

## ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ РУССКИХ САНЕЙ (функциональный аспект)

Сани являются одним из популярных видов русского сухопутного транспорта начиная с эпохи Древней Руси [Воронин, 1948; Колчин, 1968; с. 1–96, табл. 1–85; Арциховский, 1969]. Как и в других элементах материальной культуры, в них отражаются особенности развития хозяйственной деятельности, степень общественного разделения труда, специфика социального развития общества и др. Поэтому изучение санного транспорта является актуальным для современной исторической науки, т.к. дает дополнительные аргументы для более объективной характеристики русского общества в различные периоды истории.

Культурно-антропологическое исследование саней может осуществляться с разных позиций. Важным источником информации являются функциональные характеристики санного транспорта. Между тем, несмотря на наличие целого ряда археологических и историко-культурных работ по русским транспортным средствам, большая часть из них затрагивает данный аспект косвенно, в самых общих чертах (см.: [Воронин, 1948; Арциховский, 1969; Марасинова, 1977; Ковригина, Масаринова, 1979; Марасинова, 1985]). Лишь в работах Б.А. Колчина и его последователей функциональное назначение саней является предметом анализа [Колчин, 1968, с. 51–56; Хорошев, 1997, с. 126–127; Дубровин, 2000, с. 122–153]. Однако их выводы требуют серьезной коррекции. Незавершенность данной проблемы в отношении XVI–XVIII вв. обусловлена, на мой взгляд, недостаточным использованием как опубликованных, так и неопубликованных архивных материалов.

В целом удовлетворительно обстоят дела лишь с исследованиями по этнографическому периоду, несмотря на то, что они охватывают преимущественно крестьянский транспорт [Бежкович, 1959; Лебедева, 1987]. Однако этнографы не дают ответа на вопрос, когда возникли бытовавшие у русских в XIX–XX вв. основные модификации грузовых, универсальных и пассажирских саней, в частности: дровни, подсанки, хозяйственно-бытовые сани, розвальни, сани легковые и др. Попытку решения данной проблемы и представляет настоящее исследование, посвященное рассмотрению истории упряжных русских саней сквозь призму их функционального назначения. Хронологические рамки работы охватывают период с X в., когда появляются первые свидетельства о санном транспорте восточных славян, до XIX столетия, по которому имеются достаточно определенные этнографические материалы.

Долгое время основными источниками по видовому разнообразию саней X–XV вв. выступали письменные памятники и миниатюры. Они дают информацию только о двух видах полозных повозок – санях и возах. При этом термин «сани» обозначает исключительно полозные средства передвижения, а «воз» – еще и колесные [Арциховский, 1969, с. 314; Марасинова, 1977, с. 290]. Данные материалы приводили многих исследователей к мысли об универсальности повозок в домосковской Руси. Это прослеживается даже в отношении транспорта XVII в. [Ковригина, Масаринова, 1979, с. 140–141]. Наряду с подобной трактовкой существовала и иная точка зрения, согласно которой древнерусские сани

были сходны с таковыми XIX–XX вв. [Труворов, 1889, с. 454–455; Воронин, 1948, с. 306]. Однако она не привела к развитию идеи о наличии специализированных саней в Древней Руси вплоть до введения в научный оборот новой категории исторических источников в конце 1960-х гг.

Открытие новгородских археологических материалов дало основание говорить о большем разнообразии древнерусского полозного транспорта, чем это отражено в письменных памятниках. По мнению Б.А. Колчина, в X–XV вв. на Руси было пять типов саней: четыре упряжных – грузовые универсальные, легковые пассажирские, легковые с высокой грядкой (или беговые), сани-возок (отличались наличием закрытого кузова); один – ручные [1968, с. 54]. Эта схема воспроизведена и в обобщающем археологическом труде по бытовой культуре Древней Руси [Хорошев, 1997, с. 126].

На мой взгляд, существующие представления о функциональной специфике древнерусских саней нуждаются в определенной корректировке. Как было показано в специальной статье, уточнения касаются как границ типов повозок, так и их облика [Васильев, 2006]. Наиболее спорными в существующей классификации являются выделение «беговых» легковых саней с развалом и высокой грядкой и реконструкция саней-возка как полного аналога возка XVII в. Археологические находки дают основания видеть в них иные варианты древнерусских саней [Там же].

Анализ археологических материалов позволил выделить в эпоху Древней Руси весь спектр функциональных групп упряжных саней, известных в этнографическое время: грузовые, универсальные и легковые. Однако средневековые сани в целом носили более универсальный характер, чем бытовавшие несколько десятилетий назад. Помимо устройства, косвенным свидетельством многофункциональности большинства древнерусских саней является немногочисленность их наименований вплоть до последних десятилетий XV в. Доминирующей группой были универсальные хозяйственно-бытовые сани, на которых перевозили как грузы, так и людей, а специализированные пассажирские занимали скромное место, из-за чего достаточно трудно поддаются идентификации в археологических материалах [Там же].

Все вышеизложенное позволяет говорить об эпохе домосковской Руси как начальном периоде развития различных функциональных групп саней восточно-европейского типа, завершившемся во второй половине XV столетия появлением специализированных саней: грузовых дровней [Новгородские писцовые книги..., 1886, стб. 98, 145, 188, 195, 206; 1905, стб. 191], пассажирских «болков» и «тапкан»

[Псковские летописи, 1955, с. 191; Памятники..., 1882, с. 169]. В то же время указанные в качестве феодального оброка с крестьян Шелонской пятины в конце XV столетия «сани-пошевни», судя по большому числу (десять повозок из трех малодворных деревень) [Новгородские писцовые книги..., 1886, стб. 191–192] и функциям более поздних саней этого типа, вероятно, представляли основную модификацию универсального хозяйственно-бытового транспортного средства Древней Руси, называемого ранее санями.

