Торговые пути и средства передвижения на Руси в XVI веке

ТОРГОВЫЕ ПУТИ В XVI в.

Москва превращается в центр важнейших сухопутных и речных путей России. С образованием единого Русского государства произошли изменения в сложившихся ранее торговых путях. Расширение территории страны и в следствие возникновение новых рынков приводило к появлению новых направлений торговых путей, которые, как и старые торговые дороги, все более тяготели к Москве как административному центру страны.

Эти пути утрачивали свое самостоятельное значение и становились радиусами, соединяющими столицу с периферией.

Ряд торговых путей в XVI в. имел особенно большое значение. По Москве-реке шел водный путь на Оку и далее на Волгу. Через Стромынку вела дорога на северо-восток в направлении Суздаля. С Тверской улицы начиналась дорога на Тверь и далее на Великий Новгород. Сретенская улица вела на Ярославский тракт, а от Рогожской слободы шел тракт на Казань и Нижний Новгород. Через пригородное село Коломенское шла дорога на юг в Серпухов и Тулу. Через Арбат и Дорогомилово выходила Можайская дорога в направлении к Смоленску. Все эти дороги разветвлялись далее в целую сеть путей и расходились по всему пространству Русского государства.

Основной магистралью между двумя крупнейшими русскими городами Новгородом и Москвой остается и в XVI в. старинная дорога от Москвы до Новгорода через Волок Ламский, Тверь и Торжок. С присоединением Новгорода к Москве укрепляются экономические связи между этими городами.

Несколько важных торговых путей расходились от Новгорода на запад и северо-запад. По ним осуществлялись связи со странами Западной Европы.

Один из торговых путей на Запад шел от Новгорода к Пскову, а дальше к Ивангороду и Нарве, в Ригу, Литву. К Ивангороду шли от Новгорода и другие дороги, минуя Псков по Луге до г. Ямы, через Петровский погост, через Лужский ям. Одна из дорог вела от Новгорода в Холмогоры через селение Сумы.

Особенно большое значение во второй половине XVI в. приобрел торговый путь от Москвы к Белому морю через Ярославль, Вологду, Тотьму, Устюг. Этим путем шла оживленная торговля с Англией и Голландией. В грамоте 1583 г. указывается, что этим путем "гости де англичане и многие поморские торговые люди ездят с товаром через Волгу и через Которосль". Дорога эта подробно описана Дженкинсоном и другими английскими путешественниками. Она насчитывала более 1500 верст. Точное время, необходимое для ее преодоления, рассчитать трудно. Путешествие Дженкинсона с большими перерывами продолжалось около 50 дней. По расчету другого английского путешественника от бухты св. Николая до Вологды можно было пройти летом за 14 суток, а зимой - за 8 суток. Дорога от Вологды до Ярославля преодолевалась в два дня.

На юг от Москвы уходило несколько торговых путей. Одним из главных в XVI в. был донской. Этим старинным путем, известным еще с конца XIV в. пользовались митрополиты Пимен и Киприан, ездившие из Москвы в Царьград и обратно. От Москвы караваны шли водой или сухим путем до Коломны и Рязани, а оттуда тремя дорогами - через Михайлов, Ряжен, Старую Рязань - к Воронежу и Дону. По Дону суда следовали до Азова, а затем морем к Константинополю. Этот путь был описан в XVI в. Флетчером: "По реке Дону, - писал он, - можно из города Москвы доехать водою до Константинополя и во все части света... что недавно было доказано одним посланником, отправленным в Константинополь, который плыл сперва Москвой-рекой, потом вошел в другую, называемую Окою, тут перетащил лодку свою на Дон, а оттуда уже всю дорогу плыл водою". Общая протяженность пути от Москвы до Азова составляла около 2230 км. На это затрачивалось примерно 55 дней. Кроме донского пути на юг вели также и сухопутные дороги через Белгород, Путивль, Новгород-Северский, Брянск, Брынь, Калугу. Об этой дороге упоминается в Турецких и Крымских посольских книгах. Торговые люди ездили иногда в Турцию и кружными путями: через литовские земли. Однако большого значения эти торговые пути в XVI в. не получили, так как в этот период отношения с Литвой были натянутые, и литовские власти старались не пропускать русских торговых людей через свои земли.

