

УДК 341

**ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ СРЕДНЕВЕКОВОЙ ЕВРОПЫ
(ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ)**

Мигунова Татьяна Леонидовна¹, профессор, доктор юридических наук, заведующий кафедрой теории и истории государства и права

e-mail: tmigunova@mail.ru

Минеева Татьяна Германовна¹, доцент, доктор юридических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права

e-mail: t.mineeva@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В основу статьи положен анализ нормативных правовых актов и исторических памятников Италии, Франции и Англии, в которых в эпоху средневековья внутренний водный транспорт представлял собой наиболее надежную и развитую транспортную систему. Авторами выделен правовой статус таких элементов внутренних водных путей как реки, каналы и шлюзы.

Ключевые слова: внутренние водные пути, речной транспорт, корпорация лодочников Сены, корпорация лодочников Луары, речные сборы, каналы средневековой Англии.

**INLAND WATERWAYS OF MEDIEVAL EUROPE
(HISTORICAL AND LEGAL ANALYSIS)**

Tatiana L. Migunova¹, Professor, Doctor of Law, Head of the Department of Theory and History of State and Law

e-mail: tmigunova@mail.ru

Tatiana G. Mineeva¹, Associate Professor, Doctor of Law, Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law, Head of the Department of Scientific Research and Digitalization

e-mail: t.mineeva@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article is based on the analysis of regulatory legal acts and historical monuments of Italy, France and England, where in the Middle Ages inland waterway transport was the most reliable and developed transport system. The authors have highlighted the legal status of such elements of inland waterways as rivers, channels and locks.

Keywords: inland waterways, river transport, Seine boatmen's Corporation, Loire boatmen's corporation, river fees, canals of medieval England.

В средние века продолжали использовать водные пути для перевозок тем более, что после распада Римской империи и переселения на ее территорию многочисленных варварских племен они оставались более доступными, дешевыми и безопасными, чем сухопутные дороги.

Речное судоходство — средство передвижения, широко использовавшееся в Средние века, особенно для перевозки товаров. Несмотря на свою медлительность, за это время речной транспорт может перемещать большие количества грузов. Это также безопаснее во время войны. Реки использовались и для перевозки людей.

Насколько популярен был речной транспорт во Франции, показывает, например тот факт, что в 1407 году два торговца из Мулена отправились в Вильнёв, всего в 12 км от их города, по реке Алье, а не по дороге.

Контроль и техническое обслуживание водных путей имели важное значение. Для этого было необходимо устранить все препятствия, которые могли помешать свободному проезду. Однако эти препятствия появлялись множественно и разнообразно, чаще всего из-за деятельности местных жителей: мельницы, рыбные промыслы, колышки (или дамбы), броды, мосты. К ним добавлялись такие природные явления, как наводнения, маловодье и сдвиги дна. Поэтому проводились инженерные работы, строились дамбы для расширения и углубления русла [1]. Из-за мелководья рек приходилось учитывать различный уровень воды и это заставляло строить речные суда всех форм и размеров, чтобы приспособиться к плаванию в разных условиях [2].

Лютеция, возникшая в среднем течении реки Сена, в средние века выросла, разбогатела, но так и осталась, по сути, речным городом, живущим за счет торговли и речного транспорта. На это намекает и герб Парижа, утвержденный королем Карлом V Валуа. На гербе изображен серебряный корабль, девиз на гербе гласит «*Fluctuat nec mergitur*», т.е. «Качается, но не тонет» [3].

Париж в значительной степени зависел от речного транспорта в плане поставок пшеницы и древесины. «*Hanse des Marchands de l'Eau*» была могущественной корпорацией, поскольку имела монополию на торговлю на Сене. Группа лодочников, специализирующихся на пересечении Сены в районе Парижа, также имела большое значение. Действительно, этот переход был очень опасен из-за сильного течения и мостов с узкими арками.

