

КОРШУНКОВ Владимир Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и политических наук Вятского государственного университета. Автор более 200 научных публикаций, в т. ч. 5 монографий*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>

ПУТЬ К БЕЛОМУ МОРЮ В XIX ВЕКЕ. СТАТЬЯ 1: СОСТОЯНИЕ ДОРОГ И УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Из Вятского края пролегали пути на север – к Архангельску и побережью Белого моря. По ним в течение нескольких веков каждую зиму вывозили из вятских городов – Хлынова (Вятки), Слободского, Котельнича, Орлова – зерно, муку, крупу, льняное семя, пеньку, а также те товары, которые поступали из Поволжья и Прикамья. Трассы проходили по густым лесам, затем грузы отправлялись на речных баржах в Архангельск. Обрато везли на юг рыбу и импортные вещи. В этой статье исследуется состояние сухопутных дорог, которые вели из центральной части Вятского края к речным пристаням (преимущественно в XIX веке). Целью работы является определение того, как сказывались на межрегиональной торговле сельскохозяйственными товарами состояние дорог и придорожное обустройство. Эта тематика рассмотрена в контексте так называемой дорожной традиции России (иначе: дорожной повседневности, культуры дороги, традиционной культуры путешествия). Дорожная традиция – это условия, обстоятельства, ситуации, которыми сопровождалось сухопутные перемещения на дальние расстояния. Добраться с грузом к северным речным пристаням по гужевым сухопутным дорогам было очень трудно, т. к. путь был протяженным и проходил по малонаселенным лесистым местам. Зимняя дорога изобиловала ухабами, сани ломались, лошади выбивались из сил. Все это очень затрудняло экономическую деятельность миллионов людей: затраты получались значительными, а заработки – небольшими. Кроме того, перевозимые товары представляли собой сырье либо же сельскохозяйственную продукцию низкого уровня переработки. Плохие дороги стимулировали поиски принципиально иных способов доставки грузов к Белому морю.

Ключевые слова: *Русский Север, Вятский край, межрегиональная торговля, сухопутные пути сообщения, дорожная традиция России, мемуары, архивные источники.*

*Адрес: 610000, г. Киров, ул. Московская, д. 36, e-mail: vla_kor@mail.ru

Для цитирования: Коршунков В.А. Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 1: Состояние дорог и условия перевозок // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2023. Т 23, № 2. С. 5–13. DOI: 10.37482/2687-1505-V248

В течение нескольких столетий от центра Вятского края и далее на север проходили пути к портовому городу Архангельску. По ним вывозили сельскохозяйственную продукцию из г. Хлынова (Вятки) и прилегающих к нему городов Слободского, Орлова, Котельнича, а также те товары, что поступали на Вятку из Поволжья и Прикамья для дальнейшей транспортировки к Белому морю. По морю их можно было переправлять в самые отдаленные места, в т. ч. за границу. Да и само Поморье постоянно нуждалось в притоке того продовольствия, которое трудно было произвести на месте (хотя бы по климатическим причинам), а южнее оно имелось в достатке. Обратное на Вятку везли обычно рыбу и импортные вещи.

От вятских городов эти трассы шли лесными чащами, потом товары перегружались на баржи и сплавлялись вниз по рекам Лузе, Юг, Северной Двине, лишь затем ими загружали морские корабли. Пути были долгими, особенно если учесть, что зерно, муку, крупу, льняное семя, пеньку на среднюю Вятку, откуда начиналась дорога к Белому морю, могли доставлять издалека. Однако связность северных территорий России несколько веков назад была невелика, а торговля являлась существенным способом получения хоть какого-то дохода, так что в тогдашних условиях, до появления железных дорог и автомобилей, вывозить излишки местной сельскохозяйственной продукции приходилось даже таким непростым способом.

Несколько веков назад перевозки в России производились преимущественно по рекам. Вяткой и Камой не так уж сложно было сплавлять грузы вниз, т. е. к Волге, и потом по ней – в так называемые низовые города. А для отправки товаров с юга на север, в сторону Белого моря, приходилось преодолевать десятки верст по суше, через леса (а потом совершать не меньший по протяженности путь по рекам). Однако снабжать Поморье было в любом случае необходимо, равно как имело смысл вывозить продукцию оттуда за границу.