Большое развитие во второй половине XVI в. получил Волжский торговый путь. Это произошло в связи с присоединением Казани и Астрахани.

Этот путь начинался обычно в Москве, откуда путники спускались по Москве-реке и Оке до Волги. Англичане начинали свои путешествия по Волге от Ярославля. Водный путь от Москвы до Астрахани продолжался 1,5-2 месяца. В Астрахани товары перегружались на морские суда и путь продолжался в восточные страны вдоль берегов Каспийского моря. Несколько сухопутных дорог вело от Астрахани в Среднюю Азию и Иран.

Север всегда привлекал русских мореплавателей. К XVI в. относятся значительные успехи в освоении ими Северного морского пути. Северный путь в Европу был известен русским людям издавна. В конце XV в. им - 3 пользовались русские послы Григорий Истома, Дмитрий Зайцев и Дмитрий Радев. В литературе утвердилось мнение об открытии морского пути из Западной Европы в Белое море англичанами. Источники полностью опровергают это мнение. "На самом деле Ченслер прошел по тому пути, по которому задолго до него в XII-XV вв. ходили новгородские военные экспедиции и русские послы: Григорий Истома, Дмитрий Зайцев, Дмитрий Герасимов и другие русские люди". В конце XVI в. общегосударственное значение приобрел также путь через Ледовитый океан до устья реки Таз, притока Оби, получивший название Мангазейского морского хода.

Кроме больших транзитных торговых путей существовало множество дорог, имеющих местное значение, связывавших крупные города с сельской округой и более мелкими городскими пунктами.

В ХVI в. существовало уже сводное описание дорог Русского государства. С. Герберштейн, перечисляя в своем сочинении разнообразные водные и сухопутные дороги России, прямо ссылался на известный Дорожник: "Все то, что я сообщил ранее, дословно переведено из доставленного мне Русского Дорожника". Роспись местных областных дорог новгородской земли содержится в невских изгонных книгах конца XVI в.

На основании существовавших ранее дорожников и чертежей в конце XVI в. был составлен общий чертеж Русского государства, содержащий описание дорог, рек, городов и урочищ. По-видимому, в это время, составлялись также описания и морских путей - поморские лоции. Одна из них легла, очевидно, в основу карты "Белого моря и реки Мезени", составленной в конце XVI в. Лукой Вагенером.

Средневековые путешественники и торговцы предпочитали ездить водой или в зимнее время по сухопутным дорогам. В летнее время, а особенно в периоды распутицы, передвижение было утомительно из-за плохого состояния дорог. Осталось немало воспоминаний о тяжести путешествий по русским дорогам в летнее, весеннее и осеннее время. Так, Павел Иовий писал, что "путь из Вильны чрез Смоленск до Москвы, в зимнее время, по крепкому льду, превращающемуся от морозов и частой езды в твердый лед, совершается с неимоверной скоростью, зато в летнее время, не иначе можно проехать здесь, как с большим трудом и с чрезвычайными усилиями, потому что тающий от солнца снег образует болота и грязные, непроходимые топи, на которые для проезда настилают с величайшим трудом деревянные гати". Обязанность строить такие мосты и гати лежала на местном населении. "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 на которых дорогах мосты не починиваны, и кто едучи лошадь истепет или ногу изломит, и про то сыскати тою волостию накрепко, в которой волосте деетца и коея деревни та земля и мост; на ково взыщут, и на том исцева гибель доправити без суда по обыску". Мостовщина была особым видом повинности в XVI в. Когда через реки не было мостов, переправа осуществлялась примитивным способом, который описан С. Герберштейном в его книге. Путешественники перебираются через реки, писал он "неким своеобразным способом переправы, а именно: нарубают кустарников, связывают их пучками, садятся на них сами, кладут имущество и, таким образом, гребя вниз по реке, относятся к другому берегу. Другие привязывают подобные связки к хвостам лошадей; они, погоняемые бичами, плывут к другому берегу, влекут с собой людей, таким образом перевозят их".

Переправы через многочисленные реки, речки, озера и болота вызывали особенно много сетований со стороны путешественников. "Хотя на реках по большей части и сделаны мосты... - писал А. Поссевино, - однако сделаны они из грубого неотесанного материала, на них часто ломаются повозки и путешествие это невероятно утомляет и обессиливает.

