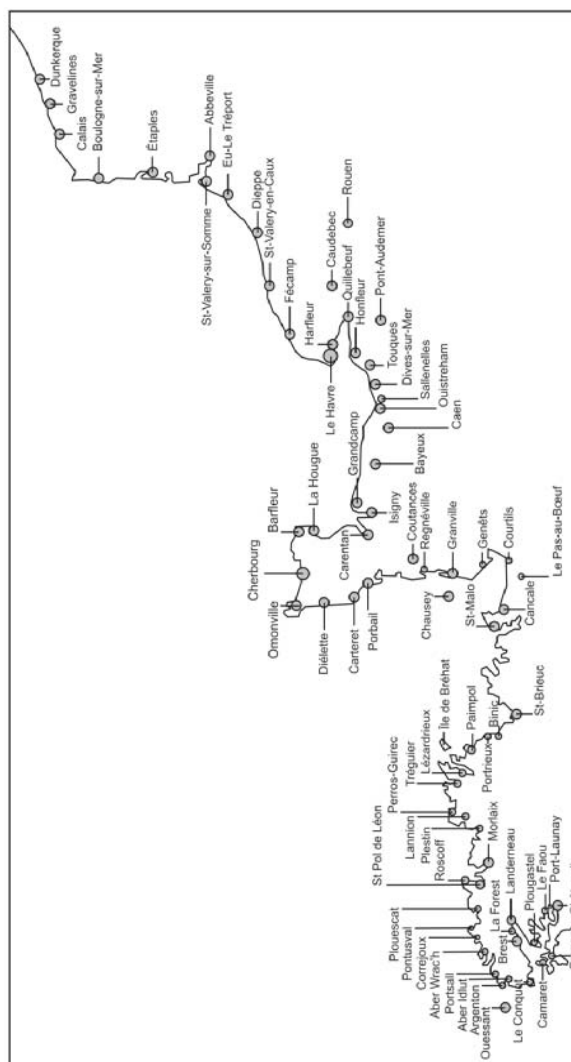
Совместно подготовленные базы данных, подобные *Navigocorpus*, позволяют предпринять комплексный анализ судоходства и переключиться с изучения отдельных портов на системный подход. Цель настоящей статьи доказать важность подобного переключения, если мы хотим получить более верную картину прошлого. Мы подчеркнули, что использование различных критериев для определения иерархии портов приводит к разным или неоднозначным результатам. Затем мы обратились к многоуровневому и многофокусному подходу, чтобы подчеркнуть, насколько радикально наш угол обзора меняет картину прошлого, которую мы можем выявить. Мы осознаем, что наш подход может создать впечатление, что мы утратили очевидность линейной перспективы, заменив ее картиной в стиле кубизма, которая с трудом позволяет вычленивать иерархии и связи между различными элементами, составляющими единое целое. Вместе с тем, подобно кубизму, наш подход позволяет наблюдателю избежать статичной точки зрения, подчеркивающей важность тех элементов, которые находятся ближе к нему, и скрывающей те, которые невозможно увидеть в линейной перспективе, поскольку они скрыты за видимым фасадом – подобно связям кораблей, приписанных к одному порту, с другими портами. Мы только начинаем исследовать потенциал подобного подхода, и мы надеемся, что в ближайшем будущем сможем продемонстрировать новые достижения.

