

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

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

ПУТЬ К БЕЛОМУ МОРЮ В XIX ВЕКЕ. СТАТЬЯ 2: ТОРГОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СУХОПУТНЫМ ДОРОГАМ¹

В течение столетий из Вятского края пути вели к Архангельску и побережью Белого моря. По ним каждую зиму вывозили из вятских городов зерно, муку, крупу, льняное семя, пеньку, а также товары, которые поступали из Поволжья и Прикамья. Трассы проходили по густым лесам, затем грузы отправлялись на речных баржах в Архангельск. В этой статье исследуется состояние сухопутных дорог из центральной части Вятского края к речным пристаням в течение XIX века. Целью работы является определение того, как сказывались на межрегиональной торговле сельскохозяйственными товарами состояние дорог и придорожное обустройство. Такая тематика рассмотрена в контексте дорожной традиции России (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. Это затрудняло экономическую деятельность миллионов людей: затраты получались значительными, а заработки – небольшими. Кроме того, перевозимые товары являлись сырьем либо же сельскохозяйственной продукцией низкого уровня переработки. Плохо обустроенные дороги стимулировали поиски принципиально иных способов доставки грузов к Белому морю. Однако железнодорожная линия Пермь–Вятка–Котлас, построенная к началу XX века, появилась поздно: направление грузоперевозок из Вятки и соседних регионов уже сместилось с северного на западное – в сторону Рыбинска и Санкт-Петербурга.

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

¹См. 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](https://doi.org/10.37482/2687-1505-V248)

Для цитирования: Коршунков В.А. Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 2: Торговые перевозки по сухопутным дорогам // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2023. Т. 23, № 3. С. 5–12. DOI: 10.37482/2687-1505-V262

Из Вятской губернии в сторону Белого моря и Архангельска проходили сухопутные дороги. Век за веком по ним каждую зиму гужевым способом везли зерно, муку, крупу, льняное семя, пеньку, а также сельскохозяйственные товары из Поволжья и Прикамья. Пути пролегали по лесам, а затем грузы отправлялись на речных баржах в Архангельск. В этой статье, как и в предыдущей, в рамках изучения так называемой дорожной традиции России исследуется состояние зимних сухопутных дорог к пристаням, расположенным на притоках Северной Двины в XIX веке. Важно выяснить, как именно сказывались на межрегиональной торговле сельскохозяйственными товарами состояние дорог и придорожное обустройство, какие выходы из сложившейся ситуации видели современники (детальное рассмотрение железнодорожного строительства остается за рамками статьи).

Судя по свидетельствам вятских купцов, паломников, чиновников, пути к северным пристаням находились в плачевном состоянии: расстояния были длинными, зимы – многоснежными, дороги – ухабистыми. Иной раз сотню с лишним верст в один конец преодолевали дней по десять. Документы из Государственного архива Архангельской области рисуют ту же ужасающую картину: летних дорог к северным пристаням, по сути, не существовало, а по зимнику лошади еле-еле могли пройти; по обочинам громоздились брошенные сани и лошадиные трупы; постоянно попадались огромные рытвины-ухабы, из которых выбраться можно было с трудом. Оттого прибыль возчиков, да и самих купцов, получалась минимальной. Дальнейшая переправка товаров по рекам Лузе и Северной Двине также бывала непростой [1].

Статистик и географ И.Ф. Штукенберг в середине XIX века писал: «Вывоз товаров в Архангельск по причине дурных дорог чрезвычайно затруднителен» [2, с. 43]; «...Даже и зимою дороги эти чрезвычайно затруднитель-