Начиная с конца XV–XVI в. вследствие объективной тенденции усиления специализации транспорта число специализированных видов саней значительно увеличилось. Особенности разнообразия повозок было характерно для монастырских, боярских и великокняжеского (царского) хозяйств.

Помимо обычных дровней (грузовые сани широкого назначения), в это время появились «кремлевые» (или «креневые») [Никольский, 1910, с. DLXXXI] и «подъездки» [Опись..., 1861, с. 112; Словарь..., 1990, с. 76, 89]. Судя по более поздним аналогам, они отличались от обычных преимущественным использованием в весенне-осенний период. В источниках также фигурируют «кормовые» [Никольский, 1910, с. DCXXIV], «водовозные» [Словарь..., 1975, вып. 2, с. 255] сани и «водовики» [Там же, с. 254]. Первые предназначались для перевозки соломы и сена, вторые – воды, для чего имели закрепленную на платформе кадку или бочку, третьи – невода и отличались от остальных, судя по этнографическим аналогам, большими размерами.

Большая часть указанных грузовых повозок использовалась различными социальными группами и продолжала существовать до недавнего времени [Варфоломеев, 1875; Евлентьев, 1879; Строкин, 1887, с. 9–10; Промыслы..., 1888, с. 11; Куликовский, 1898, с. 67; Кучин, 1901, с. 47; Круковский, 1904, с. 212; Даль, 1994, т. 2, с. 487] (Полевые материалы автора, Пинежский и Приморский р-ны Архангельской обл. и с. Несь Ненецкого автономного округа, 1983 г.; Архив НГОМЗ. № 2354. Л. 81. Фото 124–125; № 3271. Фото 80–85; РГАДА. Ф. 1192. Оп. 3. № 19. Л. 2). Лишь термин «подъездки» превратился в XIX–XX вв. в локальный и стал обозначать короткие сани («подсанки») для укладки верхушек деревьев [Воронов, 1896, с. 588, рис. 1; Зимние катания..., 1992, с. 10, рис. 3] (Архив РЭМ. Ф. 7. Оп. 1. № 682. Л. 20).

В XVIII в. в городе появились и бытовали до первой трети XX в. ломовые дровни, отличительной чертой которых была платформа из досок, окованная металлическими полосами [Ривош, 1990, с. 99; Шангина, 2003, с. 270] (РГИА. Ф. 477. Оп. 2. № 246. Л. 41 об., 44, 65).

Помимо открытых повозок, достаточно широкое распространение в хозяйствах царя, знати, богатых монастырей, купцов получили в эпоху Московской Руси предназначенные для перевозки различных грузов «возовые» сани, несколько позднее – «болковни», имевшие нередко навес [Разходная книга..., 1852, с. 1, 39, 40; Опись..., 1861, с. 82; Описание записных книг..., 1883, с. 495; Переславль-Залесский..., 1891, с. 23; Карнович, 1884, с. 335–336; Даль, 1994, т. 1, с. 269–270; Словарь..., 1975, вып. 1, с. 282, 284] (ОР РНБ. Ф. IV. № 232. Л. 762; № 233. Л. 348, 348 об.; РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. № 54422. Л. 2 об.). Во многом сходным (перевозка различных продовольственных и иных припасов) было функциональное назначение крытых «кошевых» саней, «полубов» (или «палуб»), а позднее и «фурманов», использовавшихся в царском, боярских и в крупных монастырских хозяйствах XVII–XVIII вв. [Розыскные дела..., 1893, стб. 175; Словарь..., 1988, с. 136; Карнович, 1884, с. 335] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 440 об.; ОР РНБ. Ф. 351. № 104/1340. Л. 451 об.; ГИАНО. Ф. 513. Оп. 1. № 417. Л. 50 об.; № 646. Л. 40). Самыми устойчивыми из грузовых саней с навесом оказались «возовые», имевшие важное значение в торговой деятельности. Они сохранились вплоть до XX в. «Кошевые» сани, санные «палубы» и «фурманы» уступили свое место в XIX в. повозкам на колесном ходу – фургонам и фурам [Тучков, 1818, с. 28, 86; Голубых, 1930, с. 62–63].

Значительное число появившихся в эпоху Московской Руси специализированных крытых грузовых саней ограничивалось рамками царского хозяйства. Так, в «птичьих» перевозили птиц, предназначенных для царской соколиной охоты; в «портомойных» – царское белье на реку для полоскания [Котошихин, 1840, с. 26; Дополнения..., 1853, с. 435; Анучин, 1890, с. 131; Забелин, 1901, с. 696; Алексеев, 1941, с. 345; Денисова, 1954, с. 299] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. Ч. 2. № 1022. Л. 440 об.). Были еще т.н. возки. Исследователи выделяют три их вида – «крестовые», «запасные» и «постельные». В первых находились иконы («образная казна»), во вторых – царское платье и белье, в третьих – сундуки с царской постелью [Экипажи..., 1985, с. 17; Кириллова, 2000, с. 30]. Однако проведенный анализ показывает, что «возками» на полозьях являлись только «постельные» (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. Ч. 2. № 1022. Л. 455), остальные имели колесный ход (Там же. Л. 433–433 об., 455–455 об.). В то же время «запасные» и «крестовые» повозки на полозьях в источниках называются санями, что позволяет отнести их к открытым средствам передвижения (Там же. Л. 433–433 об.).