Лес спускался вверх по течению, с верховьев Сены и Йонны, к столице на лодке или плоту. В то время деревянные лодки строились и для разового плавания: после разгрузки их разбирали, а древесину продавали на топливо или пиломатериалы. В средние века использовались в основном естественные водные пути, судоходность которых иногда улучшалась путем углубления и расширения русла с помощью дамб. Большинство рек были мелководными. В результате были построены лодки всех форм и размеров, адаптированные к каждому водотоку. На сегодняшний день известно около 50 таких типов судов.

В Средние века город Париж снабжался в основном продуктами питания, сырьем и топливом по реке или по наземным дорогам. Однако больше использовался речной транспорт, представляя собой средство передвижения более безопасное и дешевое, чем наземная дорога. Таким образом, 85% грузов, прибывавших в Париж, перевозились по Луаре, Сене, Роне и их притокам. Париж полностью зависел от речного транспорта для его снабжения. Можно выделить два пути торговых поставок в Париж в средние века: торговля вверх по течению Сены, идущая от притоков Сены, Йонны и Марны, которые приносят в Париж лес и уголь из бургундских лесов, вина и пшеницу. И торговля вниз по течению Сены, которая приносила древесину и пшеницу из Пикардии и Нормандии после ее присоединения к Короне Франции.



Речной торговлей тогда управляло могущественное Братство «Hanse des marchands de l'eau», которое контролировали прибытие и разгрузку лодок в Париже и торговало на причалах, окружавших город [4].

Купцы, плававшие по Луаре и ее притокам, в том числе и по Алье, взяли дело в свои руки: они были единственными настоящими специалистами в этой области. Организация лодочников Луары была основана на свободном использовании сети всеми членами корпорации, в отличие от того, что происходит на Сене, где парижские купцы обеспечивали свою монополию на большей части течения реки. Поэтому следует уточнить основные характеристики этой организации бассейна Луара-Алье.

Впервые она упоминается в начале XIII века, при Иоанне Безземельном и его сыне, в последние дни английского сюзеренитета над этим уголком Французского королевства. Корпорация лодочников была уже хорошо организована. Именно в XIV и XV веках корпорация пережила большой рост и свой пик. В этот период она объединяет всех торговцев Луары, от Роанны вверх по течению до устья вниз по течению, а также тех, кто использует притоки. Алье была судоходна от места слияния с Жозом и Пон-дю-Шато, недалеко от Клермона в Оверни. Но лодки иногда могли доходить до Иссаура или даже до Ланжака и еще южнее, при условии, что они пересекали район Пон-дю-Шато путем волока. Все торговцы прибрежных городов, будь то купцы со своими лодками или простые лодочники, арендовавшие лодки, могли одинаково перемещаться по сети, если они вступали в корпорацию. Ни один город не навязывал свою монополию или исключительность, в отличие от Парижа на Сене. Тем не менее, на практике корпорации Орлеана и, в меньшей степени, Анже и Тура оказываются преобладающими [5].

Речные корпорации имели специальное название — «транссеньери» («transseigneuries»), объединяла их членом река. В случае спора с тем или иным сеньором приезжие купцы переходили под юрисдикцию парижского парламента. В XV веке были добавлены промежуточные уровни судебных приставов. Судебные процессы умножались в XIV и XV веках из-за все более и более многочисленных и все более дорогих дорожных сборов: во всей речной сети было до 140 дорожных сборов.