При таких географических условиях сухопутные пути сообщения и организация дви-

жения по ним играли важнейшую роль. Если сказать коротко, то эти пути были очень трудными для проезда и провоза. Таким образом, для того, чтобы уяснить торговые возможности того времени, заметно отличавшиеся от нынешних, нужно прежде всего изучить состояние дорог.

Немногие интересовались такой тематикой. Иногда ее касались краеведы, уточняя маршруты перевозок и публикуя отдельные сведения о купцах и извозчиках. В книге журналиста Ф.О. Гулямова о гужевых и автомобильных дорогах Вятского края коротко сказано о старинном Ношульском тракте, направлявшемся на север [1, с. 11]. А из специалистов-историков об этом писал М.С. Судовиков, который занимался купечеством Вятского края и соседних регионов. В одной из статей он приводил некоторые статистические и иные данные о вывозе сельскохозяйственных товаров к Архангельску [2]. Об истории железных дорог Вятского края рассказано в книге архивиста В.С. Жаравина. В ней, в частности, разбирался вопрос о том, как и когда гужевой путь на север (о котором здесь и пойдет речь) решили заменить железнодорожным [3].

В этой статье (и в той следующей, что будет служить ей продолжением) дорожная тематика рассматривается в методологических рамках нового историко-антропологического направления – так называемой дорожной традиции России (иначе: дорожной повседневности, культуры дороги, традиционной культуры путешествия). Дорожная традиция – это условия, обстоятельства, ситуации, которыми сопровождалась сухопутные перемещения на дальние расстояния и которые воздействовали на людей, во многом определяя их повседневное поведение [4–9]. При таком подходе даже те факты, которые и прежде могли быть основой для работ историков, экономистов, краеведов, позволяют иначе взглянуть на явления прошлого. В центр исследования помещаются не глобальные историко-экономические тренды, а люди, оказавшиеся в неких обстоятельствах и вынужденные выстраивать свое поведение (в т. ч. экономическое), преодолевая их или

приспосабливаясь к ним. Объективные факторы: природно-климатические особенности (долгая снежная зима, лесистая местность), расстояния, плотность населения, уровень технических достижений – определяют возможности для обустройства путей, и на этой основе формируется дорожная традиция как способ использования таких возможностей. И люди начинают действовать в рамках сложившейся, устоявшейся традиции.

В нашем распоряжении имеется немало исторических источников о путях, которые вели в сторону Белого моря, способах перевозки товаров и разнообразных сопутствующих обстоятельствах. Правда, источники разрозненны, выявить их непросто. Во-первых, это архивные данные, и здесь требуется проверять наличие соответствующих документов в самых разных архивных фондах. Во-вторых, это мемуары. Сами извозчики, конечно же, не оставили записей, так что приходится обращаться к воспоминаниям вятских и архангелогородских купцов, а также паломников, иные из которых добирались до Соловецких святынь на Белом море вместе с грузоперевозчиками. В-третьих, это опубликованные отчеты статистиков и управленцев. В-четвертых, публицистические тексты и даже некоторые художественные произведения, созданные современниками, – они тоже могут содержать немаловажные сведения. Все эти источники относятся преимущественно к концу XVIII и к XIX веку, причем с течением времени их количество увеличивается.

Уроженец Вятской губернии, историк и краевед А.А. Спицын (ставший затем классиком российской археологии) в 1880-х годах изучал документы о Вятском крае XVII века. Одно из его наблюдений состояло в следующем: «Дороги были очень плохи. Это видно из того, что старались ездить преимущественно зимним путем, и особенно из того, что седуки... были крайне стеснены в количестве багажа. <...> Вообще, как видно, дороги не столько устраивались, сколько уделывались» [10, с. 137].

Ситуация, когда дороги обустроить было почти невозможно, сохранялась долго. По

сути, так же обстояло дело и в XVIII–XIX веках на территориях к северу от срединной части Вятского края. В центре земли Вятской протекала одноименная река и находилось несколько городов, а севернее были почти непролазные леса, да и поселения располагались негусто.

В составленном около 1780–1781 годов статистическом документе говорилось, что купечество г. Хлынова (Вятки) «производит великой торг отпуском водяною коммуникациею к городу Архангельскому и в Астрахань хлеба, меду, воску, масла и сала и сухопутно до Ношелской пристани, состоящей в Устюжской области...» [11, л. 1 об.]. В документе указаны важнейшие направления сбыта местной продукции. По р. Вятке (которая тогда считалась удобной для судоходства) ее отправляли на юг – к Астрахани. Кроме того, отмечено одно сухопутное направление, весьма важное – в сторону Архангельска, а именно к Ношульской пристани на р. Лузе, откуда товары к побережью Белого моря доставляли по рекам (слова «водяною коммуникациею к городу Архангельскому» явно относятся к отрезку пути от Ношульской пристани до Архангельска). Сплаваться по этим рекам можно было лишь по весне, во время разлива, и грузы туда подвозились в течение зимы.