Серьезные изменения в царском быту, произошедшие в Петровское время, привели к забвению большинства специализированных повозок. Из них со-

хранились и в дальнейшем только предназначенные для перевозки царских дорожных туалетов и других вещей, поменявшие при этом отчасти конструкцию и название, – «гардиробные», а затем «дорожные» сани и кибитки (РГИА. Ф. 477. Оп. 2. № 246. Л. 76–76 об.; Оп. 7. № 81. Л. 153 об.; № 288. Л. 7).

Следующую группу новых функциональных модификаций саней в XVI–XVIII вв. составляли хозяйственно-бытовые, нередко называемые в источниках «росхожими» и «езжалыми» [Разходная книга..., 1852, с. 38] (РГАДА. Ф. 1196. Оп. 3. № 144. Л. 3, 4). Типичным монастырским типом таких саней эпохи Московской Руси являлись «братские», «чернеческие», «сани соборных старцов» (см.: [Никольский, 1910, с. DC; Расходная книга..., 1875, стб. 129–130; Материалы..., 1994, с. 191]). Они исчезли вместе с утратой монастырями своих владений в XVIII в. Еще быстрее вышли из употребления «солодовые» сани, имевшиеся на царском Конюшенном дворе. Они использовались для славления Христа во время Святков в начале XVIII в. Стоимость этих саней была в несколько раз выше, чем рабочих [Описание записных книг..., 1883, с. 494] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1021. Л. 9, 78 об.). Свое название они получили, наверное, от слова «солодкое», обозначающее в тверском и ржевском диалектах «игрище», «празднество крещенского вечера, сочельника, с гаданьями, песнями» [Даль, 1994, т. 1, с. 379].

Вероятно, не позднее XVII в. появились универсальные сани-розвальни, имевшие по бокам жерди-отводы. Так позволяет думать наличие отводов-«крыльев» у некоторых пассажирских саней [Сказания..., 1834, с. 43], а также относящийся к 1666 г. материал, где говорится о «креслах» в санях: «Чашнику старцу Игнатию, что онъ вербу на дровняхъ в креслахъ устанавливалъ, и за лыка 4 алт<ына> 2 ден<ыги>» [Словарь..., 1981, с. 39]. Еще одним косвенным свидетельством является наличие термина «кряквы», которым обозначены прикрепленные под углом жерди в задней части кузова одного из возков последней четверти XVII в. (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 452). С XVIII в. и вплоть до недавнего времени розвальни были одним из самых распространенных вариантов универсальных повозок [Опись имения..., 1993, с. 217] (ОР РНБ, Ф. 351. № 104/1340. Л. 451 об.–452; РГАДА. Ф. 1192. Оп. 3. № 19. Л. 2; Ф. 1239. Оп. 3. № 54422. Л. 2 об.; РГИА. Ф. 477. Оп. 7. № 2. Л. 79; № 3. Л. 21).

В значительной мере универсальный, хозяйственно-бытовой характер имели в XVI–XVII вв. пошевни («ошевні», «обшевні»), получившие название из-за лубяной обшивки кузова [Акты..., 1894, с. 1248; Акты исторические..., 1841, с. 313; Фасмер, 1996, с. 349; Словарь..., 1987, с. 237].

Специализированные легковые сани этого типа, отличавшиеся от грузопассажирских большой ценой, встречались тогда реже [Словарь..., 1980, с. 331] (Архив СПбИИ. Ф. 276. Оп. 1. № 99/5. Л. 11). Лишь в XVIII в. пошевни постепенно превращаются из транспортного средства разного назначения в один из самых распространенных типов открытых легковых саней, сохраняя хозяйственно-бытовую функцию в XIX–XX вв. только в отдельных местах (см., напр.: [Серпухов, 1866, с. 30; Шустиков, 1895, с. 360; Бломквист, Гринкова, 1930, с. 65; Лебедева, 1987, с. 331; Логинов, 1993, с. 68–69]) (РГИА. Ф. 477. Оп. 4. № 99. Л. 52; № 400. Л. 100; Оп. 7. № 2. Л. 63 об.–64; № 3. Л. 21 об., 25 об.; № 83. Л. 116 об., 117 об.; № 289. Л. 20–24; ГИАНО. Ф. 480. Оп. 1. № 1123. Л. 37 об.; ОР РНБ. Ф. 351. № 98/13346. Л. 750; № 104/1340. Л. 451 об.–452; Архив РЭМ. Ф. 7. Оп. 1. № 290. Л. 9; № 1796. Л. 13 об.–14).

Многочисленными и разнообразными, начиная с эпохи Московской Руси, были специализированные легковые экипажи. Особенно широкое распространение получили открытые пассажирские сани. В отличие от грузовых и хозяйственно-бытовых, они часто украшались, из-за чего в XVI – начале XVIII в. их нередко называли красными [Акты..., 1878, с. 1006; Приходно-расходные книги..., 1903, вып. 1, с. 108; 1904, с. 58; Описная книга..., 1904, с. 126].