ны, почему и движение по ним уменьшается» [3, с. 38]. Штукенберг служил в ведомстве, которое занималось путями сообщения России, ездил по стране, составил описания многих губерний России [4]. Он и в целом был не лучшего мнения о вятских дорогах: «...Сухопутные дороги вообще дурны...» [3, с. 47]. Судя по сделанным в 1850 году отчетам о состоянии уездов Вятской губернии, из уездного города Глазова зимним путем в сторону Архангельского порта обозы шли в количестве от 10 до 50 возов [5, л. 10]. Поручик В.И. Коведяев, составлявший тогда же военно-статистическое обозрение Вятской губернии, явно пользовался этими отчетами, у него кое-где заметны буквальные воспроизведения отрывков оттуда². При этом в его книге имеется, пожалуй, самое подробное и точное описание дорог губернии, с мостами и гатями, с перечислением всех особенностей и трудностей [5, л. 30–40]. В ней указано, что дорога к Ношульской пристани в летнее время почти непроходима, а «зима мало облегчает сообщения; она бывает обыкновенно снежна, от чего вся почти дорога изрыта глубокими выбоинами...» [5, с. 39–40]. Согласно Коведяеву, по таким дорогам зимой проезжали обозы от 5 до 20 возов в каждом.

Купец из г. Вятки Я.А. Прозоров хорошо знал, в каком состоянии содержались в середине XIX века пути к северным пристаням. Он отмечал, что дороги в сторону Ношульской и Быковской пристаней действуют только зимой, поскольку летом они, по сути, «непроездные, заваленные и обросшие лесом, набросанные кое-как изгнившим жерденником и мелким лесом». Снег там глубокий, «а потому зимние дороги с января, в особенности в феврале и марте, бывают самые несносные, с огромными ухабами и раскатами с обеих сторон». Прозоров писал, что в феврале 1858 года он отправился от Ношульской пристани в с. Летское, что составляло 67 верст. По его словам, он «ехал 32 часа и в числе этих верст более половины

²Ср., к примеру, отрывок о вотяках и черемисах в книге Коведяева и в сохранившейся рукописи отчета: [6, с. 98–99; 5, л. 103 об.].

шел пешком, так что невозможно было сидеть в повозке». Он судил со знанием дела: «По такой-то дороге тянутся обозы с товарами несчастных наших возчиков, на измученных лошадях, поддерживая постоянно воз своими руками, а по сторонам представляются им зрелища павших лошадей, изломанных саней и оглобель, оставленных подобными им тружениками» [7, с. 574–575]. Живший в Архангельске ученый П.П. Чубинский в то же самое время об этой дороге высказался так: «...Особенно здесь случаются часто многоснежные зимы с оттепелью, отчего дорога эта изрыта по всем направлениям глубокими снежными ямами, в которых очень часто можно видеть или труп лошади с разбитыми санями или оставленный груз. Такое состояние дороги, никогда и никем непоправимой, бывает причиною возвышения провозной платы...». А на протяжении 80 верст дорога проходит по лесу и слишком узка, да еще «постоянные неровности увеличивают дорогу на половину...» [8, с. 298–299].

По архивным сведениям середины XIX века, возчики на этом пути почти не получали дохода, разве что окупая прокорм себя да лошадей [9, л. 3–3 об.]. В документе того же времени из Орловского уезда упоминалось «извозничество, которое всегда было безвыгодно, и если в течение нескольких лет один раз возвысилось, то через два года опять упало...» [10, л. 196–196 об.]. Детство художника А.В. Фищева (1875–1968) прошло в д. Богородской Куменской волости Вятской губернии, мимо которой тянулся Казанский тракт. Вспоминая 1880-е годы, он писал: «В зимнюю пору он оживал: обозы (называли их извозами) тянулись на версту, а то и больше, оглушая морозный воздух скрипом полозьев. Возчики в асямах и лаптях, редко в дубленых тулупах и валенках, шли рядом с возами, похлопывая рукавицами и приплясывая на ходу. <...> Вятские купцы переправляли свой товар на пристань Медведки: хлеб, кожу, лен, холст. Обрато со складов увозили соль, мануфактуру, мороженую и соленую рыбу, бакалею и другие товары. Платили за провоз мало, но мужик