Вывоз сельскохозяйственной продукции из Вятского края к Белому морю засвидетельствован еще в XVII веке [12, с. 134]. Очевидно, самое раннее свидетельство о действовавшем пути из г. Хлынова на север обнаружил А.Л. Мусихин: в 1613 году через с. Ношуль в Великий Устюг на подводах были отправлены ратники, нанятые для борьбы с поляками, литовцами, «немцами» и русскими «ворами» [13, с. 128–129]. Он также обратил внимание на документы («извозные записи») за 1706 и 1711 года, согласно которым вятский купец Фирс Прозоров обязался платить извозчикам за перевозку ржаной муки из Хлынова к Ношульской пристани. А его сыновья в 1726 и 1733 годах, помогая отцу в хлебной торговле, контролировали переправку товара от Ношуля по рекам в Архангельск [14, с. 57–58].

Знаменитый купец из вятского уездного города Слободского К.А. Анфилов (1761–1820)

торговал из Архангельска по морю с заграницей. Такое направление было им воспринято от отца (тот из крестьян выбился в купечество) [15]. Путешественник и естествоиспытатель, академик И.И. Лепёхин, побывав в 1771 году в Слободском, писал о зажиточном купечестве этого города: «Главный их промысел состоит в хлебном торге, который они отпускают к Архангельскому порту» [16, с. 40]. Значит, деловым людям из Слободского издавна и, по крайней мере, вплоть до XIX века нужно было гужевым путем доставлять товары на север.

Извозчикам и купцам приходилось пробираться через лесные неудобья к речным пристаням постоянно, каждый год – и так в течение веков. Точнее, каждую зиму, поскольку отправлялись с товарами в холодное время, на санях, а летом по тем местам вообще невозможно было ездить – разве что верхом. Зато зимою тянулись по бесконечным ухабам и колдобинам длинные обозы с грузами.

Лишь в начале XIX века купцы из городов Вятки, Орлова и Слободского за свой счет проложили на север прямую и широкую дорогу в 110 верст от Белозерской волости Орловского уезда до д. Кулиги Вымской волости Устюжского уезда Вологодской губернии (нынешние земли на севере Кировской области, у г. Лальска, тогда числились в составе Вологодской губернии). Там на р. Лузе, ниже Ношульской пристани, образовалась пристань Быковская, а затем на реках Лузе и Юг – еще пара других [17, с. 7–8].

С.А. Веснин-Святогорец в середине 1830-х годов на основе народных анекдотов о вятчанах создал шуточную поэму «Вани-вятчане». Герои поэмы извозничали, причем чаще всего – на север, в сторону Великого Устюга. Тот, кто видал Устюг, славился как человек бывалый [18].

Купец А.В. Булычев (1827–1902), который под конец жизни стал монахом Соловецкого монастыря, записывая события своей жизни, припоминал детство. Родитель его был вятским крестьянином, занимавшимся торговлей. Летом 1837 года мальчик проехал с обозом из Орлова в Великий Устюг. Путь занял более 10 дней, «лесом по болотистому месту, где до-

рога была выстроена из фашичника в роде сплошной деревянной настилки, а по бокам ее канавы и сплошное болото». Его телега сошла с накатанного пути в канаву, опрокинулась в болотину, мальчика придавило кулями с мукой, и он мог бы задохнуться или захлебнуться [19, с. 34].

