

*Т. В. Мосолкина*

## **ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ В ДОИНДУСТРИАЛЬНОЙ АНГЛИИ**

У современных историков наблюдается тенденция пересмотра негативной оценки состояния дорог и транспорта в доиндустриальной Англии. В последние десятилетия исследователи акцентируют внимание на положительных моментах, чтобы доказать, что не все было так плохо, как представлялось раньше: «Если транспорт до железных дорог был плохой, логично следует, что транспорт до каналов и дорог с заставами должен был быть ужасным, и нет недостатка в анекдотичных свидетельствах, чтобы доказать, что это было так. Но было ли это в реальности?»<sup>1</sup> Попробуем ответить на этот вопрос.

Большинство благоустроенных дорог Англия, как и вся Западная Европа, получила в наследство от Римской империи. И на протяжении многих столетий рисунок дорог практически не менялся: «Каково бы ни было их происхождение, доисторическое ли, римское или «темного века», наша современная система дорог была, в сущности, завершена [к XI веку], и не говоря о современных автострадах и некоторых новых дорогах в отдельных областях, наш рисунок дорог тот же, что был 900 лет назад»<sup>2</sup>.

Если говорить о периоде Средних веков, то даже во времена Карла Великого, старавшегося следить за состоянием путей сообщения, население давно утратило традиции римской техники строительства и ремонта дорог. Было забыто искусство цементирования, умение изготавливать кирпич. В этом отношении Англия мало отличалась от других стран Европы. Сухопутные дороги были одинаково плохими, что в Англии, что в Германии. Они были настолько узки, что не только две повозки, но часто и две лошади, двигавшиеся навстречу друг другу, не могли разъехаться. На дорогах, как и в наши дни, образовывались заторы, поскольку никто не желал уступать другому, а объехать по обочине часто было невозможно, поскольку путешественники могли увязнуть в болоте. В Англии, где это было возможно, дороги прокладывали по меловым и другим твердым породам почвы. Там, где это было невозможно, в болотистых и глинистых местностях настилали гати. Обгон затруднялся

---

<sup>1</sup> *Masschaele J.* Transport costs in medieval England // *Economic History Review*. 1993. Vol. 46. P. 266.

<sup>2</sup> *Harrison D.F.* Bridges and economic development, 1300–1800 // *Ec. H. R.* 1992. Vol. 45. P. 254.

еще и тем, что на дорогах образовывались глубокие колеи и рытвины, так что выехать на обочину повозка самостоятельно не могла. Иногда приходилось добывать в окрестностях дополнительных лошадей, чтобы вытащить воз или коляску. По этой же причине в карету обычно впрягали шестерку лошадей, что являлось вовсе не роскошью, а необходимостью. Даниэль Дефо, совершивший путешествие по Англии в период правления королевы Анны (1702–1714), так описывал главную дорогу в графстве Ланкашир: «Сейчас мы находимся в такой местности, где дороги вымощены мелким булыжником, так что по краям мостовой, ширина которой достигает обычно около полутора ярдов<sup>3</sup>, можно идти или ехать верхом. Но средняя часть дороги, где должны ездить повозки, очень скверная»<sup>4</sup>.

В XVII–XVIII вв., как в Средние века, зимой и в плохую погоду по дорогам можно было передвигаться только верхом. Даже если в гости отправлялись женщины, они ехали не в коляске, а часто на одной лошади с мужчинами, сидя позади них (рис. 1). Если кому-то было необходимо совершить поездку верхом, всадникам приходилось выезжать в путь рано утром, чтобы опередить вереницы вьючных лошадей, так как обогнать их на узкой дороге было невозможно. Торговцы путешествовали верхом, везя образцы товаров и поклажу в мешках на спинах лошадей. Да и перевозка небольшого количества товара производилась с помощью вьючных лошадей (рис. 2).