довольствовался и этим, хоть хлеб дома не ел, да лошадь не своим кормил. То, что тратилось на выпивку, разумеется, не считалось. Домой возчики привозили денег только на соль да спички» [11, с. 19–20]. Речь тут заходит о другом направлении грузоперевозок: пристань Медведки (Медведок) находилась на левом берегу р. Вятки в нынешнем Нолинском районе Кировской области. Но если уж с этого пути (по накатанному и обустроенному Казанскому тракту, мимо больших сел и деревень) мужики возвращались домой, заработав «только на соль да спички», то какими же были условия труда и доходы перевозчиков на северных дорогах!?. Специалисты, исследовавшие в конце XIX века хлебную торговлю с Архангельском, писали, что она «получает характер очень рискованной спекуляции»: торговец-оптовик вынужден предлагать производителям зерна цену крайне низкую и требовать от получателей высокую – столь велики затраты на перевозку [12, с. 22]. Архангельский губернатор А.П. Энгельгардт тогда же отмечал, что из-за дороговизны и рискованности провоза цены на хлеб в его губернии всегда очень высоки и нестабильны [13, с. 6–8].

Еще в середине XIX века у вятских и архангельских купцов и чиновников, судя по их публикациям в местных и столичных изданиях, стали появляться подкрепленные расчетами соображения о том, чтобы проложить с юга на север, к Белому морю путь принципиально иного типа и всесезонный. Поначалу задумывались о так называемой конно-железной дороге – подобии городской конки, когда вагоны по рельсам движутся конской тягой. Эту идею вскоре оставили, предпочтя паровозы. Обсуждались проекты по прокладке Волго-Двинской железной дороги в сторону Архангельска (от Казани до Котласа). Или хотя бы от центральных районов Вятской губернии (например, от г. Орлова) [14, с. 10–62; 15].

В докладе, составленном специально учрежденной комиссией, утверждалось: перевозка грузов как подсобный промысел жителей центральной части Вятской губернии приносит им

«ничтожный заработок», которого хватает лишь для уплаты податей. В том же докладе было замечено: если прежде Вятка являлась центром, куда поступали грузы из Казани и других окрестных земель, а оттуда их транспортировали на север, то сейчас грузопотоки малопомалу перенаправляются с востока на запад: «Теперь уже не из Казани везут в Вятку товары, а из всех уездов вятских прямо с мест урожая грузится хлеб в баржи на реке Вятке и сплавляется по ней за пароходами, направляясь мимо Казани в Рыбинск и С.-Петербург». Купечество свертывало торговлю с Архангельском [16, с. 1–2, 14]. Составители этого документа имели целью убедить читателей, что железнодорожный путь на север жизненно необходим, а потому они могли быть не вполне объективны при описании неудобств существующего положения дел. Однако минимальные заработки вятских возчиков на том нелегком пути подтверждаются иными свидетельствами. Да и переориентация грузоперевозок с севера на запад, в сторону той и другой столицы, вправду происходила, и это имело существенное значение.

В книге литератора К.К. Случевского, который в 1880-х годах сопровождал царского родственника в поездке по северным губерниям, приведен подробный пересказ дискуссий о планировавшемся железнодорожном строительстве. Важной целью центральной власти стало предоставление возможности вывоза на экспорт через Архангельск не только дешевого вятского и казанского хлеба, но главным образом сибирского. Поэтому железная дорога должна была, во-первых, соединить Пермь с Вяткой (к Перми тянули Великий Сибирский путь), во-вторых, проложить дорогу от Вятки до Котласа. От Котласа далее к Архангельску предполагалось по-прежнему отправлять грузы по Северной Двине. (Котлас расположен в месте впадения Вычегды в Малую Северную Двину, и оттуда в северо-западном направле-

нии течет полноводная Северная Двина.) При обсуждении этого вопроса принимались во внимание исторические обстоятельства: считалось, что Север – это коренные, населенные великороссами земли России и они после Петра I находились в небрежении: «Таким образом, линия Вятка–Котлас является для нашего Севера насущным хлебом, в котором государство не имеет права отказывать своей древней родной стране с исконно-русским населением» [17, с. 189–193]. Этот аргумент показывает, что проведением железнодорожных линий преследовались не одни лишь экономические выгоды, и вообще это было дело государственное, стратегически ориентированное³.

