Москва - центр важнейших сухопутных и речных путей России XVI века

 В XVI в. Москва превращается в центр важнейших сухопутных и реч-ных путей России. С образованием единого Русского государства произош-ли изменения в сложившихся ранее торговых путях. Расширение территориистраны и в следствие возникновение новых рынков приводило к появлениюновых направлений торговых путей, которые как и старые торговые доро-ги, все более тяготели к Москве как административному центру страны.Эти пути утрачивали свое самостоятельное значение и становились радиу-сами, соединяющими столицу с периферией. Ряд торговых путей в XVI в. имел особенно большое значение. ПоМоскве-реке шел водный путь на Оку и далее на Волгу. Через Стромынкувела дорога на северо-восток в направлении Суздаля. С Тверской улицыначиналась дорога на Тверь и далее на Великий Новгород. Сретенскаяулица вела на Ярославский тракт, а от Рогожской слободы шел тракт наКазань и Нижний Новгород. Через пригородное село Коломенское шла доро-га на юг в Серпухов и Тулу. Через Арбат н Дорогомилово выходила Мо-жайская дорога в направлении к Смоленску. Все эти дороги разветвлялисьдалее в целую сеть путей и расходились по всему пространству Русскогогосударства. Основной магистралью между двумя крупнейшими русскими городамиНовгородом и Москвой остается и в XVI в. старинная дорога от Москвы доНовгорода через Волок Ламский, Тверь и Торжок. С присоединением Новго-рода к Москве укрепляются экономические связи между этими городами.Несколько важных торговых путей расходились от Новгорода на запад исеверо-запад.

По ним осуществлялись связи со странами Западной Европы.Один из торговых путей на Запад шел от Новгорода к Пскову, а дальше кИвангороду и Нарве, в Ригу, Литву. К Ивангороду шли от Новгорода идругие дороги, минуя Псков по Луге до г. Ямы, через Петровский погост,через Лужский ям. Одна из дорог вела от Новгорода в Холмогоры черезселение Сумы. Особенно большое значение во второй половине XVI в. приобрел тор-говый путь от Москвы к Белому морю через Ярославль, Вологду, Тотьму,Устюг. Этим путем шла оживленная торговля с Англией и Голландией. Вграмоте 1583 г. указывается, что этим путем "гости де англичане и мно-гие поморские торговые люди ездят с товаром через Волгу и через Кото-росль". Дорога эта подробно описана Дженкинсоном и другими английскими - 2 -путешественниками. Она насчитывала более 1500 верст. Точное время, не-обходимое для ее преодоления, рассчитать трудно. Путешествие Дженкин-сона с большими перерывами продолжалось около 50 дней. По расчету дру-гого английского путешественника от бухты св. Николая до Вологды можнобыло пройти летом за 14 суток, а зимой - за 8 суток. Дорога от Вологдыдо Ярославля преодолевалась в два дня. На юг от Москвы уходило несколько торговых путей. Одним из глав-ных в XVI в. был донской. Этим старинным путем, известным еще с концаXIV в. пользовались митрополиты Пимен и Киприан, ездившие из Москвы вЦарьград и обратно. От Москвы караваны шли водой или сухим путем доКоломны и Рязани, а оттуда тремя дорогами - через Михайлов, Ряжен,Старую Рязань - к Воронежу и Дону. По Дону суда следовали до Азова, азатем морем к Константинополю. Этот путь был описан в XVI в. Флетче-ром: "По реке Дону, -писал он, - можно из города Москвы доехать водоюдо Константинополя и во все части света... что недавно было доказаноодним посланником, отправленным в Константинополь, который плыл сперваМосквой-рекой, потом вошел в другую, называемую Окою, тут перетащиллодку свою на Дон, а оттуда уже всю дорогу плыл водою". Общая протя-женность пути от Москвы до Азова составляла около 2230 км. На это зат-рачивалось примерно 55 дней. Кроме донского пути на юг вели также исухопутные дороги через Белгород, Путивль, Новгород-Северский, Брянск,Брынь, Калугу. Об этой дороге упоминается в Турецких и Крымских по-сольских книгах. Торговые люди ездили иногда в Турцию и кружными путя-ми: через литовские земли.