Орловский уезд Вятской губернии простирался с юга далеко на север. Почвы там были не слишком удобными для земледелия, так что немало крестьян предпочитало заниматься промыслами. Мужик или по весне уходил в бурлаки, или целую зиму извозничал, а конкретно – перевозил из Орлова, Котельнича, Вятки «ссыпной товар» к Быковской, Подосиновской и Ношульской пристаням. Один из местных корреспондентов указывал в газетной публикации: «...С этим извозом он успевает сделать в течение января, февраля и марта четыре оборота, с платою от 10 до 20 копеек с пуда...». Лошади надрывались от тяжелой зимней работы, и по весне, к самому посеву, случалось, что крестьянское хозяйство оставалось без тягловой силы [20, с. 145–146]. В Орловском уезде во второй половине XIX века число отправлявшихся в извоз доходило до седьмой части населения (по-видимому, только взрослого мужского населения) [21, с. 142]. В 1873–1874 годах по инициативе Вятского губернского статистического комитета были собраны сведения обо всех селах Вятской губернии. О жителях крупных поселений центральной части Орловского уезда там говорилось, что помимо земледелия те промышляли извозом к северным пристаням. В с. Великорецком Навалихинской волости, в котором тогда жило более 6 тыс. человек (очевидно, посчитано вместе с людьми из прилегающих деревень и починков), многие занимались «извозничеством, т. е. гужевой доставкой хлеба в зерне от городов Вятки и Орлова до пристаней Под-Осиновской и Ношульской, что при реке Лузе, Вологодской губернии, к Архангельскому порту» [22, л. 361]. В с. Верходворском Верходворской волости, которое тоже, как и с. Великорецкое, находилось при р. Великой, жило более 3 тыс. человек, и не одни только крестьяне, но также люди духовного и

военного звания. «Жители из крестьян занимаются, кроме земледелия, зимой перевозкою на Ношувскую и Быковскую пристани хлеба и прочего» [22, л. 379]. В с. Верховском той же Верходворской волости, где обитало около 7 тыс. человек, отвечавшие на соответствующий вопрос анкеты священнослужители писали: «...Прихожане, помимо земледелия, в зимнее время занимаются преимущественно извозничеством» [22, л. 381]. И в небольшом с. Пышанском Шараповской волости (133 человека) «некоторые жители помимо земледелия занимаются извозничеством» [22, л. 382].

В с. Верхне-Лалье, близ г. Лальска (ныне это север Кировской области), слово «ямщина» (или, в тамошнем произношении, «ямшина») обозначало всякую долгую и тяжкую трудовую деятельность. Составитель словарика местного говора приводил выражения: «в ямшину» (по его толкованию, это означало «поехать на продолжительную тяжелую работу»); «опять в ямшину собрался» («о непоседе, человеку трудоголике, который опять куда-то уходит (уезжает)») [23].

Так что в XIX веке зимним путем к северным пристаням перевозилось большое количество грузов. Но дороги были дурны, расстояния велики, организация всего дела весьма несовершенна. Местные жители бывали вынуждены отправляться в извоз не от хорошей жизни. В отличие от южных уездов Вятской губернии, там непросто было прокормиться хлебопашеством. «Извозчики, приняв товар, везут его к пристаням на лошадях некованых, по дорогам избитым и гористым, на санях, нередко, без подрезей, от чего сани раскатываются и при спуске с гор, утомленные дурной дорогой, часто разбиваются совершенно и потому не в состоянии доставить хлеб к пристани» [24, с. 249] (гористые – значит холмистые, с горками и ухабами на пути).

Родившийся в Архангельске купец А.Н. Кузнецов (1830–1895), который стал жить в г. Орлове¹, хорошо знал этот путь. В своих публикациях

он писал об этом так: «...Крестьянин-извозчик, мучась с лошадыю по дурным испорченным дорогам, представляет жалкого страдальца. <...> Многочисленные караваны, беспрестанно идущие по неисправляемой дороге, портят ее... бедные извозичьи лошади изнуряются до чрезвычайности...» [26, с. 79]; «Зимние торговые дороги почти никогда не исправляются, да и в теплое время, при глубоком снеге и непрерывно идущих обозах, с полным успехом такая поправка едва ли возможна» [27, с. 582]. Последнее надо понимать так, что дороги толком нельзя улучшить ни в какое время года.

Житель Архангельска, председатель Коммерческого суда В.Е. Михайлов зимой 1853 года сам проехал этим торговым путем, собрал разнообразные сведения и опубликовал статью с подробной характеристикой дорожного устройства. Он предлагал провести новую, улучшенную дорогу, которая связала бы Вятскую губернию с Поморьем. Описывая имевшийся тогда путь к Ношувской пристани, Михайлов замечал: «Единственно важное неудобство к затруднению по пути до Ношувской пристани представляет сама дорога, истинное бедствие для лошадей и извозчиков... Эта дорога изрыта во всех направлениях глубокими снежными ямами, где часто попадаются то трупы лошадей, то оставленные возы, то разбитые сани. Такое состояние дороги, никем не поправляемой, бывает причиною, что в декабре количество первоначальных возчиков уменьшается уже на половину и провозные цены возвышаются от 6-ти до 16-ти, а на некоторые товары, как-то паклю льняную, даже до 20 коп. сер[ебром] с пуда...». По его наблюдениям, возчики «проводят в дороге до 10 дней». А расстояние до Ношувской пристани увеличивалось примерно наполовину «от непрерывных зигзагов и диагональных линий» [17, с. 2–3].