В XVII в., когда мобильность населения была уже достаточно высокой, на дальние поездки смотрели как на печальную необходимость, сопряженную с большим риском. Риск был связан не только с опасностью опрокинуться и сломать себе шею, но и с разбойниками, наводнявшими дороги Англии. У. Шекспир в пьесе «Король Генрих IV» прекрасно изобразил опасности путешествия, когда слуги, конюхи и сами хозяева гостиниц сообщали разбойникам маршрут путешествия своих постояльцев и содержание их багажа, а иногда и кошельков. Если путешественники не отправлялись в дорогу большой компанией и хорошо вооруженными, то они рисковали быть ограбленными. Описывая Англию 1685 г., Томас Маколей отмечал, что верховые разбойники имелись на всех больших дорогах Англии. Чтобы справиться с ними, власти иногда прибегали к необычным мерам: «Однажды было издано объявление, что некоторые лица, которых подозревали в таких грабежах, но против которых не имелось достаточных улик, должны явиться в Ньюгет в одежде для верховой езды; будут показаны их лошади, и все, кто был ограблен,

---

<sup>3</sup> 1 ярд = 91,44 см. Таким образом, проезжая часть дороги была менее 1,5 м в ширину. На такой дороге двум повозкам разъехаться было затруднительно.

<sup>4</sup> Цит. по: *Тревельян Дж.М.* Социальная история Англии. М., 1959. С. 337.

приглашаются явиться на эту своеобразную выставку»<sup>5</sup>. В другой прокламации отмечалось, что все содержатели таверн и гостиниц находятся под контролем, поскольку правительству известно, что благодаря их укрывательству бандиты имеют возможность безнаказанно грабить на дорогах. Эти разбойники часто были знатными людьми, они устанавливали дань за проезд по своим дорогам и в случае ее неуплаты грабили путников. Тех, кто платил дань, они защищали от других разбойников.

На протяжении многих столетий плохое состояние дорог вызывалось отсутствием административных органов, которые бы следили за их восстановлением и строительством. Конечно, отдельные короли как-то пытались решить эту задачу, хотя чаще всего перекладывали заботу о состоянии дорог на местные власти. Долгое время дороги в Англии должны были поддерживаться в хорошем состоянии приходом, через который она проходила. Для дорожных работ должен был использоваться бесплатный труд крестьян в течение определенных дней в году. Естественно, надежды на то, что о дорогах будут бесплатно заботиться не те, кто по ним ездит, а те, через чьи земли они случайно проходят, не оправдывались. В некоторых городах стали вводиться обязательные налоги на поддержание дорог. Эти налоги собирались в виде пошлины на транспорт – размер пошлины зависел от размера и тяжести транспортного средства.

В результате лишь немногие дороги поддерживались в хорошем состоянии. В конце XVII в. в некоторых районах Англии, где дороги были особенно плохи, была введена система дорожных застав для того, чтобы собирать деньги на поддержание дорог. К началу царствования королевы Анны забота об охране дорожных застав лежала на мировых судьях. К концу ее правления были образованы частные кампании хранителей застав. Но до начала царствования Ганноверов в Англии мало что изменилось в строительстве и починке дорог<sup>6</sup>.

Как уже отмечалось, самым надежным транспортным средством была верховая лошадь. При этом верхом на лошади совершались не только короткие поездки, но и путешествия из одного конца страны в другой. Например, купцы Бристоля и Лондона добирались верхом из одного города в другой меньше чем за три дня. На верховых лошадях перевозились и грузы. До появления железных дорог даже уголь в некоторые местности доставляли на вьючных лошадях. Так, в XVII в. баржи с углем шли вверх по Северну от Бристоля через Бриджуотер до

---

<sup>5</sup> *Macaulay Th.* The History of England from the accession of James the Second. L., 1889. Vol. I. Ch. III.

<sup>6</sup> *Тревельян Дж.М.* Социальная история Англии. С. 336–337.

Тонтона, где уголь выгружали из барж, засыпали в мешки и на лошадях доставляли в окрестные городки и деревни. За один раз лошадь могла перевезти 2 бушеля угля<sup>7</sup>. Это объясняет, почему уголь всего на расстоянии 20–30 миль от места добычи стоил в 5–10 раз дороже. Дороговизна транспортировки позволяла перевозить тяжелые и громоздкие товары по суше лишь на небольшие расстояния.