Однако большого значения эти торговые путив XVI в. не получили, так как в этот период отношения с Литвой былинатянутые, и литовские власти старались не пропускать русских торговыхлюдей через свои земли. Большое развитие во второй половине XVI в. получил Волжский тор-говый путь. Это произошло в связи с присоединением Казани и Астрахани.Этот путь начинался обычно в Москве, откуда путники спускались поМоскве-реке и Оке до Волги. Англичане начинали свои путешествия поВолге от Ярославля. Водный путь от Москвы до Астрахани продолжался1,5-2 месяца. В Астрахани товары перегружались на морские суда и путьпродолжался в восточные страны вдоль берегов Каспийского моря. Нес-колько сухопутных дорог вело от Астрахани в Среднюю Азию и Иран. Север всегда привлекал русских мореплавателей. К XVI в. относятсязначительные успехи в освоении ими Северного морского пути. Северныйпуть в Европу был известен русским людям издавна. В конце XV в. им - 3 -пользовались русские послы Григорий Истома, Дмитрий Зайцев и ДмитрийРадев.

В литературе утвердилось мнение об открытии морского пути изЗападной Европы в Белое море англичанами. Источники полностью опровер-гают это мнение. "На самом деле Ченслер прошел по тому пути, по кото-рому задолго до него в XII-XV вв. ходили новгородские военные экспеди-ции и русские послы: Григорий Истома, Дмитрий Зайцев, Дмитрий Гераси-мов и другие русские люди". В конце XVI в. общегосударственное значе-ние приобрел также путь через Ледовитый океан до устья реки Таз, при-тока Оби, получивший название Мангазейского морского хода. Кроме больших транзитных торговых путей существовало множестводорог, имеющих местное значение, связывавших крупные города с сельскойокругой и более мелкими городскими пунктами. В ХVI в. существовало уже сводное описание дорог Русского госу-дарства. С.Герберштейн, перечисляя в своем сочинении разнообразныеводные и сухопутные дороги России, прямо ссылался на известный Дорож-ник: "Все то, что я сообщил ранее, дословно переведено из доставленно-го мне Русского Дорожника". Роспись местных областных дорог новгородс-кой земли содержится в невских изгонных книгах конца XVI в. На основании существовавших ранее дорожников и чертежей в концеXVI в. был составлен общий чертеж Русского государства, содержащийописание дорог, рек, городов и урочищ. По-видимому, в это время, сос-тавлялись также описания и морских путей - поморские лоции. Одна изних легла, очевидно, в основу карты "Белого моря и реки Мезени", сос-тавленной в конце XVI в. Лукой Вагенером. Средневековые путешественники и торговцы предпочитали ездить во-дой или в зимнее время по сухопутным дорогам. В летнее время, а осо-бенно в периоды распутицы, передвижение было утомительно из-за плохогосостояния дорог. Осталось немало воспоминаний о тяжести путешествий порусским дорогам в летнее, весеннее и осеннее время. Так, Павел Иовийписал, что "путь из Вильны чрез Смоленск до Москвы, в зимнее время, покрепкому льду, превращающемуся от морозов и частой езды в твердый лед,совершается с неимоверной скоростью, зато в летнее время, не иначеможно проехать здесь, как с большим трудом и с чрезвычайными усилиями,потому что тающий от солнца снег образует болота и грязные, непроходи-мые топи, на которые для проезда настилают с величайшим трудом дере-вянные гати". Обязанность строить такие мосты и гати лежала на местномнаселении. "Поселяне обязаны вырубать деревья, - писал С. Герберштейн,- и настилать мосты через болота и реки". Судебник 1589 г. обязывал - 4 -местных жителей следить за состоянием дорог. Статья 223 гласит: "А накоторых дорогах мосты не починиваны, и кто едучи лошадь истепет илиногу изломит, и про то сыскати тою волостию накрепко, в которой волос-те деетца и коея деревни та земля и мост; на ково взыщут, и на том ис-цева гибель доправити без суда по обыску".