Итак, вместо Волго-Двинской дороги в 1895 году начали прокладывать трассу Пермь–Вятка–Котлас. К 1900 году она была окончательно доделана [15, с. 282–283; 14, с. 59–60]. Но все же расчеты на долгие, устойчивые, массовые грузоперевозки сельскохозяйственной продукции из Сибири, Прикамья, с Вятки оправдались не вполне.

Во второй половине XIX века произошли изменения в направлениях вывоза сельскохозяйственной продукции из г. Вятки и прилегающих к нему земель. Причин было много, а одна из очевидных такова: с 1869 году на р. Вятке открыли пароходное сообщение, и стало удобно отправлять грузы на запад – по рекам Вятке, Каме и Волге: «Пароходное движение по Волге, Каме и Вятке в конце убило торговлю Вятского края с Севером, искусственно направив ее в отдаленный от него Петербург...» [19, с. 345]. К середине 1890-х годов вывозная торговля из Вятской губернии «к Архангельску сводится к minimum'у; с падением вывоза к Архангельску начинает усиливаться вывоз к Рыбинску и Петербургу... Это перемещение вывоза продуктов Вятской губ[ернии] заметно отразилось на отпуске Архангельского порта, значение которого начинает с этого времени падать...» [20, с. 281–282]. Проложенные железнодорожные пути от

³На социальные и культурные аспекты такой деятельности обращалось внимание в книге Ф. Шенка, однако дорога на Котлас там не обсуждается [18].

Москвы к Рыбинску и Казани «окончательно решили участь Архангельского порта и вместе с ним и направление вывозной торговли Вятской губернии. Вся вывозная торговля направилась к Казани, Нижнему, Рыбинску и Петербургу и только незначительная часть хлеба и льна продолжает вывозиться к Архангельску, а иногда и к Астрахани» [20, с. 286]. Кроме того, уменьшение перевозок к Белому морю современники связывали с переселениями жителей северной части Вятской губернии в южные ее районы и в Сибирь, с обмелением рек Юг, Лузы и Сухоны, ростом потребления спиртных напитков (зерно перерабатывалось в спирт) и участвовавшими неурожаем, из-за которых продовольствия и самим не хватало [15, с. 268–270].

Однако рельсовый путь на рубеже XIX–XX веков все же протянули в сторону Белого моря, хотя и не от самой Казани, а от Вятки. Затем железная дорога пролегла из центра государства через Вятку на восток – к Уралу и Сибири (с 1905 года открылось движение по маршруту Петербург–Вологда–Вятка [14, с. 61–62]). В итоге прежние гужевые дороги к северным пристаням совсем опустели. Дорожные статистики в 1906 году отмечали: «... Памятником прошлых сношений может служить Устюжский тракт... соединявший город Устюг и пристани на р. Юге с Орловым. В период оживления экспортной торговли чрез Архангельский [порт], тракт этот отличался чрезвычайным оживлением и высокою грузоподъемностью: в зимнее время по нему шли непрерывные обозы с хлебом – рожью, овсом, мукой, крупью, толокном и льняными товарами... Но торговля даже в этом виде, по видимому, не может быть возрождена, несмотря даже на организацию железнодорожного сообщения между Вяткой и Двиной, почему Устюжский тракт в настоящее время является полным типом проселочной дороги, исключительно местного значения» [21, с. 10].