Проложенная в начале XIX века широкая просека до Быковской пристани к середине века стала зарастать лесом и заметно сузилась. Михайлов писал о ней: «Здесь, как и на Но-

¹См. о нем: [3, с. 10–17; 25].

шульской дороге, образуются *нырки* – глубокие котловины, – в которых лошади пробивают себе ступени, в виде лестницы; в этих нырках лошади засекаются, изнуряются, часто падают и оставляются в тех же самых углублениях» (курсив автора. – В.К.) [17, с. 9–10]. Трасса пересекала много речек, через которые когда-то были сделаны мосты. «Устроенные на них постоянные (кроме [реки] Лузы) мосты обветшали, и крутые, хотя и невысокие, берега речек представляют новые затруднения при провозе товаров» [17, с. 10]. Когда же извозчики порожняком возвращались назад, то ехали медленно, шагом, и им часто приходилось останавливаться, чтобы на узкой дороге пропустить идущие навстречу груженные возы [17, с. 12]. Недаром в 1847 году по поручению вятского губернатора проводились изыскания, чтобы проложить кратчайший путь в том направлении от сред-

ней Вятки, хотя новую дорогу строить так и не начали [3, с. 10].

Еще одна дорога – к Подосиновской пристани, по наблюдениям Михайлова, «имеет достаточную ширину, так что возы могут идти в три ряда; но никогда не поправляемая, к половине зимы [она] разбивается до чрезвычайности и потому представляет такие же неудобства и затруднения, какие встречаются на дорогах к Ношульской и Новым пристаням, и провозные цены возвышаются вследствие этого...» [17, с. 11]. Новые пристани – это Быковская и две находившихся поблизости от нее².

Такое состояние путей к северным пристаням подтверждается архивными и прочими данными не только из Вятки, но также из Архангельска. Дурные дороги стимулировали поиски иных способов доставки грузов к Белому морю. Об этом – в следующей статье.

Список литературы

1. Гулямов Ф.О. История дорожного дела в Вятском крае: гужевые и автомобильные дороги. Киров: Киров. обл. тип., 1996. 416 с.
2. Судовиков М.С. К характеристике профессионального портрета «купцов-аграрников» Вятской губернии последней четверти XVIII – начала XX века // Крестьянский мир: новые источники и методологические подходы / отв. ред. М.И. Роднов. Уфа, 2013. С. 208–213.
3. Жаравин В.С. Железные дороги на Вятке: история строительства. Киров: Герценка, 2018. 147 с.
4. Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.
5. Dickinson S. Breaking Ground: Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin. Amsterdam: Rodopi, 2006. 290 p.
6. Randolph J.W. The Singing Coachman or, The Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times // J. Early Mod. Hist. 2007. Vol. 11, № 1–2. P. 33–61. DOI: [10.1163/157006507780385044](https://doi.org/10.1163/157006507780385044)
7. Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010. 440 с.
8. Матвеев А.В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012. 196 с.
9. Коршунков В.А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М.: Форум, 2015. 240 с.
10. Спицын А.А. Избранные труды по истории Вятки. Киров: О-Краткое, 2011. 512 с.
11. Кировская областная научная библиотека им. А.И. Герцена. Рукопись № 68.
12. Наумов П.[И]. Материалы для истории торговли Вятской губернии // Памятная книжка Вятской губернии и календарь на 1903 год. Отд. 2. Вятка: Губ. тип., 1902. С. 126–160.
13. Мусихин А.Л. Расходные памяти земским ценовальникам – источник по истории Вятской земли периода Смуты // Ресурсный потенциал региона на службе Отечеству: сб. ст. по материалам секции Международ. науч.-практ.

²О речных пристанях см. еще: [26].

форума «100-летие государственности Удмуртии: исторические вехи и перспективы развития», Ижевск, 07 октября 2020 г. / отв. ред. Г.В. Мерзлякова. Ижевск: Изд. дом «Удмурт. ун-т», 2020. С. 125–136.