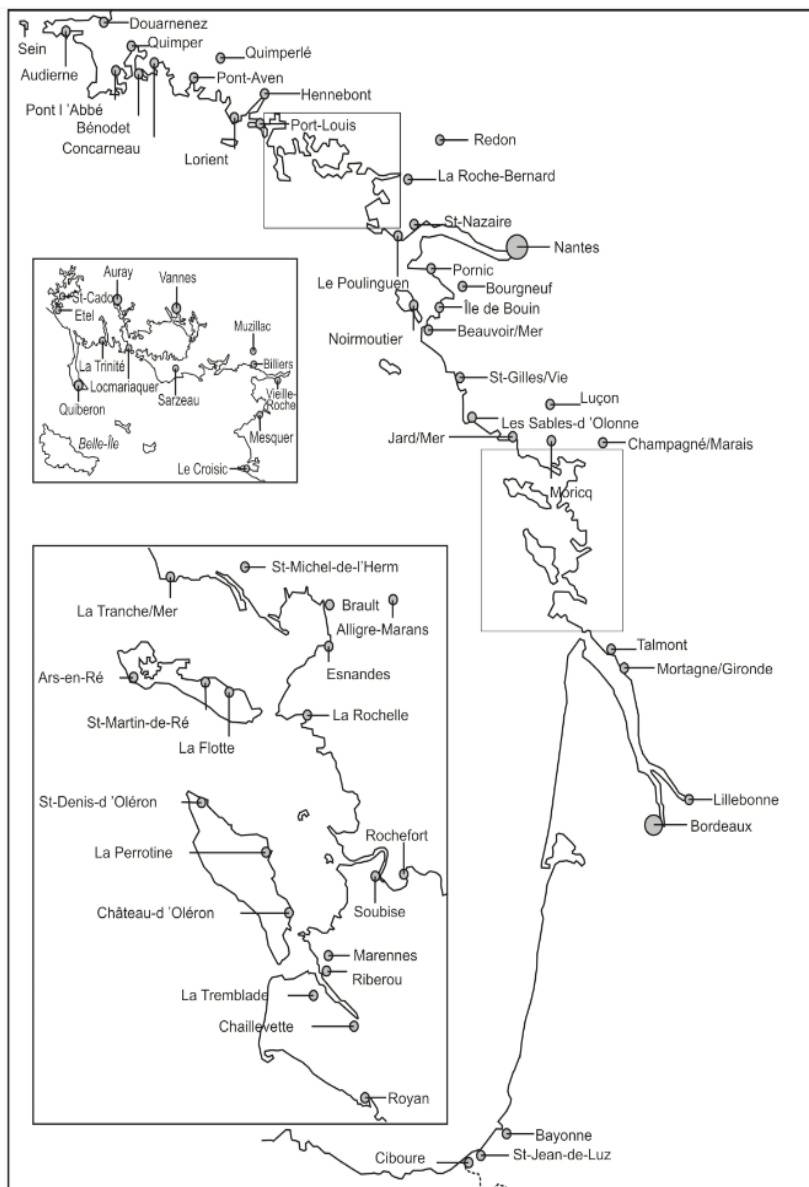
Перевел с английского А.Ю. Терещенко

Приложения

Французские порты, сводные отчеты которых сохранились во Французских национальных архивах в Париже, подсекция G5.

а). Ла-Мани



б) Атлантическое побережье

с) Средиземное море



Список литературы

- Butel P.* Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle. Paris : Aubier, 1974.
- Buti G.* Entre échanges de proximité et trafics lointains: le cabotage en Méditerranée aux XVIIe et XVIIIe siècles // *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare*, secc. XIII – XVIII / Ed. S. Cavaciocchi. Florence : Le Monnier, 2006. P. 287-316.
- Carrière Ch.* Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes. Marseille : Institut historique de Provence, 1973. 2 vols.
- Dardel P.* Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle. Paris: S.E.V.P.E.N., 1963.
- Darsel J.* L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution. La politique maritime des ducs de Bretagne du XIIIe au XVIe siècle / Sous dir. de G. Le Bouëdec. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2012.
- Dedieu J.-P., Marzagalli S., Pourchasse P., Scheltjens W.* Navigocorpus, a database for shipping information. A methodological and technical introduction // *International Journal of Maritime History*. № 23:2. 2011. December. P. 241-262.
- Delafosse M.* Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime à Bordeaux et à La Rochelle, principalement aux XVIIe et XVIIIe siècles // *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du moyen âge au XVIIIe siècle: actes du quatrième colloque international d'histoire maritime tenu à Paris du 20 au 23 mai 1959* / Ed. M. Mollat. Paris: S.E.V.P.E.N., 1962.
- Dictionnaire du Grand Siècle* / Ed. F. Bluche. Paris : Fayard, 1990.
- Gouron M.* L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution. Paris : Libraire du Recueil Sirey, 1938.
- Hamburg – Bordeaux, Zwei Städte und ihre Geschichte / Bordeaux – Hambourg. Deux villes dans l'histoire* / Ed. B. Schmidt & B. Lachaise. Hamburg : DOBU-Verlag, 2007.
- Huetz de Lemps Ch.* Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV. Paris; La Haye : Mouton, 1975.
- Le Bouëdec G.* Le port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée ; une reconversion réussie, XVIIIe-XIXe siècles. Paris : Librairie de l'Inde, 1994.
- Le Bouëdec G.* Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). Thèse. Université de Paris IV-Sorbonne, 1982.

- Llinares S.* De Brest à Bayonne : l'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien Régime // Les ports du golfe de Gascogne de Concarneau à La Corogne (XVe – XXIe siècles) / Ed. A. Fernandez & B. Marnot. Paris : PU Paris-Sorbonne, 2013. P. 61-74.
- Marzagalli S.* Bordeaux et les États-Unis, 1776 – 1815: politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial. Geneva: DROZ, 2015.
- Marzagalli S.* Navigocorpus database and eighteenth-century French world maritime networks // Maritime Networks. Spatial structures and time dynamics / Ed. C. Ducruet. New York : Routledge, 2016. P. 92-111.
- Marzagalli S., Pfister-Langanay Ch.* La navigation des ports français en Méditerranée au XVIIIe siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée // Cahiers de la Méditerranée. 2011. № 83. P. 273-295.
- Meyer J.* L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle. Paris: S.E.V.P.E.N., 1969.
- Navigocorpus at Work.* A Brief Overview of the Potentialities of a Database // International Journal of Maritime History. № 24:1. June 2012. P. 331-359.
- Pfister-Langanay Ch.* Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792). Dunkerque : C. Pfister, 1985.
- Schnakenbourg Ch.* L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792. Thèse. Université de Paris-II, 1975.
- Tarrade J.* Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789. Paris : Impr. Oudin et Beaulu, 1972. Vol. 2.
- Valin R.-J.* Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681. La Rochelle: J. Légier et P. Mesnier, 1760.

Silvia Marzagalli, Christian Pfister-Langanay

**PORT HIERARCHY AND POLARIZATION OF SHIPPING IN
FRANCE ON THE EVE OF THE FRENCH REVOLUTION:
A PLEA FOR A SYSTEMIC APPROACH**

The authors of the article, using the recently created and accessible on-line database on the routes of French merchant ships of the XVII-XIX centuries, Navigocorpus, show that for a successful assessment of the intensity of maritime trade in a particular direction or through a particular port, one can not rely on any singular indicator (number of ships, total tonnage, amounts of fees paid, etc.), because there is no among them anyone universal. A multifaceted and dynamic picture of the state of trade at one time or another can be the result of only an integrated approach involving simultaneous consideration of all factors in development. The above mentioned database just opens such opportunities.

Keywords: History, France, economics, international trade, French ports, Bordeaux, Nantes, Mediterranean sea