Правительство делало попытки упорядочить путешествие по наиболее важным дорогам. Одним из мероприятий в этом направлении было устройство ямов. Исследователи рисуют ямскую гоньбу XVI в. в следующем виде.

По большим дорогам на известном расстоянии друг от друга, составлявшем в среднем 30- 40 км (иногда чаще) , находились дорожные станции-ямы.

Окрестное население поставляло на ямы подводы и корм для лошадей. Оно же поочередно гнало самую гоньбу. Ям состоял обычно из ямского двора, двух-трех изб, сенника и конюшни. Ведали ямами ямщики. Обыкновенно к ямскому двору приписывались земли: пашня, сенокосы, иногда деревни, расходы с которых шли в пользу ямщиков. Обычно на яме жили два-три ямщика. Право пользоваться ямами представлялось далеко не всем. В большинстве случаев ими пользовались официальные лица: царские гонцы, послы, которым в этом случае выдавалась соответствующая подорожная. Частным лицам не разрешалось нанимать на ямах лошадей. Правительство устанавливало контроль над деятельностью ямов. Сохранилось значительное количество документов от конца XVI в., которыми правительство регулировало порядки на ямах. Для устройства ямов на места посылались дети боярские. Особое внимание уделялось обслуживанию на ямах дипломатических миссий. Посол римского императора Николай Варкоч отмечает в своих записках: "Как только мы доехали, до, границы Московской земли, все - 5 содержимое для нас стало даровое, так что мы совсем не тратились ни на кушанье, ни на подводы, так уж у них водится". За беспорядки на ямах, в особенности по отношению к иноземным послам, охотники подвергались суровым наказаниям. В царской грамоте 1585 г. на один из новгородских ямов записано: "как ехал к нам датцкой гонец, я ему де и в дороге на ямех до Торшку подвод мало давали... И то нам не соромота ли, что иноземцом подвод на ямех нет"? Охотников, которые не явились на ям в положенное им время, приказано было бить кнутом.

Средневековые пути сообщения были трудны и опасны не только примитивным состоянием дорог и транспорта. Немало забот для путешественников представляли набеги всевозможных разбойных людей с целью ограбления. Поэтому путешествовать в одиночку было рискованно. Этим в значительной степени объясняется присоединение купцов к дипломатическим посольствам, которые имели достаточно надежную вооруженную охрану. Посольские дела содержат массу свидетельств о торговых людях в составе иностранных посольств. В 1570 г. с русским посольством из Царьграда прибыл гость "Ахмамет Чилебеев племянник, Бустаном зовут сам третей, и людей их с ними 17 человек, да из Кафы торговых людей 9 человек... да из Азова идет торговый человек бухарец". Подобных примеров можно привести очень много. С. Герберштейн отмечает участие купцов в посольских караванах как постоянное и обычное явление: "Когда же в Московию отправляются посланники и полномочные послы, то все купцы отовсюду принимаются под их защиту и покровительство и могут беспрепятственно и беспошлинно 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 грабежи товаров и "поминков" были очень часты. Документы сохранили многочисленные жалобы купцов на ограбления во время переездов.

Все перечисленные трудности заставляли средневековых купцов быть одновременно и торговцами, и дипломатами, и воинами. Гость XVI в. настолько же купец, на сколько и воин; "он в равной мере владеет и веслом и мечом; он настолько же опытен в торге, как и в ратном деле". Английские путешественники описывают одно из таких нападений ногайских татар на их караваны. Ногайцы "подъехали на 18 лодках, вооруженные, кто мечами, кто копьями, иные луками и стрелами; их общее число достигало... до 300 человек... Завязалась страшно жестокая битва, жарко продолжавшаяся в течение двух часов, во время которой наши люди так хорошо поиграли мушкетами, что заставили татар обратиться в бегство".

Правительство пыталось организовать на некоторых дорогах постоянную охрану путешественников от разбойных людей. В 20-х годах Россия совместно с Турцией предпринимает меры для охраны Донского пути. Султан послал для "донского бережения 3 судна с пушками и пищалями". Им навстречу должны были двигаться русские охранные суда. На Волге русский царь держал отряды стрельцов для охраны посольских и торговых караванов.

Но, несмотря на все эти меры, нападения на торговые и посольские караваны были очень часты и считались обычным делом на русских средневековых дорогах.

ВОДНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ.

Основные пути сообщения в средневековье проходили по рекам. Поэтому наибольшее разнообразие средств сообщения относится к речным судам. Источники XVI в. упоминают огромное количество разнообразных речных судов. В Новгородской таможенной грамоте перечислены суда, в которых привозили товары по Волхову: ладьи, умы, паромы, барки, моринки, и т.д. В Казанской таможенной грамоте - насады, струги, коломенки, дощаники, ладьи, неводники, Сотники, однодеревки. В других источниках упоминаются: кабасы, каюки, устюжны, ужевки, белозерки, заводни, паузки, лодки разных конструкций и т.д. Большая часть типов речных судов существовала уже в предшествующий период. Для XVI в. характерно увеличение тоннажа судов. рост их специализации, расширение типов судов.

Судовую терминологию этого периода можно свести к двум типам: одни суда носят названия то рекам, на которых они построены или которые ими обслуживаются, другие суда получили свои названия по своему типу или 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 восстановить по их сохранившимся описаниям, рисункам, этнографическим материалам.

Как и в предшествующий период, широкое распространение имели насады. "Суда, называемые насадами, очень длинны и широки, крыты сверху и плоскодонны; они сидят в воде не более как на 4 фута и поднимают 200 тонн, на них нет никаких железных частей, но все сделано из дерева, при попутном ветре они могут плыть под парусами. В противном случае из многочисленных имеющихся на насадах людей, иные тянут их, обвязав вокруг шеи длинные тонкие веревки, прикрепленные к насаду, иные же отталкиваются длинными шестами. На Двине очень много таких судов, по большей части они принадлежат вологжанам, ибо в этом городе много купцов, пользующихся вышеупомянутыми судами для доставки в Вологду соли". Сообщения о распространении насадов на Двине подтверждаются Двинской таможенной грамотой: " А кто Двинянин поедет в насаде или в дощанике из Колмогор с солью и с рыбою, к Устюгу или к Вологде и с тех судов имати пошлина, с двинян, с насаду по двадцати алтын, а с середнего судна до полтине, а с меньшего по четыре гривны". Из сообщения этой грамоты видно, что насады были довольно крупным судами. Они предназначались в основном для плавания по рекам, но могли ходить по озерным и морским путям. В таможенной грамоте, выданной боярину Дмитрию Годунову в 1592 г., насад упоминается наряду с другими судами размером около десяти сажен.

Другим видом судов были дощаники: крупные речные суда, сделанные целиком из досок,. Они часто упоминаются в источниках XVI в. наряду с насадами. В приходо-расходных книгах Никольского Карельского монастыря упоминаются дощаники, на которых монастырские слуги перевозили соль, загружая в каждый более 260 рогож с солью весом 7-8 тыс. пудов. По типу дощаники приближались к насадам, но были легче последних.

В XVI в. широкое распространение имели струги. Это были в основном транспортные суда, предназначавшиеся для перевозки различных грузов. Как и насады, они "были судами сравнительно крупными, удовлетворявшими потребности не только речного, но и морского судоходства". В источниках упоминаются струги "кладные", "досчатые", "полубленные", "неполубленные" и т.д. Длина стругов три-восемь сажен. Название "струг" применялось также как общее обозначение судна, независимо от типа и размера. Хотя иногда стругами, или стружками, называли лодку вообще вплоть до малых челноков.

В XVI в. появился особый вид грузового судна - коломенки. "Это были длинные и довольно узкие суда с совершенно плоским дном, отвесными штевнями и бортами, почти везде ровной вышины и без всякого подбора в соединении с днищем и с потупным образованием носа и кормы. Борта коломенки на протяжении примерно одной трети длины судна в середине его идут совершенно параллельно, в остальных же двух третях, к обеим оконечностям, переходят в кривые, пересекаясь у штевней под острым углом. Вообще все судно по внешнему виду очень напоминает простую берес тяную табакерку". В источниках XVI в. по размерам торговых пошлин коломенка приравнивается к стругам. В приговорной грамоте казанского воеводы пошлины с коломенки определяются полуполтиной, в то время как с насадов и дощаников взималась полтина.