Прокладка железнодорожных трасс резко меняла степень насыщенности той или иной территории традиционными гужевыми доро-

гами. В Северном крае к 1930-м годам на 1 тыс. км² площади в Архангельском районе приходилось примерно 32 км гужевых дорог, в то время как в Рослятинском районе – 177, Верховажском – 132, Вохомском – 108, Каргопольском – 94. Это означало, что только в отдалении от железнодорожных и речных путей сохранялась заметная сеть гужевых дорог [22, с. 56].

А железная дорога от Вятки к Котласу, которая действует до сих пор, оказалась не слишком нужной. Гораздо важнее и для грузового, и для пассажирского сообщения железнодорожный путь по направлению восток–запад: в XX–XXI веках через г. Киров (Вятку) шли и идут массовые перевозки из Москвы и Петербурга на Урал, в Сибирь, на Дальний Восток и в Китай.

Гужевые сухопутные дороги к северным пристаням на протяжении столетий были очень важны для сбыта сельскохозяйственной продукции обширных и населенных земель – Вятской, Пермской и Казанской губерний. Но добраться туда с грузом по бездорожью было нелегко, и это сильно затрудняло экономическую деятельность миллионов людей: трудозатраты получались значительными, а заработки на перевозке и перепродаже – небольшими. К этому надо добавить, что товары, перевозимые за сотни верст к Белому морю (посуху, потом по рекам), являлись сырьем либо же сельскохозяйственной продукцией низкого уровня переработки, а это заведомо означало невеликую норму прибыли. Плохо обустроенные дороги побуждали к поиску иных способов доставки грузов к Белому морю, однако от первых расчетов и прикидок до введения в строй железной дороги прошло полвека. Можно сказать, что появившаяся к XX веку железнодорожная линия Пермь–Вятка–Котлас сильно запоздала: по многим и разным причинам направление грузоперевозок смещалось с северного на западное, чему способствовало развитие иных железнодорожных маршрутов от Петербурга и Москвы в сторону Урала и Поволжья.