В сухую погоду для транспортировки грузов использовались и повозки. В XIII в. быков в упряжке заменили лошади. Обычно в телегу на конной тяге впрягалось 4 лошади, но количество лошадей зависело от величины и веса груза. Как правило, 4 лошади тащили груз весом в 4 квартера пшеницы. В Эссексе и Херефордшире, где использовались телеги с 3 лошадьми, норма на одну телегу была 3 квартера пшеницы. Для сравнения: каждая вьючная лошадь, перевозившая зерно, была нагружена 4 бушелями. Таким образом, использование телег удваивало тяговую силу лошади<sup>8</sup>. Но до конца Средних веков повозки были очень примитивными. Конечно, уже появились колеса с железным ободом, а затем передние колеса стали крепиться на шарнирах, давая возможность поворачивать повозку под более крутым углом, но это не делало данный вид транспорта более надежным. Даже шесть лошадей тащили фургон со скоростью пешехода, поэтому за день повозка могла преодолеть от 10 до 20 миль. Расстояние, покрывавшееся за день, зависело не только от тяжести груза, но и от местной топографии, состояния дорог и времени года. Из-за плохого состояния дорог телеги с грузом переворачивались, товар вываливался на землю нанося большой ущерб владельцам. Особенно сложно было перевозить на повозках вино. Бочки, несмотря на дополнительные бочарные клепки, обручи и крышки, разбивались<sup>9</sup>. Тем не менее купцы часто шли на такой риск, особенно если речь шла о контрабандном товаре. Чтобы избежать уплаты таможенных пошлин в порту, иногда товары между английскими морскими портами (например, между Бристолем и Саутгемптоном) перевозились не на кораблях, а на телегах<sup>10</sup>.

Стоимость перевозки зависела не только от веса товара, но и от вида. Например, стоимость перевозки квартера овса была ниже, чем пшеницы. Применялся и другой принцип оплаты за перевозки – установление тарифа за день использования транспортного средства. Обычная норма была 14 пенсов в день, хотя иногда платили и 18. Так, в отчете шерифа Кента

---

<sup>7</sup> См.: *Тревельян Дж. М.* Социальная история Англии. С. 305. Бушель – мера сыпучих тел, равная примерно 35 л.

<sup>8</sup> *Masschaele J.* Transport costs in medieval England. P. 269.

<sup>9</sup> *Crawford A.* Bristol and the Wine Trade. Bristol, 1984. P. 5.

<sup>10</sup> *The Overseas trade of Bristol. In the later Middle Ages / Sel. and ed. E. M. Carus-Wilson.* Bristol, 1937. P.83, 86.

(1342) об отправке зерна в качестве королевских поставок записано: «Для перевозки 100 кварталов пшеницы из Элама в Сандвич на 25 телегах, каждая с 4 лошадьми, по 18 п. за телегу в день, 37 ш. 6 п.»<sup>11</sup>. В целом специалисты считают, что транспортные расходы на суше в средневековой Англии были довольно низкими. Такие же расценки были обычны и в последующие века. По крайней мере, так считает Джеймс Мэшем: «В равной степени примечательно, что относительная стоимость транспортировки – по крайней мере наземным транспортом – изменилась очень мало за период в 400 лет, с XIV в. до середины XVIII века»<sup>12</sup>.

В повозках путешествовали и люди, хотя в полном смысле слова путешествием в коляске это нельзя назвать, поскольку основную часть пути люди предпочитали проделать верхом и лишь перед прибытием на место пересаживались в экипаж. Объяснялось это тем, что из-за отсутствия рессор в колясках и каретах очень сильно трясло. В XV в. появилось новшество – корпус экипажа стали подвешивать к осям колес на кожаных ремнях, что в некоторой степени смягчало тряску.