Помимо пассажирских саней широкого назначения (называвшихся обычно по месту первоначального изготовления), появился ряд узкоспециализированных. Судя по обозначению некоторых зимних повозок XVII в. «скочками» [Мерзон, Тихонов, 1960, с. 571], существовавшими и в XIX–XX вв. [Даль, 1994, т. 2, с. 334–335; т. 4, с. 30; Логинов, 1993, с. 68–69; Шангина, 2000, с. 257, 335], они представляли собой легкие выездные санки гоночного типа, что, несомненно, способствовало их популярности среди богатого населения России.

В царском, патриаршем и монастырских хозяйствах XVI–XVIII вв. появилась целая группа узкоспециализированных пассажирских саней, названия которых обозначают их функцию: выносные (похоронные), панихидные, дмитровские [Терещенко, 1848, с. 107–108; Труворов, 1889, с. 452; Анучин, 1890, с. 130–131, примеч. 82; Забелин, 1901, с. 632; 1905, с. 598] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 432 об., 480 об.), вербные\*. Последние использовались во время шествия в Вербное воскресенье [Анучин, 1890, с. 120], дмитровские – вероятно, в наиболее значимые поминальные дни (Дмитровская суббота

была одним из них). Выносные сани исчезли из царских похорон в связи с изменением обряда в конце XVII столетия\*, вербные вышли из употребления по той же причине в XVIII в. Затем утратили свои позиции экипажи, использовавшиеся в поминальной обрядности. В значительной мере это было связано, вероятно, с секуляризацией церковных земель и уменьшением транспортного парка у духовенства.

В Описи Конюшенной казны 1706–1707 гг. сообщается о «покоевых» санях XVII в., которые предназначались для отдыха и сна во время длительных переездов, для чего в них имелась устроенная на ремнях постель (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 437 об.–438 об.). Несмотря на исчезновение термина в XVIII–XIX вв., подобная функция саней сохранилась отчасти в «полевых» и «дорожных» повозках (см. ниже).

Долгое время узкоспециализированными (свадебными) считались «инальцовские» («нальцовские») сани [Анучин, 1890, с. 117]. Однако, как показывают документы, более правильно видеть в них «парадные» сани, поскольку их использовали также для встреч самых почетных лиц и в похоронном обряде [Забелин, 1901, с. 643; Макарий..., 1906, с. 16, 18, 22, 24, 28, 52–53, 69].

Еще одним специализированным типом открытых пассажирских повозок царского двора последней четверти XVII в. были «потешные», в XVIII в. – «маскарадные» и «катальные» сани. Первые и вторые использовались придворной знатью как увеселительные во время праздничных действий, последние – для масленичных уличных представлений и катаний с искусственных гор [Описание музеума..., 1861, с. 39; Фагурел, 1998, с. 283–284; Пыляев, 1990, с. 135] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 438 об.–439 об., 557 об.–558; Ф. 1239. Оп. 3. № 54422. Л. 2 об.; РГИА, Ф. 477. Оп. 7. № 88. Л. 128–136). «Потешные» и «маскарадные» сани полностью вышли из употребления в XIX столетии в связи с исчезновением из быта царского двора «карусельных» праздников и маскарадов, «катальные» сохранились вплоть до 1860-х гг.

Ярким свидетельством усложнения функционального разнообразия пассажирских повозок с эпохи Московской Руси является распространение среди светской и духовной элиты, в помещичьих хозяйствах и у богатых горожан «выходных» и «вседневных», а также «городовых», «полевых» и «походных» саней. «Городовые»\*\* и «выходные» использовались глав-

\*Как показали исследования, в ряде случаев они представляли собой сани, поставленные на колеса, т.е. импровизированную колесную повозку (см.: [Анучин, 1890, с. 120–123; Чернышев, 1980, с. 77]).

\*Последние похороны с использованием саней-носилка происходили 30 января 1696 г. – во время погребения царя Иоанна Алексеевича (см.: [Полное собрание законов..., 1830, с. 220–221]).

\*\*В начале XX в. такие повозки стали называться городскими (см.: [Ривош, 1990, с. 83]).

ным образом для езды в городе и поэтому делались более нарядными. Особенностью первых являлось также широкое использование западно-европейской дышлового запряжки (см., напр.: [Розыскные дела..., 1893, стб. 156–157, 175; Разходная книга..., 1852, с. 6; Описание записных книг..., 1883, с. 501; Альбом..., 1903, с. 113–114, рис. 72; Описи имущества..., 1988, с. 216; Материалы для летописи..., 1887, с. 76]; Архив СПбИИ. Ф. 132. Оп. 2. № 441. Л. 5, 16; РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1021. Л. 67; № 1022. Л. 430–440 об.; Ф. 248. Оп. 110. № 236. Л. 6 об.; ОР РНБ, Ф. 351, № 104/1340. Л. 447–448 об.; РГИА. Ф. 477. Оп. 4. № 99. Л. 9–19 об., 26–27 об., 48–54 об.; № 400. Л. 96–104; Оп. 7. № 83. Л. 93 об.–115 об., 145–145 об.; № 104. Л. 271–283 об., 312 об.–313 об., 332–332 об.; № 286. Л. 1–71; № 288. Л. 11–13; № 291. Л. 25–27, 28–29). На «полевых» и «походных» санях ездили вне города, поэтому в целом они уступали в нарядности «городовым» и в отличие от последних, которые в основном были открытыми, нередко имели крытый кузов, а также оглобелную запряжку и иногда даже «постели» [Розыскные дела..., 1893, стб. 157–158; Забелин, 1905, с. 598] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 434–437 об.). С XVIII в. подобные сани часто назывались дорожными или вояжными (РГИА. Ф. 477. Оп. 4. № 99. Л. 9–19 об., 48–54 об.; Оп. 7. № 81. Л. 142 об.–158; № 288. Л. 5–10; № 290. Л. 1–10). В XIX в. наименования «кибитка» (см., напр.: Там же. Оп. 7. № 2. Л. 57 об.–58; № 81. Л. 146–158; № 290. Л. 1–20; ГИАНО. Ф. 513. Оп. 1. № 935. Л. 4) и «сани троечные» (РГИА. Ф. 477. Оп. 7. № 83. Л. 93 об.–96 об.) все чаще вытесняют эти функциональные термины. Наряду с двумя основными типами в XIX в. появился промежуточный – «загородные» сани, сочетавшие городской наряд и загородную троечную запряжку (Там же. № 81. Л. 168 об.; № 83. Л. 93 об.–96 об.).