Список литературы

1. *Тараканов К.Г.* Железнодорожные проекты «Вятка–Котлас», 1867–1871 гг. (по материалам Государственного архива Архангельской области) // *Двинская земля* / гл. ред. С.А. Гладких. Вып. 5: Материалы пятых межрегион. общ.-науч. ист.-краевед. Стефановских чтений, посвящ. 90-летию города Котласа, 17–18 марта 2007 года. Котлас: ЭЛПА, 2007. С. 38–40.
2. Статистические труды Ивана Федоровича Штукенберга: [издаваемые сыном авт., Антоном Штукенбергом, Корпуса инж. путей сообщения подполковником] / пер. с нем. СПб.: тип. И.Н. Глазунова и комп., 1858–1860. Т. 1, ст. 22: Описание Вятской губернии. 1858. 48, [1], 51, VIII с.
3. Статистические труды Ивана Федоровича Штукенберга: [издаваемые сыном авт., Антоном Штукенбергом, Корпуса инж. путей сообщения подполковником] / пер. с нем. СПб.: тип. И.Н. Глазунова и комп., 1858–1860. Т. 1, ст. 1: Описание Архангельской губернии. 1857. [4], II, 67, [3] с.
4. *Криушина В.А.* Вятская губерния первой половины XIX в. в статистическом описании И.Ф. Штукенберга // *Немцы в России: взгляд из провинции: сб. материалов Всерос. науч. конф. с междунар. участием, Киров, 27 окт. 2010 г.* / ред. кол.: В.Т. Юнгблюд [и др.]. Киров: Изд-во Вят. гос. гуманит. ун-та, 2011. С. 8–24.
5. Материалы о состоянии уездов губернии за 1850 г. Т. 2 // Центр. гос. арх. Киров. обл. (ЦГАКО). Ф. 574. Оп. 1. Д. 12.
6. Военно-статистическое обозрение Российской империи. СПб.: в Тип. Департамента Генер. Штаба, 1850. Т. 2. Ч. 4: Вятская губерния / сост. поручик Коведяев. 109 с.
7. *Прозоров Я.А.* О хлебной торговле Архангельского порта // *Тр. Имп. Вольн. экон. о-ва*. 1867. Т. 1. С. 572–578.
8. *Чубинский М.* Виды хлебов, производимых в Архангельской губернии, с показанием количества производства каждого // *Тр. Имп. Вольн. экон. о-ва*. 1867. Т. 1. С. 294–304.
9. Обоснование и переписка с вологодским губернатором, котельничским земским исправником и городским головой о возможности проложения пути по рекам Моломе и Юнтале к Архангельскому порту // ЦГАКО. Ф. 574. Оп. 1. Д. 15.
10. Сведения Вятского губернского статистического комитета о состоянии уездов губернии за 1850 г. // ЦГАКО. Ф. 574. Оп. 1. Д. 11.
11. *Фищев А.В.* Вятская старина. Днепропетровск: РИА «Проминформ», 1997. 102 с.
12. Записка о необходимости сооружения Волжско-Двинской железной дороги: от Казанского биржевого комитета. М.: Типо-литогр. «Русского т-ва печ. и изд. дела», 1893. 40, [12] с.
13. *Энгельгардт А.П.* Волго-Двинская железная дорога: экономическое и торговое ее значение для Севера России, восточных поволжских губерний, Вятского края и Западной Сибири. Архангельск: Тип. Губ. правления, 1893. 31 с.
14. *Жаравин В.С.* Железные дороги на Вятке: история строительства. Киров: Герценка: Веси, 2018. 147 с.
15. *Ворончихин А.Ф.* Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги // *Очерки истории Удмуртии XIX века: сб. ст. / отв. ред. Н.П. Лигенко. Ижевск: Удмурт. ин-т ист., яз. и лит. УрО РАН, 1996. С. 261–286.*
16. Записка о Волжско-Двинской железной дороге, составленная по поручению комиссии для обсуждения нужд Севера. СПб.: Тип. А.А. Краевского, [1882]. VIII, 37 с.
17. *Случевский К.К.* По Северо-Западу России. Т. 1: По Северу России. СПб.: Изд. А.Ф. Маркса, 1897. 456, XX с. [4].
18. *Шенк Ф.Б.* Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М.: Нов. лит. обозрение, 2016. 584 с.
19. Записка о Волжско-Двинской железной дороге, составленная железно-дорожной комиссией, образованной при Вятской городской думе: г. Вятка, 1894 года. Вятка: Тип. Маишеева, бывшая Куклина и Красовского, 1894. 25 с.
20. *Эргин А.А.* Значение Пермь-Котласской железной дороги для Вятского края // *Памятная книжка Вятской губернии и календарь на 1901 год. Отд. 2. Вятка: Губ. тип., 1900. С. 273–298.*
21. Приложение к докладу об экономическом исследовании дорог, Вятскому губернскому земскому собранию экстренной сессии 18 апреля 1906 г. Вятка: Тип. и хромолитография Шкляева бывшая Маишеева, Куклина и Красовского, 1906. 76, 14 с.
22. *Егоров А.С.* Транспорт Северного края: современное состояние и перспективы развития / под ред. и с предисл. В.А. Шаркова. Архангельск: Сев. краевое изд-во, 1933. 64 с.