До XVIII в. лучшие экипажи изготавливались на континенте. В письмах, дошедших от XV в., есть сведения о покупках английскими купцами колясок в Нидерландах. Так, в 1478 г. купец Роберт Рэдклиф просил Джорджа Сели, находившегося в Нидерландах, купить для него экипаж: «И также убедительно прошу Вас купить экипаж, самый лучший из тех, что прибывали сюда раньше»<sup>13</sup>. В письме Ричарда Сели-старшего можно найти не только упоминание о том, что англичане покупали экипажи в Нидерландах, но и сведения о технических особенностях повозок того времени. В июне 1479 г. он писал сыну Джорджу в Кале о том, что просил другого купца, Джона Роуза, «поговорить с тобой относительно покупки для меня в Кале повозки на одну лошадь. Повозка должна быть небольшой, колеса – без ободов, как на моей старой повозке в Кале. Повозка должна быть из хорошего ясеня, с готовыми осями, ибо у меня большая нужда в этом. Я предполагаю, что вместе с крепежными зажимами, чеками и всем остальным она будет стоить 6 или 7 ш»<sup>14</sup>.

В XVI в. появились кареты, которые тоже сначала покупались на континенте. Так, первая карета королевы Елизаветы I (рис. 3) была сделана в 1565 г. в Голландии. Но с развитием техники центр производства первоклассных карет переместился в Англию. Здесь существовали прекрасные и для своего времени точные инструменты для обработки дерева, металла и других материалов.

---

<sup>11</sup> Цит. по: *Masschaele J.* Transport costs in medieval England. P. 268.

<sup>12</sup> *Ibid.* P. 266.

<sup>13</sup> *The Cely Letters, 1472–1488 / Ed. by Alison Hanham.* Oxford, 1975. P. 40.

<sup>14</sup> *Ibid.* P. 52–53.

Самыми быстрыми из больших экипажей были почтовые кареты. С XVI в. почтовые перевозки берутся под контроль государства. К середине XVIII в. в Англии не было сколько-нибудь значительного торгового местечка, которое не имело бы почтовой станции. Помимо отправки корреспонденции почта организовывала и транспортировку пассажиров. На почтовых станциях можно было нанять верховую лошадь либо купить место в почтовой карете, которая брала 6–8 пассажиров. Почта держала и лошадей для экипажей, которых можно было поменять на следующей почтовой станции. Уже в середине XVII в. смотрители почтовых станций давали объявления, что трижды в неделю они предоставляют верховых лошадей, и просили желающих заранее делать заказы, чтобы можно было приготовить необходимое количество лошадей<sup>15</sup>.

С течением времени перевозки пассажиров становятся регулярными. Во всех крупных городах несколько раз в неделю отправлялись дилижансы, перевозившие всех желающих. В 1469 г. Оксфордский университет принял решение регулярно отправлять до Лондона дилижанс, который должен был совершать весь путь за один день – с 6 утра до 7 вечера. Наряду с теми, кто восторгался такой скоростью передвижения, нашлись и те, кто утверждал: распространение дилижансов уничтожит верховую езду и даже коневодство, а мастера-седельники и изготовители шпор лишатся работы. Критики заявляли, что летом в дилижансах жарко, а зимой холодно; больные и дети беспокоят других пассажиров; экипажи отправляются слишком рано, а приезжают слишком поздно, поэтому люди не успевают позавтракать или поужинать и пр. В петициях, подававшихся властям, выдвигалось требование, чтобы дилижансы отправлялись не чаще одного раза в неделю, в упряжках использовалось не более 4-х лошадей, и проезжали они не более 30 миль в день<sup>16</sup>. Некоторые из перечисленных выше упреков были справедливы. Даже в середине XIX в. герой очерка Ч. Диккенса, вспоминая времена до возникновения железных дорог, замечал: «В то время Северная железная дорога еще не была построена, и ходили почтовые кареты, о которых я вместе с иными людьми теперь притворно грущу, но которых в те годы все боялись как огня». Пассажира, путешествовавшего зимой, чтобы он не замерз до смерти, укрывали соломой: «Меня до пояса завалили соломой, и, сознавая, что вид у меня довольно нелепый, я тронулся в путь»<sup>17</sup>. Герой вспоминает, что когда на скользкой дороге лошади падали, то ему приходилось вылезать из повозки и помогать поднимать лошадей, и с юмором добавляет, что это позволяло ему немного согреться. Интересно, что когда в Англии появились железные дороги, то владельцы дилижансов, опасаясь конкуренции,

---

<sup>15</sup> Кулишер И. М. История экономического быта Западной Европы. М.; Л., 1931. Т. 2. С. 319.