Обладание «городовыми» и «полевыми» санями постепенно становилось знаком принадлежности к привилегированной части общества; в XIX в. «городовые» экипажи получили широкое распространение и у легковых извозчиков. Поэтому с конца XVIII, и особенно в XIX в., такое разделение саней начинает иллюстрировать увеличивающиеся различия между дворянской и городской субкультурой (богатых горожан и обслуживающих их извозчиков-профессионалов), с одной стороны, и сельской – с другой.

Более разнообразными с эпохи Московской Руси стали и предназначавшиеся для дальних переездов крытые пассажирские повозки. Вначале это были «болки» («полатки») и возки («каптаны», «возки», «избушки», «сани с избушкой»), с XVIII в. широкое распространение получили и кибитки (см., напр.: Там же. № 2. Л. 57 об.–58; № 81. Л. 146–158; № 290. Л. 1–20; ГИАНО. Ф. 513. Оп. 1. № 935. Л. 4). Если

использование возков ограничивалось главным образом царским, боярскими, помещичьими, патриаршим, епископскими и монастырскими хозяйствами\*, то «болки» и кибитки были распространены среди разных слоев населения. Последние в силу их универсальности в функциональном отношении мало информативны для настоящего исследования. Возки предназначались для разнообразных целей и делились, с одной стороны, на повседневные («росхожие») и парадные («выходные»), с другой – на «дорожные» («походные») и использовавшиеся в городе [Забелин, 1905, с. 598; Розыскные дела..., 1888; стб. 341–344; Описи имущества..., 1988, с. 215–216] (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 444 об.–454). При этом термин «городовой» применительно к возкам не получил распространения, вероятно, в связи с незначительным их использованием в городе. «Выходные» возки не указываются в источниках, но могут быть логически выведены как пара «росхожим».

Кроме того, Л.П. Кириллова выделяет в царском Конюшенном дворе возки теплые, детские, потешные и панихидные [Экипажи..., 1985, с. 17; Кириллова, 2000, с. 30], что можно принять с оговорками. Вызывает сомнение последняя модификация, поскольку в источниках встречаются только «панихидные сани», под которыми подразумевается открытая повозка (см. выше). Термины «детские» и «потешные» в данном случае являются по сути синонимичными: как указала М.М. Денисова, «потешные» возки предназначались для катаний («потех») царских детей [1954, с. 298]; они отличались от остальных небольшими размерами (РГАДА. Ф. 396. Оп. 2. № 1022. Л. 452 об.–453, 555 об.). Теплыми назывались повозки, обитые внутри мехом. В описи Конюшенной казны 1706–1707 гг. указано 11 «теплых возков» XVII столетия\*\*. Несмотря на то что этот термин встречается лишь в Описях царской Конюшенной казны, подобные повозки, вероятно, могли использоваться и русской знатью. Будучи принадлежностью главным образом царского двора, указанные модификации возков исчезли из жизни вместе с европеизацией дворцового быта в Петровскую эпоху.

В XVIII в. большую популярность у знати при дальних переездах получили более комфортабельные «спальни зимние» и «линей» [Материалы для летописи..., 1887, с. 76; Карнович, 1884, с. 335–336]. В XIX – начале XX в. значение специализированных зимних возков снизилось и в качестве основного типа крытой зимней повозки светская и духовная

\*Судя по отсутствию сведений в документах, возков не было и в ямщицких хозяйствах или они встречались здесь в качестве исключения.

\*\*В работе М.М. Денисовой приводится иная цифра – 6 [1954, с. 298].

аристократия использовала кареты и другие летние пассажирские экипажи, которые устанавливались на т.н. зимние городские полозья или башмаки (РГАДА. Ф. 1239. Оп. 3. № 54422. Л. 2 об.; ОР РНБ. Ф. 351. № 104/1340. Л. 447; РГИА. Ф. 477. Оп. 2. № 246. Л. 65–65 об., 83, 197; Оп. 7. № 3. Л. 4–4 об.; № 88. Л. 110 об.–112; ГИАНО. Ф. 513. Оп. 1. № 646. Л. 39 об.–40; № 674. Л. 1).