Первый известный судебный процесс касается платы за проезд по мосту в Сен-Жермен, недалеко от Виши, в 1422 году. Сколько всего было, поборов и в каком размере их собирали, установить трудно, поскольку часто в одном и том же месте взимается несколько сборов. Эти сборы были необходимы для обслуживания мостов и рек, таких как дноуглубительные работы и устранение препятствий. Оспаривались только введение новых сборов и завышенная стоимость. По сути, это было узурпированное суверенное право. В течение последних двух столетий средневековья для взимания речных сборов требовалось королевское разрешение. Если королевская власть была слаба, то выдавались документы, персонально отменяющие обязанность оплачивать речной сбор в конкретном месте. Затем суверенная власть регулярно отменяла все эти слишком многочисленные послабления, как, например, в 1430 году, когда были отменены все пошлины, созданные с 1370 года. Этот 1370 год служит базовым годом для всех остальных погашений до конца XV века. В 1503 году король отменил пошлины, введенные после 1405 года. Однако в 1567 году их осталось достаточно много, от 100 до 120 на разных реках. Эти неоднократные общие отмены пошлин доказали свою неэффективность. Поэтому приезжие купцы начали подавать апелляции в парижский парламент, как в случае с Муленом между 1466 и 1474 годами. Они часто выигрывали их, но им было очень трудно добиться исполнения судебного решения. Как и в случае с расследованиями злоупотреблений пошлинами, королевские офицеры затягивали дело. Суды по аннулированию речных пошлин проходили еще в XVII-XVIII веках.



Речные пути в средние века дополнялись различными сооружениями. Со времен Римской империи люди рыли ровные каналы, например, чтобы соединить город с рекой. В XVI веке французы начали строить более длинные каналы, что стало возможным благодаря двум изобретениям: воздушному шлюзу и каналу с искусственным питанием. Принцип воздушного шлюза, вероятно, был импортирован из Италии Леонардо да Винчи. Шлюз — это своего рода ступенька, позволяющая каналу преодолевать неровности. Таким образом, например, две реки могут соединиться через холм. Адам де Крапонн был первым французским инженером-гидротехником. В 1569 году он построил оросительный канал в Провансе. Он также спланировал судоходные стыковочные каналы, спроектировав разделительные плесы. Достижимость совместного использования — это максимальная достижимость соединительного канала. Чтобы наполнить водой этот разделяющий участок, нужно было отвести водотоки и построить водохранилища. Первым каналом с общим участком был Канал де Бриар (открыт для судоходства в 1642 г.), что создало судоходное соединение между бассейнами Сены и Луары. Этот канал был построен Хьюгом Конье, который также представил множество технических новшеств, таких как каменная облицовка стен канала.

Другой крупный проект, канал дю миди (открыт в 1681 году), соединяет два моря, Атлантическое и Средиземное, протяженностью 240 километров и перепадом высот 192 метра. Его финансистом и архитектором был Пьер Поль Рике, который первым построил резервуар для снабжения канала. Помимо соединительных каналов, параллельно несудоходному водотоку было прорыто множество боковых каналов, из которых берут воду.

В средневековой Англии большинство крупных портов располагались на реках. Они зависели от потока речной воды и приливов, чтобы защитить себя от заиливания. Их жители были очень заинтересованы в том, чтобы течение приливов и отливов могло свободно подниматься и опускаться.

Реки представляли собой удобную и хорошо развитую сеть транспортных артерий. Чаще всего для судоходства использовалась Темза, в устье которой могли заходить морские суда, которые поднимались по ней до Лондона. Исследование, проведенное Брюсом Кэмпбеллом, показало важность водного транспорта для снабжения Лондона продовольствием [6]. Транспортировка пшеницы по суше была в двенадцать-восемнадцать раз дороже, чем по реке. Доставка по морю обходилась еще дешевле. Таким образом, зона снабжения Лондона простиралась вверх по Темзе до Оксфорда и вдоль побережья до Кента на юге и Норфолка на севере. Верхнее течение Темзы было связано с обширной сетью каналов, которые начали сооружать в середины XI в. Каналы были прорыты либо для того, чтобы избежать препятствий, либо для того, чтобы обеспечить выход рек в места, удаленные от них. Важное исследование археолога Джеймса Бонда показало, что наиболее старые средневековые каналы в настоящее время неизвестны. Он также предполагает, что строительство каналов прекратилось к концу средневековья. Действительно, возможно, речной транспорт стало труднее использовать в XIV-XV веках. Канал Фосс Дайк, прорытый римлянами до города Линкольн, был вновь открыт в XII и XIII веках. С начала XIV века он начал заиливаться. Несмотря на многочисленные приказы о его очистке, с конца XIV в. он стал непригоден. Кроме того, реки Англии часто перегружались водяными мельницами, особенно в XV-XVI в, когда началось массовое производство шерстяных тканей. Возведенные для этого плотины, а также прорытые полукругом мелкие каналы «barge gutters» и ловушки для рыбы зачастую вызывали раздражение, поскольку не оставляли альтернативного пути для лодок. Известен как минимум один пример судебного разбирательства по поводу заброшенного и заиленного канала, а также многочисленные попытки законодательно решить вопрос свободного прохождения судов по рекам и