<sup>16</sup> Там же. С. 321.

<sup>17</sup> Диккенс Ч. Собр. соч. М., 1960. Т. 19. С. 610.

использовали похожие доводы. Многие утверждали, что из-за паровозов пассажиры могут задохнуться в туннелях, поля будут сожжены искрами от паровозов, скот на расположенных близко пастбищах погибнет от страха из-за шума и резких свистков локомотива, а куры перестанут нестись.

До конца XVII в. путешественникам на дальние расстояния приходилось останавливаться на ночевку на почтовых станциях. Современники жаловались на неудобные помещения, холод и плохое питание. Затем поездки стали совершаться и днем, и ночью: после смены лошадей дилижанс двигался дальше. К XVIII в. скорость передвижения почтовых карет значительно возросла. Если раньше за день они проезжали 40–50 км, то теперь эти цифры могли достигать 100–150 км в день. Это был необычайный прогресс, если учесть, что повозка с грузом, как отмечалось, могла проехать не более 10, в лучшем случае 20 миль в день.

В условиях плохих сухопутных дорог морское и речное сообщение, хотя и более медленное, имело значительное преимущество, особенно при перевозке тяжелых и громоздких грузов. Если сравнить грузоподъемность, то лодка или баржа могла перевозить до 50 кварталов зерна. До появления железных дорог реки были важнейшими путями сообщения внутри страны. В 1699 г. жители Уисбича подали петицию в палату общин, в которой содержалась просьба сделать судоходной реку Ларк, так как сухопутные дороги являются непроходимыми, а их район, специализирующийся на производстве только масла, сыра и овса, должен получать недостающие продукты из Суффолка<sup>18</sup>.

Города внутри страны, например, Йорк, Глостер, Норидж, Оксфорд, Кембридж, были речными портами. Правда, проходимость многих рек была довольно низка из-за недостаточной глубины русла, а также потому, что они были загромождены камнями и деревьями, скрытыми под водой. Иногда лодочникам приходилось останавливать движение и расчищать себе путь. При перевозке товаров в глубь страны купцам и перевозчикам часто приходилось перегружать их с одного типа лодки на другой, который был более пригоден для плавания на определенном участке реки. Поэтому для передвижения по рекам использовались разные средства – небольшие плоскодонки (boats, trows, cobsles, shouts), малые каботажные суда и бечёвочники (лодки, приводившиеся в движение бечево́й, которую тянули лошади или люди). Впрягалось в среднем 10–12 лошадей, если же их заменяли люди, то требовалось от 80 до 90 человек. Видимо, этот способ передвижения лодок был широко распространен, поскольку в 1464 г. в палате общин парламента разбиралась жалоба купцов на то, что все возрастающее число бечёвочников на реке Северн мешает торговле семи графств<sup>19</sup>. Скорость речного транспорта была крайне низка, хотя

---

<sup>18</sup> Тревьельян Дж. М. Социальная история Англии. С. 315.

<sup>19</sup> Sherborne J. W. The Port of Bristol in the Middle Ages. Bristol, 1965. P. 14.

перевозка грузов по рекам обходилась в 2–3 раза дешевле, чем гужевым транспортом.

В XVII–XVIII вв. речное сообщение улучшилось благодаря соединению бассейнов рек между собой с помощью каналов, широкое строительство которых в Англии приходится уже на конец XVIII в.

Итак, к XVIII в. по сравнению со Средними веками дороги и средства сообщения в Англии несомненно улучшились. И хотя улучшения не были повсеместными и сухопутные дороги продолжали оставаться менее удобными, чем морские и речные, появились новые средства транспорта, возросла регулярность связей, появилась почтовая служба. Возросшие запросы пассажиров, несомненно, заставляли улучшать качество дорог и перевозок.



Рис. 1



Рис. 2