Мостовщина была особым ви-дом повинности в XVI в. Когда через реки не было мостов, переправаосуществлялась примитивным способом, который описан С.Герберштейном вего книге. Путешественники перебираются через реки, писал он "некимсвоеобразным способом переправы, а именно: нарубают кустарников, свя-зывают их пучками, садятся на них сами, кладут имущество и, таким об-разом, гребя вниз по реке, относятся к другому берегу. Другие привязы-вают подобные связки к хвостам лошадей; они, погоняемые бичами, плывутк другому берегу, влекут с собой людей таким образом перевозят их". Переправы через многочисленные реки, речки, озера и болота вызы-вали особенно много сетований со стороны путешественников. "Хотя нареках по большей части и сделаны мосты...- писал А. Поссевино, - одна-ко сделаны они из грубого неотесанного материала, на них часто ломают-ся повозки и путешествие это невероятно утомляет и обессиливает.

Правительство делало попытки упорядочить путешествие по наиболееважным дорогам. Одним из мероприятий в этом направлении было устройс-тво ямов. Исследователи рисуют ямскую гоньбу XVI в. в следующем виде.По большим дорогам на известном расстоянии друг от друга, составлявшемв среднем 30- 40 км (иногда чаще), находились дорожные станции-ямы.Окрестное население поставляло на ямы подводы и корм для лошадей. Оноже поочередно гнало самую гоньбу. Ям состоял обычно из ямского двора,двух-трех изб, сенника и конюшни. Ведали ямами ямщики. Обыкновенно кямскому двору приписывались земли: пашня, сенокосы, иногда деревни,расходы с которых шли в пользу ямщиков. Обычно на яме жили два-три ям-щика. Право пользоваться ямами представлялось далеко не всем. В боль-шинстве случаев ими пользовались официальные лица: царские гонцы, пос-лы, которым в этом случае выдавалась соответствующая подорожная. Част-ным лицам не разрешалось нанимать на ямах лошадей. Правительство уста-навливало контроль над деятельностью ямов. Сохранилось значительноеколичество документов от конца XVI в., которыми правительство регули-ровало порядки на ямах. Для устройства ямов на места посылались детибоярские. Особое внимание уделялось обслуживанию на ямах дипломатичес-ких миссий. Посол римского императора Николай Варкоч отмечает в своихзаписках: "Как только мы доехали, до, границы Московской земли, все - 5 -содержимое для нас стало даровое, так что мы совсем не тратились ни накушанье, ни на подводы, так уж у них водится". За беспорядки на ямах,в особенности по отношению к иноземным послам, охотники подвергалисьсуровым наказаниям. В царской грамоте 1585 г. на один из новгородскихямов записано: "как ехал к нам датцкой гонец, я ему де и в дороге наямех до Торшку подвод мало давали... И то нам не соромота ли, что ино-земцом подвод на ямех нет"? Охотников, которые не явились на ям в по-ложенное им время, приказано было бить кнутом.

Средневековые пути сообщения были трудны и опасны не только при-митивным состоянием дорог и транспорта. Немало забот для путешествен-ников представляли набеги всевозможных разбойных людей с целью ограб-ления. Поэтому путешествовать в одиночку было рискованно. Этим в зна-чительной степени объясняется присоединение купцов к дипломатическимпосольствам, которые имели достаточно надежную вооруженную охрану. По-сольские дела содержат массу свидетельств о торговых людях в составеиностранных посольств. В 1570 г. с русским посольством из Царьградаприбыл гость "Ахмамет Чилебеев племянник, Бустаном зовут сам третей, илюдей их с ними 17 человек, да из Кафы торговых людей 9 человек... даиз Азова идет торговый человек бухарец". Подобных примеров можно при-вести очень много. С. Герберштейн отмечает участие купцов в посольскихкараванах как постоянное и обычное явление: "Когда же в Московию отп-равляются посланники и полномочные послы, то все купцы отовсюду прини-маются под их защиту и покровительство и могут беспрепятственно и бес-пошлинно ехать в Москву, так у них вошло в обычай". Послы и торговцы объединялись в большие караваны, даже по 500 судов.Несмотря на многочисленность этих караванов, нападения на них и грабе-жи товаров и "поминков" были очень часты. Документы сохранили много-численные жалобы купцов на ограбления во время переездов.