каналам. Великая хартия вольностей включала пункт, требующий удаления всех дамб с Темзы и Медуэя. Великая хартия вольностей (Magna Carta), подписанная королем Иоанном в 1215 году, была попыткой обуздать определенные проблемы и злоупотребления. К ним относились препятствия свободному проходу лодок. Однако, как и большинство статей Великой хартии вольностей, пункт о реке строго не соблюдался. Новые законы были приняты в 1350, 1371, 1398, 1402 и 1413 годах. Это повторение ясно показывает, что законодательство о реках на практике не применялось. Действительно, текст 1371 г. выражает сожаление по поводу несоблюдения предыдущего закона. Но это также может свидетельствовать о нарастании проблем с засорением рек. Таким образом, хотя закон декларировал право плавания лодок по водным путям, это не помогало лодочникам.

Многие судебные дела, в том числе некоторые из них, опубликованные Ч.Т. Флауэром в его исследовании дорог, мостов и рек, опубликованном в 1915 году, показывают борьбу между лордами, построившими дамбы, и лодочниками, которые хотели их убрать [7]. Суды были часто слишком медлительны, чтобы решить проблему. В 1260 году владелец мельницы Айлип на реке Черуэлл недалеко от Оксфорда расширил свою дамбу по всей ширине реки, чтобы лодки не могли пройти. В результате 97 местных пользователей пришли на дамбу, сняли с нее деревянные плахи и сожгли их. Когда дело наконец дошло до суда, присяжные вынесли решение в пользу местных жителей.

Проведенный анализ исторических хроник, нормативных правовых актов и судебной практики позволяет утверждать, что в средние века в наиболее развитых регионах Центральной Европы купцы и государственные структуры отдавали предпочтение перевозкам внутренним водным транспортом. Сеть транспортных путей, состоящих из рек и каналов, дополненных изобретенными в эпоху Возрождения воздушными шлюзами, позволяла осуществлять транспортные перевозки как грузов, так и пассажиров на территории современных Франции, Италии и Великобритании с высокой интенсивностью и надежностью.

Список литературы:

1. Larousse : Un chenal est un passage resserré entre des terres ou des hauts-fonds, utilisé par la navigation // <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/chenal/15093>
2. Picaro, «De la préhistoire a l'époque Romaine» // https://picaro.nl/frans/fr_geschied.htm
3. Declerck M. Les armoiries de Paris: histoire, documents. Paris, L'Harmattan. 2007.
4. Histoire de Paris, «L'approvisionnement fluvial de Paris», 2015 // <https://www.histoires-deparis.fr/approvision>
5. Teyssot J. Navigation et péages sur l'Allier à Moulins à la fin du Moyen Âge // PORTS MARITIMES ET PORTS FLUVIAUX AU MOYEN ÂGE | Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public. P.235-244
6. B.M.S. Campbell et al., A Medieval Capital and its Grain Supply : Agrarian Production and Distribution in the London Region/Historical Geography Research Series. 30
7. C.T. Flower (ed.), *Public Works...*, t.2, p. XXIII.