14. Мусихин А.Л. Вятские крестьяне Прозоровы: предыстория купеческой династии и формирование капитала в первой половине XVIII в. // Из прошлого Вятки: купеческие фамилии, семьи, лица: материалы Всерос. науч. конф. (Киров, 20 октября 2022 года) / сост., науч. ред. М.С. Судовиков. Киров: Изд-во Киров. гос. унив. обл. науч. б-ки, 2022. С. 53–61.

15. Ксенофонт Алексеевич Анфилатов: очерк его жизни и деятельности / сост. Г.А. Замятин. Вятка (Киров): О-Краткое, 2011. 286 с.

16. Из «Дневных Записок путешествия по разным провинциям Российского государства» акад. Лепёхина // Календарь и памятная книжка Вятской губернии на 1897 год. Отд. 4. Вятка: Губ. тип., 1896. С. 27–44.

17. Михайлов В.Е. О главных торговых путях из Вятской губернии к г. Архангельску и торговым пристаням. СПб., 1858. 36 с.

18. Веснин [С.А.]. Вани-вятчане: рассказы бабушки. М., 1913. 88 с.

19. Булычев А. «Ныне к вам прибегаю»: жизнеописание соловецкого инока Афанасия, написанное им самим. Архангельск; М., 2008. 134 с.

20. Т-й. Орловский округ // Вят. губ. вед. 1859. Отд. 2, ч. неофиц. № 22. С. 144–146.

21. Описание уездов, городов и других замечательных местностей Вятской губернии // Памятная книжка Вятской губернии на 1870 год. Отд. 5. Вятка: Тип. Губ. правления, 1870. С. 75–191.

22. Сведения Вятского губернского статистического комитета о состоянии сел губернии за 1873 г. // Центр. гос. арх. Киров. обл. Ф. 574. Оп. 1. Д. 480.

23. Словарь верхотальского великорусского языка / авт.-сост. Н.М. Токмаков. Сыктывкар, 2015. (Без пагинации).

24. Савинов И. Очерк торговых путей к Ношульской и Быковской пристаням, лежащим на реке Лузе // Вят. губ. вед. 1857. Отд. 2, ч. неофиц. № 37. С. 247–250.

25. Жаравин В.С. Исходный пункт – деревня Котлас (А.Н. Кузнецов – автор идеи железной дороги от Вятки до Котласа) // Двинская земля. Вып. 5: Материалы пятых межрегион. обществ.-науч. истор.-краевед. Стефановских чтений, посвящ. 90-летию города Котласа, 17–18 марта 2007 года / гл. ред. С.А. Гладких. Котлас: ЭЛПА, 2007. С. 33–37.

26. Кузнецов А. Причины, препятствующие распространению торговли в Вятском крае // Вят. губ. вед. Отд. 2, ч. неофиц. 1858. № 11. С. 78–81.

27. Кузнецов А. О торговле Вятской губернии с Архангельском // Тр. Имп. Вольн. экон. о-ва. 1867. Т. 1. С. 578–585.

References

1. Gulyamov F.O. *Istoriya dorozhnogo dela v Vyatskom krae: guzhevye i avtomobil'nye dorogi* [The History of Road Building in the Vyatka Region: Cart and Automobile Roads]. Kirov, 1996. 416 p.

2. Судовиков М.С. К характеристике профессионального портрета “kuptsov-agrarnikov” Vyatskoy gubernii posledney chetverti XVIII – nachala XX veka [Description of the Professional Portrait of “Agricultural Merchants” of the Vyatka Province in the Last Quarter of the 18th – Early 20th Centuries]. Rodnov M.I. (ed.). *Krest'yanskiy mir: novye istochniki i metodologicheskie podkhody* [The Peasant World: New Sources and Methodological Approaches]. Ufa, 2013, pp. 208–213.

3. Zharavin V.S. *Zheleznye dorogi na Vyatke: istoriya stroitel'stva* [Railways in the Vyatka Region: The History of Construction]. Kirov, 2018. 147 p.

4. Shchepanskaya T.B. *Kul'tura dorogi v russkoy miforitual'noy traditsii XIX–XX vv.* [The Culture of the Road in the Russian Mythological and Ritual Tradition of the 19th and 20th Centuries]. Moscow, 2003. 528 p.