Все перечисленные трудности заставляли средневековых купцов бытьодновременно и торговцами, и дипломатами, и воинами. Гость XVI в. нас-только же купец, на сколько и воин; "он в равной мере владеет и весломи мечом; он настолько же опытен в торге, как и в ратном деле". Анг-лийские путешественники описывают одно из таких нападений ногайскихтатар на их караваны. Ногайцы "подъехали на 18 лодках, вооруженные,кто мечами, кто копьями, иные луками и стрелами; их общее число дости-гало ...до 300 человек... Завязалась страшно жестокая битва, жаркопродолжавшаяся в течение двух часов, во время которой наши люди такхорошо поиграли мушкетами, что заставили татар обратиться в бегство". - 6 - Правительство пыталось организовать на некоторых дорогах постоян-ную охрану путешественников от разбойных людей. В 20-х годах Россиясовместно с Турцией предпринимает меры для охраны Донского пути. Сул-тан послал для "донского бережения 3 судна с пушками и пищалями". Имнавстречу должны были двигаться русские охранные суда. На Волге русс-кий царь держал отряды стрельцов для охраны посольских и торговых ка-раванов. Но несмотря на все эти меры, нападения на торговые и посольскиекараваны были очень часты и считались обычным делом на русских средне-вековых дорогах.

ВОДНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ.

Основные пути сообщения в средневековье проходили по рекам. Поэ-тому наибольшее разнообразие средств сообщения относится к речным су-дам. Источники XVI в. упоминают огромное количество разнообразных реч-ных судов. В Новгородской таможенной грамоте перечислены суда, в кото-рых привозили товары по Волхову: ладьи, умы, паромы, барки, моринки, ит. д. В Казанской таможенной грамоте - насады, струги, коломенки, до-щаники, ладьи, неводники, Сотники, однодеревки. В других источникахупоминаются: кабасы, каюки, устюжны, ужевки, белозерки, заводни, пауз-ки, лодки разных конструкций и т. д. Большая часть типов речных судовсуществовала уже в предшествующий период. Для XVI в. характерно увели-чение тоннажа судов. рост их специализации, расширение типов судов. Судовую терминологию этого периода можно свести к двум типам: од-ни суда носят названия то рекам, на которых они построены или которыеими обслуживаются, другие суда получили свои названия по своему типуили назначению. К первой категории можно отнести коломенки, ржевки,белозерки, устюжны и т. д. Ко второй - струги, насады, дощаники,ладьи, каюта, учаны, паузки, ушкуи и другие суда. Конструктивные особенности некоторых речных судов удается восста-новить по их сохранившимся описаниям, рисункам, этнографическим мате-риалам. Как и в предшествующий период, широкое распространение имели на-сады. "Суда, называемые насадами, очень длинны и широки, крыты сверхуи плоскодонны; они сидят в воде не более как на 4 фута и поднимают 200тонн, на них нет никаких железных частей, но все сделано из дерева,при попутном ветре они могут плыть под парусами. В противном случае из - 7 -многочисленных имеющихся на насадах людей, иные тянут их, обвязав вок-руг шеи длинные тонкие веревки, прикрепленные к насаду, иные же оттал-киваются длинными шестами. На Двине очень много таких судов, по боль-шей части они принадлежат вологжанам, ибо а этом городе много купцов,пользующихся вышеупомянутыми судами для доставки в Вологду соли". Со-общения о распространении насадов на Двине подтверждаются Двинской та-моженной грамотой:" А кто Двинянин поедет в насаде или в дощанике изКолмогор с солью и с рыбою, к Устюгу или к Вологде и с тех судов иматипошлина, с двинян, с насаду по двадцати алтын, а с середнего судна дополтине, а с меньшего по четыре гривны". Из сообщения этой грамотывидно, что насады были довольно крупным судами. Они предназначались восновном для плавания по рекам, но могли ходить по озерным и морскимпутям. В таможенной грамоте, выданной боярину Дмитрию Годунову в 1592г., насад упоминается наряду с другими судами размером около десятисажен. Другим видом судов были дощаники: крупные речные суда, сделанныецеликом из досок, . Они часто упоминаются в источниках XVI в. наряду снасадами.