Суммируя вышесказанное, можно заключить, что в X–XV вв. сформировались основные функциональные типы упряжных русских саней, известные в более позднее время: грузовые, универсальные и пассажирские. При этом большая часть древнерусских саней была универсальной, т.е. использовалась в качестве грузового и пассажирского транспорта. В конце XV–XVII вв. их удельный вес уменьшился и значительно возросло число грузовых и пассажирских, в т.ч. закрытых, повозок. Начиная с этого времени появилось много новых модификаций специализированных саней, что отражает хозяйственную дифференциацию и социальное расслоение русского общества. Часть из них не дожила до этнографического времени ввиду утраты потребности в таких повозках. Так, исчезли специализированные сани, использовавшиеся царским двором и знатью и ставшие ненужными после европеизации дворцового быта в начале XVIII в. Сходная участь постигла и ряд монастырских повозок после секуляризации земель в конце этого же столетия. Наконец, четко видимое на материалах XVII–XVIII вв. разделение русской культуры на элитарную и народную приобретает в XIX в. новый вид: на одном полюсе ее находится дворянская и городская, на другом – сельская субкультура.

### Список литературы

- Акты** Иверского Святоозерского монастыря (1582–1706) / Ред. А. Труворов – СПб.: Археогр. комиссия, 1878. – 1243 с. – (РИБ; т. 5).
- Акты** исторические, собранные и изданные Археографической комиссией. – СПб.: [Тип. П Отд. Собств. е. и. в. канцелярии], 1841. – Т. 2: 1598–1613. – 438 с.
- Акты** Холмогорской и Устюжской епархий. – СПб.: Археогр. комиссия, 1894. – 13 с., 1286, 150 стб. – (РИБ; т. 14, ч. 2).
- Алексеев М.П.** Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей. XIII–XVII вв. – 2-е изд. – Иркутск: Иркут. обл. изд-во, 1941. – С. 325–372.
- Альбом** Мейерберга: Виды и бытовые картины России XVII века. – СПб.: А.С. Суворин, 1903. – 191 с.
- Анучин Д.Н.** Сани, лады и кони как принадлежность похоронного обряда // Древности: Тр. Моск. археол. об-ва. – М., 1890. – Т. 14. – С. 81–226.
- Арциховский А.В.** Средства передвижения // Очерки русской культуры XIII–XV веков. – М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1969. – Ч. 1: Материальная культура. – С. 307–316.
- Бежкович А.С.** Средства передвижения и упряжь в крестьянском хозяйстве // Бежкович А.С., Жегалова С.К., Лебедева А.А., Просвирина С.К. Хозяйство и быт русских крестьян: Памятники материальной культуры: Определитель. – М.: Сов. Россия, 1959. – С. 199–243.
- Бломквист Е.Э., Гринкова Н.П.** Хозяйственный быт бухтарминских старообрядцев // Бухтарминские старообрядцы: Мат-лы Комиссии экспедиционных обследований Академии наук СССР. – Л.: [Центр. тип. Наркомвоенмора], 1930. – Вып. 17. – С. 49–192.
- Варфоломеев Н.** Сведения хозяйственно-экономические по Заостровскому приходу Архангельского уезда, за 1874 г. // Архангельские губернские ведомости. – 1875. – № 25. – С. 4.
- Васильев М.И.** Функциональные типы средневековых новгородских упряжных саней: проблемы интерпретации // Новгород и новгородская земля: История и археология: Мат-лы науч. конф. Новгород, 24–26 января 2006 г. – Великий Новгород, 2006. – Вып. 20. – С. 115–130.
- Воронин Н.Н.** Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси: Домонгольский период. – М.: Л.: Изд-во АН СССР, 1948. – Т. 1: Материальная культура. – С. 280–314.
- Воронов Г.А.** Очерк лесного хозяйства и торговли лесом в Новгородской губернии // Лесной журнал. – 1896. – № 3. – С. 575–607.
- Голубых М.** Казачья деревня. – М.; Л.: Гос. изд-во РСФСР, 1930. – 324 с.
- Даль В.** Толковый словарь живого великорусского языка: В 4 т. – М.: Прогресс; Универс, 1994. – Т. 1. – 912 с.; Т. 2. – 912 с.; Т. 4. – 864 с.
- Денисова М.М.** «Конюшенная казна»: Парадное конское убранство XVI–XVII веков // Государственная Оружейная палата Московского Кремля: Сб. науч. тр. по материалам Государственной Оружейной палаты. – М.: Искусство, 1954. – С. 247–304.
- Дополнения** к актам историческим, собранные и изданные Археографической комиссией. – СПб.: [Тип. Э. Праца], 1853. – Т. 5. – VII, 510 с.
- Дубровин Г.Е.** Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода X–XV вв.: По археологическим данным. – М.: Старый сад, 2000. – Т. 1–2. – 445 с.
- Евляев К.Г.** Записка об Александровском посаде Псковского уезда в промышленном и других отношениях // Псковские губернские ведомости. – 1879. – № 7. – С. 62.
- Забелин И.** Материалы // Забелин И. Домашний быт русского народа. – 3-е изд., доп. – М.: [Тип. А.И. Мамонтова], 1901. – Т. 2: Домашний быт русских цариц в XVI и XVII ст. – С. 569–777.
- Забелин И.** История города Москвы. – М.: [Типо-литогр. И.Н. Кушнерев и К], 1905. – Ч. 1. – XXVI, 652 с.
- Зимние катания** новгородских крестьян: (Метод. рекомендации) / Сост. М.И. Васильев. – Новгород: Обл. центр нар. творчества, 1992. – 54 с., 12 с.: ил.
- Карнович Е.П.** Исторические рассказы и бытовые очерки. – СПб.: А.С. Суворин, 1884. – С. 517 с.
- Кириллова Л.** Старинные экипажи: Сокровища Оружейной палаты. – М.: Гос. ист.-культ. музей-заповедник «Моск. Кремль», 2000. – 37 с.