5. Dickinson S. *Breaking Ground: Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin*. Amsterdam, 2006. 290 p.

6. Randolph J.W. The Singing Coachman or, The Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times. *J. Early Mod. Hist.*, 2007, vol. 11, no. 1–2, pp. 33–61. DOI: [10.1163/157006507780385044](https://doi.org/10.1163/157006507780385044)

7. Borisov N. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epokhu bezdorozh'ya* [Everyday Life of a Russian Traveller in the Era of Bad Roads]. Moscow, 2010. 440 p.

8. Matveev A.V. *Traditsionnaya kul'tura puteshestviya naseleniya Srednego Priirtysh'ya (XIX – pervaya tret' XX veka)* [Traditional Travel Culture of the Population of the Middle Irtysh Region (19th – First Third of the 20th Century)]. Omsk, 2012. 196 p.
9. Korshunkov V.A. *Dorozhnaya traditsiya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road Tradition in Russia: Beliefs, Customs and Rituals]. Moscow, 2015. 240 p.
10. Spitsyn A.A. *Izbrannye trudy po istorii Vyatki* [Selected Works on the History of the Vyatka Region]. Kirov, 2011. 512 p.
11. *Kirov Regional Scientific Library Named After A.I. Herzen. Manuscript no. 68* (in Russ.).
12. Naumov P.I. Materialy dlya istorii torgovli Vyatskoy gubernii [Materials on the History of Trade in the Vyatka Province]. *Pamyatnaya knizhka Vyatskoy gubernii i kalendar' na 1903 god* [The Memorial Book of the Vyatka Province and Calendar for 1903]. Sec. 2. Vyatka, 1902, pp. 126–160.
13. Musikhin A.L. Raskhodnye pamyati zemskim tseloval'nikom – istochnik po istorii Vyatskoy zemli perioda Smuty [Expenditure Documents of Zemstvo Tax Collectors: A Source on the History of the Vyatka Region During the Time of Troubles]. Merzlyakova G.V. (ed.). *Resursnyy potentsial regiona na sluzhbe Otechestvu* [Region's Resource Potential for the Benefit of the Fatherland]. Izhevsk, 2020, pp. 125–136.
14. Musikhin A.L. Vyatskie krest'yane Prozorovy: predystoriya kupecheskoy dinastii i formirovanie kapitala v pervoy polovine XVIII v. [Prozorov Vyatka Peasants: The Merchant Dynasty's Background and the Formation of Capital in the First Half of the 18th Century]. Sudovikov M.S. (ed.). *Iz proshlogo Vyatki: kupecheskie familii, sem'i, litsa* [From the Past of the Vyatka Region: Merchant Surnames, Families, Persons]. Kirov, 2022, pp. 53–61.
15. Zamyatin G.A. (comp.). *Ksenofont Alekseevich Anfilatov: ocherk ego zhizni i deyatelnosti* [Ksenofont Alekseyevich Anfilatov: An Essay on His Life and Work]. Vyatka, 2011. 286 p.
16. Iz "Dnevnykh Zapisok puteshestviya po raznym provintsiiam Rossiyskogo gosudarstva" akad. Lepekhina [From Academician Lepyokhin's "Journal of a Travel Through Various Provinces of the Russian State"]. *Kalendar' i pamyatnaya knizhka Vyatskoy gubernii na 1897 god* [Calendar and the Memorial Book of the Vyatka Province for 1897]. Sec. 4. Vyatka, 1896, pp. 27–44.
17. Mikhaylov V.E. *O glavnykh torgovykh putyakh iz Vyatskoy gubernii k g. Arkhangel'sku i torgovykh pristanyakh* [On the Main Trade Routes from the Vyatka Province to the City of Arkhangel'sk and Trade Piers]. St. Petersburg, 1858. 36 p.
18. Vesnin S.A. *Vani-vyatchane: rasskazy babushki* [Vanyas from the Vyatka Province: Grandma's Stories]. Moscow, 1913. 88 p.
19. Bulychev A. "Nyne k vam pribegayu": zhizneopisanie solovetskogo inoka Afanasiya, napisannoe im samim ["I Now Have Recourse to You": A Biography of the Solovki Monk Athanasius, Written by Himself]. Arkhangel'sk, 2008. 134 p.
20. T-y. Orlovskiy okrug [Orlov Area]. *Vyatskie gubernskie vedomosti*, 1859, sec. 2, unoffic. pt., no. 22, pp. 144–146.
21. Opisaniye uezdov, gorodov i drugikh zamechatel'nykh mestnostey Vyatskoy gubernii [Description of Districts, Towns and Other Notable Areas of the Vyatka Province]. *Pamyatnaya knizhka Vyatskoy gubernii na 1870 god* [The Memorial Book of the Vyatka Province for 1870]. Sec. 5. Vyatka, 1870, pp. 75–191.
22. Information of the Vyatka Provincial Statistical Committee on the State of Villages in the Province for 1873. *Central State Archives of the Kirov Region*. Coll. 574. Inv. 1. Fol. 480 (in Russ.).
23. Tokmakov N.M. *Slovar' verkhoyal'skogo velikorusskogo yazyka* [Dictionary of the Verkhne-Lalye Great Russian Language]. Syktyvkar, 2015.
24. Savinov I. Ocherk torgovykh putey k Noshul'skoy i Bykovskoy pristanyam, lezhashchim na reke Luze [Essay on Trade Routes to Noshul and Bykovskaya Piers on the Luza River]. *Vyatskie gubernskie vedomosti*, 1857, sec. 2, unoffic. pt., no. 37, pp. 247–250.
25. Zharavin V.S. Iskhodnyy punkt – derevnya Kotlas (A.N. Kuznetsov – avtor idei zheleznoy dorogi ot Vyatki do Kotlasa) [Starting Point: Kotlas Village (A.N. Kuznetsov as the Author of the Idea of a Railway from Vyatka to Kotlas)]. Gladkikh S.A. (ed.). *Dvinskaya zemlya*. Iss. 5. Kotlas, 2007, pp. 33–37.
26. Kuznetsov A. Prichiny, prepyatstvuyushchie rasprostraneniyu torgovli v Vyatskom krae [Reasons Preventing the Expansion of Trade in the Vyatka Region]. *Vyatskie gubernskie vedomosti*, 1858, sec. 2, unoffic. pt., no. 11, pp. 78–81.
27. Kuznetsov A. O torgovle Vyatskoy gubernii s Arkhangel'skom [On the Trade of the Vyatka Province with Arkhangel'sk]. *Trudy Imperatorskogo Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva*, 1867, vol. 1, pp. 578–585.