В приходо-расходных книгах Никольского Карельского монастыряупоминаются дощаники, на которых монастырские слуги перевозили соль,загружая в каждый более 260 рогож с солью весом 7-8 тыс. пудов. По ти-пу дощаники приближались к насадам, но были легче последних. В XVI в. широкое распространение имели струги. Это были в основ-ном транспортные суда, предназначавшиеся для перевозки различных гру-зов. Как и насады, они "были судами сравнительно крупными, удовлетво-рявшими потребности не только речного, но и морского судоходства". Висточниках упоминаются струги "кладные", "досчатые", "полубленные","неполубленные" и т.д. Длина стругов три-восемь сажен. Название"струг" применялось также как общее обозначение судна, независимо оттипа и размера. Хотя иногда стругами, или стружками, называли лодкувообще вплоть до малых челноков. В XVI в. появился особый вид грузового судна - коломенки. "Этобыли длинные и довольно узкие суда с совершенно плоским дном, отвесны-ми штевнями и бортами, почти везде ровной вышины и без всякого подборав соединении с днищем и с потупным образованием носа и кормы. Бортаколоменки на протяжении примерно одной трети длины судна в серединеего идут совершенно параллельно, в остальных же двух третях, к обеимоконечностям, переходят в кривые, пересекаясь у штевней под острым уг-лом. Вообще все судно по внешнему виду очень напоминает простую берес- - 8 -тяную табакерку". В источниках XVI в. по размерам торговых пошлин ко-ломенка приравнивается к стругам. В приговорной грамоте казанского во-еводы пошлины с коломенки определяются полуполтиной, в то время как снасадов и дощаников взималась полтина. В XVI в. имели распространение каюки. Это судно по своей конс-трукции объединяло два основных судовых типа: ладийный с округлой под-водной частью, и барочный с плоским днищем и отвесными бортами.

Перво-начально каюки были лодкамиоднодеревками с набойными бортам, позднеестали строиться из одних досок и делаться несколько более плоскодонны-ми, приближаясь к барочному типу. Более или менее крупным судном был учан, напоминавший по конс-трукции плоскодонный дощаник. Учаны обычно ставились в один ряд скрупными грузовыми судами. Так в новгородской таможенной откупной гра-моте Ивану Филатову среди транспортных судов упоминаются ладьи, паро-мы, учаны и барки. Среди транспортных грузовых судов XVI в, часто упоминаются кладиили кладные, которые были разных размеров и названий в зависимости оттого, какой груз они перевозили. Клади рыбные, соляные, хлебные. Вупоминавшейся выше приговорной грамоте казанского воеводы 1585г. опошлинах с торговых людей с соляной клади пошлины устанавливаются водин рубль, а с рыбной клади - по полуполтине. Кроме больших судов существовали мелкие лодки различных названийи конструкций: паузки, ботники, косные лодки, плавные лодки стружки,неводники и т. д. Они имели вспомогательное назначение - обслуживаликрупные суда или выполняли самостоятельные задачи по перевозки людей игрузов. Очень распространённым типом небольшой лодки был паузок. Это ма-ленькое легкое судно, удобное для мелководных порожистых мест. Главнымназначением паузков служила перегрузка на них товаров с больших судов,когда в этом была необходимость. На двинском взморье паузки неслислужбу по сообщению берега с морем или уходящими в море кораблями. Онивыполняли роль не только вспомогательных судов, но имели и самостоя-тельное значение. Так, в Дмитровской таможенной грамоте указано: "Акто приедет изо всех городов и из волостей Московской земли, и Новго-родец, и Псковитин, и Тверитин, и Казанец, и Резанец и иноземец вся-кой, в паузке, к городу к Дмитрову, и колко будет в паузке во дне до-сок, и наместнику мата с доски с донные по алтыну, а другому наместни-ку имати с тое ж доски по алтыну ж, а две - доски откосныя за одну - 9 -доску наместником пошлины имати".