References

1. Tarakanov K.G. Zheleznodorozhnye proekty "Vyatka–Kotlas", 1867–1871 gg. (po materialam Gosudarstvennogo arkhiva Arkhangel'skoy oblasti) [Vyatka–Kotlas Railway Projects, 1867–1871 (Based on the Materials from the State Archives of the Arkhangel'sk Region)]. Gladkikh S.A. (ed.). *Dvinskaya zemlya* [Dvina Land]. Kotlas, 2007. Iss. 5, pp. 38–40.
2. *Statisticheskie trudy Ivana Fedorovicha Shtukenberga* [Statistical Works of Johann Christian Stuckenberg]. St. Petersburg, 1858–1860. Vol. 1, art. 22: Opisanie Vyatskoy gubernii [Description of the Vyatka Province]. 1858. 48, 51, VIII p.
3. *Statisticheskie trudy Ivana Fedorovicha Shtukenberga* [Statistical Works of Johann Christian Stuckenberg]. St. Petersburg, 1858–1860. Vol. 1, art. 1: Opisanie Arkhangel'skoy gubernii [Description of the Arkhangel'sk Province]. 1857. II, 67 p.
4. Kriushina V.A. Vyatskaya guberniya pervoy poloviny XIX v. v statisticheskom opisaniy I.F. Shtukenberga [Vyatka Province in the First Half of the 19th Century as Described in the Statistical Works of J.C. Stuckenberg]. *Nemtsy v Rossii: vzglyad iz provintsii* [Germans in Russia: A Provincial Perspective]. Kirov, 2011, pp. 8–24.
5. Materials on the State of the Province's Districts for 1850. Vol. 2. *Central State Archives of the Kirov Region (CSAKR)*. Coll. 574. Inv. 1. Fol. 12 (in Russ.).
6. lieut. Kovedyaev (comp.). *Voенно-statisticheskoe obozrenie Rossiyskoy imperii* [Military Statistical Review of the Russian Empire]. St. Petersburg, 1850. Vol. 2. Pt. 4: Vyatka Province. 109 p.
7. Prozorov Ya.A. O khlebnoy torgovle Arkhangel'skogo porta [On the Grain Trade of the Arkhangel'sk Port]. *Trudy Imperatorskogo Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva*, 1867, vol. 1, pp. 572–578.
8. Chubinskiy M. Vidy khlebov, proizvodimykh v Arkhangel'skoy gubernii, s pokazaniem kolichestva proizvodstva kazhdogo [Types of Grains Produced in the Arkhangel'sk Province, with the Produced Amount of Each Indicated]. *Trudy Imperatorskogo Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva*, 1867, vol. 1, pp. 294–304.
9. Obosnovanie i perepiska s vologodskim gubernatorom, kotel'nichskim zemskim ispravnikom i gorodskim golovoy o vozmozhnosti prolozheniya puti po rekam Molome i Yuntale k Arkhangel'skomu portu [Argumentation and Correspondence with Vologda Governor, Kotelnich District Police Chief and Mayor About the Possibility of Creating a Route by the Moloma and Yontala Rivers to the Arkhangel'sk Port]. *CSAKR*. Coll. 574. Inv. 1. Fol. 15 (in Russ.).
10. Information of the Vyatka Provincial Statistical Committee on the State of Districts in the Province for 1850. *CSAKR*. Coll. 574. Inv. 1. Fol. 11 (in Russ.).
11. Fishchev A.V. *Vyatskaya starina* [The Old Days of the Vyatka Land]. Dnepropetrovsk, 1997. 102 p.
12. *Zapiska o neobkhodimosti sooruzheniya Volzhsko-Dvinskoy zheleznoy dorogi: ot Kazanskogo birzhevogo komiteta* [A Note on the Need for the Construction of the Volga–Dvina Railway: From the Kazan Stock Exchange Committee]. Moscow, 1893. 40 p.
13. Engelhardt A.P. *Volgo-Dvinskaya zheleznaya doroga: ekonomicheskoe i torgovoe ee znachenie dlya Severa Rossii, vostochnykh povolzhskikh guberniy, Vyatskogo kraya i Zapadnoy Sibiri* [Volga–Dvina Railway: Its Economic and Commercial Significance for North Russia, Eastern Provinces of the Volga Region, Vyatka Region, and West Siberia]. Arkhangel'sk, 1893. 31 p.
14. Zharavin V.S. *Zheleznye dorogi na Vyatke: istoriya stroitel'stva* [Railways in the Vyatka Region: The History of Construction]. Kirov, 2018. 147 p.
15. Voronchikhin A.F. Iz istorii stroitel'stva Perm'-Kotlasskoy zheleznoy dorogi [On the Construction History of the Perm–Kotlas Railway]. Ligenko N.P. (ed.). *Ocherki istorii Udmurtii XIX veka* [Historical Essays on 19th-Century Udmurtia]. Izhevsk, 1996, pp. 261–286.
16. *Zapiska o Volzhsko-Dvinskoy zheleznoy doroge, sostavlenaya po porucheniyu komissii dlya obsuzhdeniya nuzhd Severa* [A Note on the Volga–Dvina Railway Compiled on Behalf of the Commission Discussing the Needs of the North]. St. Petersburg, 1882. VIII, 37 p.
17. Sluchevskiy K.K. *Po Severo-Zapadu Rossii. T. 1: Po Severu Rossii* [In the Northwest of Russia. Vol. 1: In the North of Russia]. St. Petersburg, 1897. 456, XX p.
18. Shenk F.B. *Poezd v sovremennost': mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog* [A Train to the Present: Mobility and Social Space of Russia in the Age of Railways]. Moscow, 2016. 584 p.