DOI: 10.37482/2687-1505-V248

Vladimir A. Korshunkov

Vyatka State University;
ul. Moskovskaya 36, Kirov, 610000, Russian Federation;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308> e-mail: vla_kor@mail.ru

THE ROUTE TO THE WHITE SEA IN THE 19th CENTURY. PART 1: ROAD STATE AND TRANSPORTATION CONDITIONS

From the Vyatka region, ways led to the north, i.e. to Arkhangelsk and the White Sea coast. Grain, flour, flaxseed, and hemp from the region's towns – Khlynov (Vyatka), Slobodskoy, Kotelnich, and Orlov – as well as goods from the Volga and Kama regions were exported along these routes every winter for several centuries. Through dense forests and then on river barges, the cargo was transported to Arkhangelsk. Back to the south they sent fish and imported goods. This paper examines the state of roads that ran from the central part of the Vyatka region to the river piers (mainly in the 19th century). The purpose of this study is to determine how the condition of roads and roadside facilities affected interregional trade in agricultural goods. This topic is considered here in the context of the so-called road tradition of Russia (in other words, road daily life, road culture, traditional travel culture). The road tradition is the conditions, circumstances, and situations that accompanied journeys by land over long distances. It was very difficult to get with cargo to the northern river piers along cart roads, since the way was long and ran through sparsely populated wooded areas. Winter roads were full of potholes; sledges would break down, and the horses would get completely exhausted. These problems hampered the economic activity of millions of people: costs were significant while earnings were low. In addition, the transported goods were raw materials or agricultural products with low level of processing. Bad roads stimulated the search for fundamentally different ways of delivering cargo to the White Sea.

Keywords: *Russian North, Vyatka region, interregional trade, overland communication routes, road tradition of Russia, memoir, archival sources.*

Поступила 20.09.2022
Принята 20.03.2023
Опубликована 04.04.2023

Received 20 September 2022
Accepted 20 March 2023
Published 4 April 2023

For citation: Korshunkov V.A. The Route to the White Sea in the 19th Century. Part 1: Road State and Transportation Conditions. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2023, vol. 23, no. 2, pp. 5–13. DOI: 10.37482/2687-1505-V248