**Ковригина В.А., Масаринова Л.М.** Торговля, пути и средства передвижения // Очерки русской культуры XVII века. – М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1979. – Ч. 1: Материальная культура. – С. 122–144.

**Колчин Б.А.** Новгородские древности: Деревянные изделия – М.: Наука, 1968. – 184 с. – (САИ; вып. Е 1-55).

**Котошихин Г.** О России в царствование Алексея Михайловича. – СПб.: Археогр. комиссия, 1840. – XVI, 160 с.

**Круковский М.А.** Олонецкий край: Путевые очерки. – СПб.: Петербург. учеб. магазин, 1904. – 260 с.

**Куликовский Г.** Словарь областного Олонецкого наречия. – СПб.: Отд-ние рус. яз. и словесности Имп. Акад. наук, 1898. – 150 с.

**Кучин И.** Рыболовство в Валдайских озерах // Вестн. Новгород. земства. – 1901. – № 5, отд. 6. – С. 44–51.

**Лебедева А.А.** Транспорт, переноска и перевозка тяжелых // Этнография восточных славян: Очерки традиционной культуры / Отв. ред. К.В. Чистов. – М.: Наука, 1987. – С. 313–341.

**Логинов К.К.** Материальная культура и производственно-бытовая магия русских Заонежья (конец XIX – начало XX в.). – СПб.: Наука, 1993. – 147 с.

**Макарий**, патриарх Антиохийский, в России в 1654–1656 гг.: Документы Посольского приказа / Предисл. и примеч. Н.В. Рождественского // Чтения в Об-ве истории и древностей российских. – М.: [Тип. штаба Моск. воен. округа], 1906. – Кн. 4, разд. 1. – С. VI, 1–120.

**Марасинова Л.М.** Торговля и средства передвижения // Очерки русской культуры XVI века. – М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1977. – Ч. 1: Материальная культура. – С. 252–291.

**Марасинова Л.М.** Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. – М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1985. – Ч. 1: Материальная культура. – С. 257–284.

**Материалы** для истории Звенигородского края. – М.: Археогр. центр, 1994. – Вып. 2: Описи Саввина Сторожевского монастыря XVII века / Сост. С.Н. Кистеров, Л.А. Тимошина. – 240 с.

**Материалы** для летописи Волоколамского Иосифова монастыря из дел Архива Московской духовной консистории с 1746–1852 год // Чтения в Об-ве истории и древностей российских. – М.: [Универс. тип. М. Каткова], 1887. – Кн. 2, разд. 5. – С. 1–128.

**Мерзон А.Ц., Тихонов Ю.А.** Рынок Устюга Великого в период складывания всероссийского рынка (XVII век). – М.: Изд-во АН СССР, 1960. – 715 с.

**Никольский Н.** Кирилло-Белозерский монастырь и его устройство до второй четверти XVII века (1397–1625). – СПб.: [Синод. тип.], 1910. – Т. 1. Вып. 2: О средствах содержания монастыря. – DCXCVI с.

**Новгородские писцовые книги**, изданные Археологической комиссией. – СПб.: [Тип. Мин-ва внутр. дел], 1886. – Т. 4: Переписные оброчные книги Шелонской пятины. – Кн. I: 1498 г.; Кн. II: 1539 г.; Кн. III: 1552–1553 гг. – 6 с., 584 стб.; СПб.: [Сенат. тип.], 1905. – Т. 5: Книги Шелонской пятины. – Кн. I: Около 1498 г.; Кн. II: 1498 г.; Кн. III: 1499–1551 гг.; Кн. IV: 1571 г.; Кн. V: 1576 г. – 9 с., 696 стб.

**Описание** записных книг и бумаг старинных дворцовых приказов 1613–1725 гг. / Сост. А. Викторов. – М.: [Тип. М.П. Щепкина], 1883. – Разд. 5: Конюшенный приказ. – Вып. 2. – С. 491–504.

**Описание** музеума Конюшенной его императорского величества конторы. – СПб.: [Тип. III Отд. Собств. е. и. в. канцелярии], 1861. – 43 с.

**Описи** имущества Новгородского Софийского собора XVIII – начала XIX в. / Сост. Э.А. Гордиенко, Г.К. Маркина. – М.; Л.: Ин-т истории СССР, 1988. – 228 с.

**Описная книга** Муромского Борисо-Глебского на Ушне монастыря, 1689 г. Сообщил И. Шляпкин // Тр. Рязанской учен. архив. комиссии / Под ред. С.Д. Яхонтова. – Рязань: [Тип. Губ. правления], 1904. – Т. 19, вып. 2. – С. 113–137.

**Опись** Аптекарскому и иным дворам и Московского и иных городов уездов волостям и селам и заводам, которые ведомы были Приказу тайных дел, 1676–1677 гг. // Зап. отд-ния рус. и славян. археологии Имп. Археол. об-ва. – СПб.: [Тип. И. Огризко], 1861. – Т. 2. – С. 44–125.