В XVI в. существовало много лодок разнообразных размеров и -конструкций: лодка большая, лодка малая, лодка с набои, судно большое,малое суденко и т. д. В таможенной грамоте села Веси Егонской упомина-ются следующие разновидности судов: полубленое, неполубленое, с набои,приколное. Сообщение по рекам осуществлялось также на плотах и паромах. ВНовгород торговые люди с товарами приезжали "в ладьях, и в поромех, ив учанех, и в барках, и в байдакех, и в морянках, и в воловиках, и владьях, и во всяких судах". Некоторые виды судов были предназначены специально для морскихплаваний. Поморы на севере строили особые суда, надежные и маневрен-ные, предназначенные для плавания в северных морях, - коча. В Мангазеиво время раскопок было обнаружено графическое изображение коча 1601 г.Это двухпарусное двухмачтовое судно. Одна мачта снималась. Второй но-совой парус ставился тогда, когда судно маневрировало во льдах. Поразмерам кочи - небольшие суда: длина около 19 м, ширина - 5-6 м, гру-зоподъемность 2000-2500 пудов. "По своей конструкции и ходовым качест-вам это первое морское арктическое судно не имело равного в тогдашнейтехнике судостроения". Особый тип морских судов - бусы существовал на Каспийском море.Это большие, круглодонные одно-парусные суда. Делали их обычно избрусьев с перерубами, как избу. Так, в 1589 г. русскому посланнику,ехавшему в Иран, астраханские воеводы "приговорили делати бусу новуюиз государевых из вятцких судов, чтоб было безстрашно ехати и вместит-ца со всеми людьми с рухледью и с квзылбашским послаником в одном суд-не...".

СУДОСТРОЕНИЕ

Строительство судов осуществлялось во многих крупных городах,расположенных на реках и важных торговых путях. Вологда - была крупнымцентром судостроения. Здесь во второй половике XVI в. строились речныесуда а барки под непосредственным контролем самого Ивана Грозного.Английский посол Горсей, прибывший в Москву из Вологды, описал разго-вор, который состоялся у него с царем о вологодских верфях. Царь спристрастием расспрашивал Горсея о том впечатлении, которое произвелина него русские суда, строившиеся в Вологде. Горсей, отвечал, что он - 10 -вместе со многими другими любовался на удивительную красоту, величинуи отделку барок, украшенных изображениями львов, драконов, орлов, сло-нов, единорогов, богато расписанных золотом, серебром и яркой живо-писью. Царь остался доволен рассказом посла: "Это верно, а кажется тыхорошо их высмотрел, сколько их? Я видел не более 20,-отвечал Горсей.В скором времени ты увидишь 40 и не хуже этих...,-сказал царь и прика-зал Горсею "делать письменное описание кораблей английского флота ипредставить модель корабля". Большое судостроение велось в Устюжне Железопольской, котораяособенно славилась производством железных изделий для речных судов:железных скоб, больших судовых гвоздей и т. д. Суда, построенные в Ус-тюжне, носили названия по имени города: устюжские струги, насады.Крупными центрами судостроения были все волжские и приокские города:Казань, Нижний Новгород, Астрахань, Калуга и др. Свои небольшие су-достроительные верфи имели также отдельные монастыри. Этим объясняетсязакупка монастырскими властями различных предметов, необходимых длястроительства и ремонта судов. Так, Кирилло-Белозерский монастырь за-казывал у кузнецов судовые буравы, тысячами штук покупал судовые ско-бы. Свои судостроительные верфи имел Соловецкий монастырь. Собственные"плотбища" для строительства товарных и солеводных судов имели купцыСтрогановы.

СУХОПУТНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Самыми распространенными сухопутными средствами передвижения былисани различных конструкций для зимнего времени, а для летнего - теле-ги, возы, повозки. Иностранцы сохранили описания и рисунки русских са-ней. Так описывает иностранец сани конца XV в.: "Эти сани представляютсобой нечто вроде домика, который везет одна лошадь. Они употребляютсятолько в зимнее время, и каждому следует иметь отдельную (кибитку).Усаживаются в сани, укрывшись любым количеством одеял, и правят ло-шадью - и таким образом покрывают огромнейшие расстояния. Внутрь с со-бой кладут съестные припасы и все необходимое". Сани имели широкое распространение в России; "все их повозки та-кого вида, народ почти не знает других повозок.., "В зимнее время ез-дят на санях и в городе и в деревне... Если русский имеет хоть ка-кие-нибудь средства, он никогда не выходит из дому пешком, но зимойвыезжает на санях, а летом верхом, в санях он сидит на ковре или на - 11 -шкуре белого медведя. Сани везет богато убранная лошадь со множествомлисьих и волчьих хвостов вокруг шеи, ею правит мальчик, сидящий на ло-шади, слуги стоят на запятках".

Богато украшенные сани имели состоятельные люди. Сохранилось опи-сание саней, подаренных Иваном IV Волоколамскому монастырю: "Сани вя-земские, подволочены бархатом немецким, алым ...дуги и оглобли вязо-вые... хомут ременный с листиями (должно быть лисьими.), краснымихвосты... возжи врваные... Полость подложена зуфью желтою, образцысафьяновые". Это, конечно, исключительно роскошные нарядные сани. Це-нились они дорого по тем временам- 2 руб. (без снасти) и 2,6 руб. (совсей снастью). Большое количество саней было в монастырях. Монастырские властизакупали их целыми партиями и держали на специальном "санном дворе". Как важнейшее средство передвижения и перевозки товаров сани не-однократно упоминаются в таможенных грамотах . Новгородская таможеннаяграмота устанавливает пошлину с саней - 2 деньги. В ряде источниковтермин "сани" отождествляется с термином "воз". Так, в жалованной гра-моте Переяславскому Данилову монастырю разрешен беспошлинный проезд"зиме на пятидесять возех". На это совпадение указывал А. В. Арциховс-кий, полагавший, что и в XIII- XV вв. "слово "воз" означало сани". Вдругих источниках возы упоминаются как самостоятельное средство перед-вижения наряду с санями. В Новгородской таможенной грамоте 1571 г. го-ворится: "Да и Новгородцы б здешние жильцы, гости и торговые люди, то-вары свои... с возов и с саней, и с телег, и из судна не выкладывали". Основным средством передвижения в бесснежное время были телеги. Влицевом своде XVI в., миниатюрах жития Сергия Радонежского и другихминиатюрах изображения телег встречаются очень часто.

Телеги обычноизображены четырехколесными с дощатыми бортами... Колеса со спицами исплошные. Телеги применялись не только для перевозки товаров и для пе-реездов, но и на различных сельскохозяйственных работах. В XVI в., дляних придумывались несложные технические усовершенствования. Так, нас-тоятель Соловецкого монастыря Филипп Кольгаев "нарядил" телегу, кото-рая перевозила рожь, "да и привезетца, да и сама всыплет рожь на суши-ла". Часто в XVI в. упоминаются подводы. Крестьяне должны были стоятьна ямах с подводами, монастыри также наряжали подводы на ямы. Очевид-но, здесь имеется в виду не особый вид средств передвижения, а телеги,повозки или сани, в зависимости от времени года.Писался по книге "Очерки о культуре Руси XVI века";Список литературы брался оттуда.