19. *Zapiska o Volzhsko-Dvinskoy zheleznoy doroge, sostavlennaya zhelezno-dorozhnoy komissiey, obrazovannoy pri Vyatskoy gorodskoy dume: g. Vyatka, 1894 goda* [A Note on the Volga–Dvina Railway Compiled by the Railway Commission Under the Vyatka City Council]. Vyatka, 1894. 25 p.

20. Ergin A.A. *Znachenie Perm'-Kotlaskoy zheleznoy dorogi dlya Vyatskogo kraya* [Significance of the Perm–Kotlas Railway for the Vyatka Region]. *Pamyatnaya knizhka Vyatskoy gubernii i kalendar' na 1901 god* [The Memorial Book of the Vyatka Province and Calendar for 1901]. Sec. 2. Vyatka, 1900, pp. 273–298.

21. *Prilozhenie k dokladu ob ekonomicheskom issledovanii dorog, Vyatskomu gubernskomu zemskomu sobraniyu ekstrennoy sessii 18 aprelya 1906 g.* [Appendix to the Report on the Economic Study of Roads, for the Emergency Session of the Vyatka Provincial District Assembly on 18 April 1906]. Vyatka, 1906. 76, 14 p.

22. Egorov A.S. *Transport Severnogo kraya: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya* [Transport in the Northern Region: Current State and Development Prospects]. Arkhangel'sk, 1933. 64 p.

DOI: 10.37482/2687-1505-V262

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 2: COMMERCIAL TRANSPORTATION BY LAND

For centuries, ways have led from the Vyatka region to Arkhangel'sk and the White Sea coast. Grain, flour, flaxseed and hemp from the region's towns, as well as goods from the Volga and Kama regions were exported along these routes every winter. Through dense forests and then on river barges, the cargo was transported to Arkhangel'sk. This paper examines the state of roads that ran from the central part of the Vyatka region to the river piers during 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, i.e. conditions, circumstances, and situations that accompanied journeys by land over long distances. Getting with cargo to the northern river piers along cart roads was very difficult, since the way was long and ran through sparsely populated wooded areas. This 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. However, the Perm–Vyatka–Kotlas railway line, which was completed by 1900, came too late: cargo transportation from Vyatka and neighbouring regions had already shifted from the north to the west, i.e. towards Rybinsk and St. Petersburg.

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

Поступила 20.09.2022

Принята 20.03.2023

Опубликована 15.06.2023

Received 20 September 2022

Accepted 20 March 2023

Published 15 June 2023

For citation: Korshunkov V.A. The Route to the White Sea in the 19th Century. Part 2: Commercial Transportation by Land. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2023, vol. 23, no. 3, pp. 5–13. DOI: 10.37482/2687-1505-V262