**Опись** имения Батюшковых в селе Даниловском (Бежец. у. Твер. губ.) [1796 г.] / Публикация В.А. Кошелева // Устюжна: Ист.-лит. альманах. – Вологда: Вологод. гос. пед. ин-т, 1993. – Вып. 2. – С. 194–221.

**Памятники** дипломатических сношений Московского государства с Польско-Литовским / Под ред. Г.Ф. Карпова. – СПб.: [Тип. А. Катанского и К], 1882. – Т. 1: (С 1487 по 1533 год). – XXII, 870 с. – (Сб. Рус. ист. об-ва; т. 35).

**Переславль-Залесский:** Материалы для истории Данилова монастыря и населения города XVIII столетия. – М.: [Тип. М.Г. Волчанинова], 1891. – 110 с.

**Полное собрание** законов Российской империи. – СПб.: [Тип. II Отд. Собств. е. и. в. канцелярии], 1830. – Т. 3: 1689–1699 гг. – 690 с.

**Приходно-расходные книги** Богословского монастыря с 192 по 197 год (1684–1689) // Тр. Рязанской учен. архив. комиссии. 1903 год. – Рязань: [Тип. Губ. правления], 1903. – Т. 18, вып. 1. – С. 59–114; вып. 2. – С. 212–243; 1904. – Т. 19, вып. 1. – С. 31–59.

**Промыслы** сельского населения Псковского уезда. – Псков: [Тип. Губ. правления], 1888. – 82 с.

**Псковские летописи.** – М.: Изд-во АН СССР, 1955. – Вып. 2. – 364 с.

**Пыляев М.И.** Старое житье: Очерки и рассказы о бывших в отошедшее время обрядах, обычаях и порядках в устройстве домашней и общественной жизни. – М.: Книга, 1990. – 321 с.

**Расходная книга** Новгородского митрополита Никона 7160 года // Временник Имп. Моск. об-ва истории и древностей российских. – М.: [Универс. тип.], 1852. – Кн. 13, разд. 2. – С. 1–62.

**Расходная книга** Дорогобужского Болдинского Свято-Троицкого монастыря. 1585–1586 // РИБ. – СПб., 1875. – Т. 2. – Стб. 290–313.

**Ривощ Я.Н.** Время и вещи: Иллюстрированное описание костюмов и аксессуаров в России конца XIX – начала XX в. – М.: Искусство, 1990. – 304 с.

**Розыские дела** о Федоре Шакловитом и его сообщниках. – СПб.: Археогр. комиссия, 1888. – Т. 3. – 1472 стб.; 1893. – Т. 4. – 1102 стб.

**Серпухов:** Орудия, употребляемые в сельском хозяйстве // Новгородский сборник. – Новгород: Новг. стат. комиссия, 1866. – Вып. 5, отд. 1. – С. 22–32.

**Сказания** современников о Димитрии Самозванце. – СПб.: [Тип. Имп. Акад. наук], 1834. – Ч. 4. – V, 232 с.

**Словарь** русского языка XI–XVII вв. – М.: Наука, 1975. – Вып. 1. – 372 с.; Вып. 2. – 320 с.; 1980. – Вып. 7. – 403 с.; 1981. – Вып. 8. – 351 с.; 1987. – Вып. 12. – 381 с.; 1988. – Вып. 14. – 312 с.; 1990. – Вып. 16. – 294 с.

**Строкин Н.А.** Рыбный промысел на Псковском озере. – Псков: [Тип. Губ. земства], 1887. – 26 с.

**Терещенко А.** Быт русского народа. – СПб.: [Тип. военно-учеб. заведений], 1848. – Т. 3. – 133 с.

**Труворов А.Н.** О кончине царевича Симеона Алексеевича и о саях, употреблявшихся при погребении царствовавших на Руси особ // Русская старина. – СПб., 1889. – Вып. 5. – С. 451–457.

**Тучков С.А.** Военный словарь, заключающий наименования или термины, в Российском сухопутном войске употребляемые. – М.: [Тип. С. Селивановского], 1818. – Ч. 2. – 251 с.

**Фагурел Ю.Е.** Коллекция маскарадных саней XVIII в. из собрания ГИМ (к вопросу об истории маскарадных зрелищ в России в XVIII в.) // Тр. ГИМ. – 1998. – Вып. 106. – С. 282–286.

**Фасмер М.** Этимологический словарь русского языка: В 4 т. – СПб.: Terra–Азбука, 1996. – Т. 3. – 832 с.

**Хорошев А.С.** Средства передвижения // Древняя Русь: Быт и культура / Отв. ред. Б.А. Колчин, Т.И. Макарова. – М.: Наука, 1997. – С. 120–129.

**Чернышев В.А.** Сухопутные средства сообщения в России XVI–XVII вв.: Дис. ... канд. ист. наук. – Л., 1980. – 305 с.

**Шангина И.И.** Русский традиционный быт: Энциклопедический словарь. – СПб.: Азбука-классика, 2003. – 688 с.

**Шустиков А.** Тавреньга Вельского уезда // Живая старина. – 1895. – № 3/4. – С. 358–375.

**Экипажи XVI–XVIII вв.:** Каталог выставки / Сост. Л.П. Кириллова. – М.: Гос. музей Моск. Кремля, 1985. – 82 с.

*Материал поступил в редколлегию 16.04.07. г.*