В XVI в. имели распространение каюки. Это судно по своей конструкции объединяло два основных судовых типа: ладийный с округлой подводной частью, и барочный с плоским днищем и отвесными бортами. Первоначально каюки были лодкамиоднодеревками с набойными бортам, позднее стали строиться из одних досок и делаться несколько более плоскодонными, приближаясь к барочному типу.

Более или менее крупным судном был учан, напоминавший по конструкции плоскодонный дощаник. Учаны обычно ставились в один ряд с крупными грузовыми судами. Так в новгородской таможенной откупной грамоте Ивану Филатову среди транспортных судов упоминаются ладьи, паромы, учаны и барки.

Среди транспортных грузовых судов XVI в, часто упоминаются клади или кладные, которые были разных размеров и названий в зависимости от того, какой груз они перевозили. Клади рыбные, соляные, хлебные. В упоминавшейся выше приговорной грамоте казанского воеводы 1585г. о пошлинах с торговых людей с соляной клади пошлины устанавливаются в один рубль, а с рыбной клади по полуполтине.

Кроме больших судов существовали мелкие лодки различных названий и конструкций: паузки, ботники, косные лодки, плавные лодки стружки, неводники и т.д. Они имели вспомогательное назначение - обслуживали крупные суда или выполняли самостоятельные задачи по перевозки людей и грузов.

Очень распространённым типом небольшой лодки был паузок. Это маленькое легкое судно, удобное для мелководных порожистых мест. Главным назначением паузков служила перегрузка на них товаров с больших судов, когда в этом была необходимость. На двинском взморье паузки несли службу по сообщению берега с морем или уходящими в море кораблями. Они выполняли роль не только вспомогательных судов, но имели и самостоятельное значение. Так, в Дмитровской таможенной грамоте указано: "А кто приедет изо всех городов и из волостей Московской земли, и Новгородец, и Псковитин, и Тверитин, и Казанец, и Резанец и иноземец всякой, в паузке, к городу к Дмитрову, и колко будет в паузке во дне досок, и наместнику мата с доски с донные по алтыну, а другому наместнику 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 упоминаются следующие разновидности судов: полубленое, неполубленое, с набои, приколное.

Сообщение по рекам осуществлялось также на плотах и паромах. В Новгород торговые люди с товарами приезжали "в ладьях, и в поромех, и в учанех, и в барках, и в байдакех, и в морянках, и в воловиках, и в ладьях, и во всяких судах".

Некоторые виды судов были предназначены специально для морских плаваний. Поморы на севере строили особые суда, надежные и маневренные, предназначенные для плавания в северных морях, коча. В Мангазеи во время раскопок было обнаружено графическое изображение коча 1601 г.

Это двухпарусное двухмачтовое судно. Одна мачта снималась. Второй носовой парус ставился тогда, когда судно маневрировало во льдах. По размерам кочи - небольшие суда: длина около 19 м, ширина - 5-6 м, грузоподъемность 2000-2500 пудов. "По своей конструкции и ходовым качествам это первое морское арктическое судно не имело равного в тогдашней технике судостроения".

Особый тип морских судов - бусы существовал на Каспийском море.

Это большие, круглодонные одно-парусные суда. Делали их обычно из брусьев с перерубами, как избу. Так, в 1589 г. русскому посланнику, ехавшему в Иран, астраханские воеводы "приговорили делати бусу новую из государевых из вятцких судов, чтоб было безстрашно ехати и вместитца со всеми людьми с рухледью и с квзылбашским послаником в одном судне... ".

СУДОСТРОЕНИЕ Строительство судов осуществлялось во многих крупных городах, расположенных на реках и важных торговых путях. Вологда - была крупным центром судостроения. Здесь во второй половике XVI в. строились речные суда а барки под непосредственным контролем самого Ивана Грозного.

Английский посол Горсей, прибывший в Москву из Вологды, описал разговор, который состоялся у него с царем о вологодских верфях. Царь с пристрастием расспрашивал Горсея о том впечатлении, которое произвели на него русские суда, строившиеся в Вологде. Горсей, отвечал, что он - 10 вместе со многими другими любовался на удивительную красоту, величину и отделку барок, украшенных изображениями львов, драконов, орлов, слонов, единорогов, богато расписанных золотом, серебром и яркой живописью. Царь остался доволен рассказом посла: "Это верно, а кажется ты хорошо их высмотрел, сколько их? Я видел не более 20, -отвечал Горсей.

