

рины и др.; в Германии — гульдены. Эти золотые деньги с самого начала становятся фактически интернациональным средством платежа, получив широкое распространение во многих странах.

В целом средневековое денежное обращение, несмотря на кажущееся однообразие, характеризуется исключительной пестротой и сложностью: поначалу почти каждый знатный сеньор, а также крупные города обладали правом чеканки собственной монеты, которая, несмотря на однообразие названий, отличалась от соседней как содержанием драгоценного металла, так и реальной ценностью. Кроме того, широко распространенный процесс «порчи» и падения реальной стоимости монеты делал монеты разных лет выпуска неодинаковыми даже для одной и той же области. Так, во Флоренции за столетие (с начала XIV до начала XV в.) стоимость разменных денег упала почти втрое (с 29 до 80 солидов за флорин). Пестрота денежного фонда к концу развитого средневековья несколько уменьшалась в связи с ростом ареала общегосударственной королевской монеты (Англия, Франция, Испания).

Транспорт и пути
сообщения

В средневековье использовался транспорт трех видов — сухопутный, речной и морской, причем водными путями перевозилась львиная доля всех товаров. Что же касается сухопутного транспорта, то серьезным препятствием для его развития являлось отсутствие хороших дорог. Лучшими из них были старые римские, с твердым покрытием, сохранявшиеся на протяжении многих столетий (часть из них дошла до наших дней). Наиболее густая сеть их существовала в Италии и Галлии (здесь важнейшими центрами были Реймс и Лион); меньше их было в Испании и Британии. Эта дорожная сеть создавалась главным образом из военно-стратегических соображений; торговые мотивы учитывались гораздо меньше, что стало сказываться в развитом средневековье, когда возникла масса новых торговых центров и старая дорожная сеть окончательно пришла в противоречие с потребностями торговли. Поэтому даже в Италии, стране, наиболее богатой римскими дорогами, в XII—XIII вв. происходит «дорожная революция»: возникает много новых путей сообщения, маршруты которых больше отвечают потребностям торговых связей. В XIII—XIV вв. этот процесс свойствен и другим странам Запад-