В скором времени ты увидишь 40 и не хуже этих..., -сказал царь и приказал Горсею "делать письменное описание кораблей английского флота и представить модель корабля".

Большое судостроение велось в Устюжне Железопольской, которая особенно славилась производством железных изделий для речных судов: железных скоб, больших судовых гвоздей и т.д. Суда, построенные в Устюжне, 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 судостроительные верфи имели также отдельные монастыри. Этим объясняется закупка монастырскими властями различных предметов, необходимых для строительства и ремонта судов. Так, Кирилло-Белозерский монастырь заказывал у кузнецов судовые буравы, тысячами штук покупал судовые скобы. Свои судостроительные верфи имел Соловецкий монастырь. Собственные "плотбища" для строительства товарных и солеводных судов имели купцы Строгановы.

СУХОПУТНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Самыми распространенными сухопутными средствами передвижения были сани различных конструкций для зимнего времени, а для летнего - телеги, возы, повозки. Иностранцы сохранили описания и рисунки русских саней. Так описывает иностранец сани конца XV в.: "Эти сани представляют собой нечто вроде домика, который везет одна лошадь. Они употребляются только в зимнее время, и каждому следует иметь отдельную (кибитку) .

Усаживаются в сани, укрывшись любым количеством одеял, и правят лошадью - и таким образом покрывают огромнейшие расстояния. Внутрь с собой кладут съестные припасы и все необходимое".

Сани имели широкое распространение в России; "все их повозки такого вида, народ почти не знает других повозок.., "В зимнее время ездят на санях и в городе и в деревне... Если русский имеет хоть какие-нибудь средства, он никогда не выходит из дому пешком, но зимой выезжает на санях, а летом верхом, в санях он сидит на ковре или на - 11 шкуре белого медведя. Сани везет богато убранная лошадь со множеством лисьих и волчьих хвостов вокруг шеи, ею правит мальчик, сидящий на лошади, слуги стоят на запятках".

Богато украшенные сани имели состоятельные люди. Сохранилось описание саней, подаренных Иваном IV Волоколамскому монастырю: "Сани вяземские, подволочены бархатом немецким, алым... дуги и оглобли вязовые... хомут ременный с листиями (должно быть лисьими.) , красными хвосты... возжи врваные... Полость подложена зуфью желтою, образцы сафьяновые". Это, конечно, исключительно роскошные нарядные сани. Ценились они дорого по тем временам- 2 руб. (без снасти) и 2,6 руб. (со всей снастью) .

Большое количество саней было в монастырях. Монастырские власти закупали их целыми партиями и держали на специальном "санном дворе".

Как важнейшее средство передвижения и перевозки товаров сани неоднократно упоминаются в таможенных грамотах. Новгородская таможенная грамота устанавливает пошлину с саней - 2 деньги. В ряде источников термин "сани" отождествляется с термином "воз". Так, в жалованной грамоте Переяславскому Данилову монастырю разрешен беспошлинный проезд "зиме на пятидесять возех". На это совпадение указывал А. В. Арциховский, полагавший, что и в XIIIXV вв. "слово "воз" означало сани". В других источниках возы упоминаются как самостоятельное средство передвижения наряду с санями. В Новгородской таможенной грамоте 1571 г. говорится: "Да и Новгородцы б здешние жильцы, гости и торговые люди, товары свои... с возов и с саней, и с телег, и из судна не выкладывали".

Основным средством передвижения в бесснежное время были телеги. В лицевом своде XVI в., миниатюрах жития Сергия Радонежского и других миниатюрах изображения телег встречаются очень часто. Телеги обычно изображены четырехколесными с дощатыми бортами... Колеса со спицами и сплошные. Телеги применялись не только для перевозки товаров и для переездов, но и на различных сельскохозяйственных работах. В XVI в., для них придумывались несложные технические усовершенствования. Так, настоятель Соловецкого монастыря Филипп Кольгаев "нарядил" телегу, которая перевозила рожь, "да и привезетца, да и сама всыплет рожь на сушила".

Часто в XVI в. упоминаются подводы. Крестьяне должны были стоять на ямах с подводами, монастыри также наряжали подводы на ямы. Очевидно, здесь имеется в виду не особый вид средств передвижения, а телеги, повозки или сани, в зависимости от времени года.