

Historia provinciae – журнал региональной истории. 2025. Т. 9, № 1. С. 75–109.
Historia Provinciae – the Journal of Regional History, vol. 9, no. 1 (2025): 75–109.

Научная статья

УДК 470.1/.2+625+82-43+821.161.1+82-992+910.4+94(470+571)

<https://doi.org/10.23859/2587-8344-2025-9-1-3>

<https://elibrary.ru/rjjouh>

Дорожная традиция и способы передвижения на севере Европейской России в конце XVIII – начале XX века

Владимир Анатольевич Коршунков

Вятский государственный университет,
Киров, Россия,

vla_kor@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>

Vladimir A. Korshunkov

Vyatka State University,
Kirov, Russia,

vla_kor@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>



Аннотация. Средства передвижения и способы обустройства дорожной сети для столь обширной сухопутной державы, как Российская империя, имели большое значение. Несмотря на развитие речных коммуникаций, доля гужевого транспорта для перевозок грузов и перемещений людей всегда была очень велика. В России издавна стали путешествовать и перевозить грузы на дальние расстояния на лошадях, создали разные виды повозок, выработали способы запряжки лошадей. Устойчивые стереотипы поведения во время поездок на дальние расстояния гужевым транспортом составляют так называемую дорожную традицию России. Дорожная традиция – это условия, обстоятельства и ситуации, которые сопутствовали дальнему сухопутному перемещению. В этой статье исследованы некоторые особенности дорожной традиции на Европейском Севере России в дореволюционное время, а именно: в Архангельской, Вологодской, Олонецкой, Вятской губерниях. Источниками стали многочисленные документальные очерки, создававшиеся литераторами и публицистами, работы статистиков, мемуарная литература. Расстояния на Европейском Севере России были значительными, а население редким. Это затрудняло создание качественных дорог. Обращено внимание на устойчивые выражения, которыми характеризовалась дорожная традиция тех мест, например, на поговорку «Во всей Онеге нет телеги». Показано, что в теплое время года в отдаленных местностях северных губерний России обычные крестьянские телеги из-за бездорожья и заболоченности и в самом деле использовались редко. Вместо них употреблялись различные иные приспособления для перевозки, или же люди путешествовали верхом на лошадях. Это показывает адаптивные механизмы традиционной культуры. С конца XVIII и до начала XX в. состояние путей

© Коршунков В.А., 2025

© Korshunkov V., 2025

сообщения существенно не улучшалось. Все это стимулировало поиски принципиально иных способов перевозок. Позднее, в XIX–XX вв., главным двигателем дорожной истории России стали технические усовершенствования, которые коренным образом изменили транспортную систему и дорожную географию, повлияв на жизнь десятков миллионов людей.

Ключевые слова: история дореволюционной России, дорожная традиция России, российская провинция, нарративные источники, Русский Север, гужевой транспорт, дорожное обустройство, адаптивные механизмы культуры, технологический прогресс, русская фразеология

Для цитирования: Коршунков В.А. Дорожная традиция и способы передвижения на севере Европейской России в конце XVIII – начале XX века // *Historia provinciae – журнал региональной истории*. 2025. Т. 9, № 1. С. 75–109, <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2025-9-1-3>; EDN: RJJOUH

Road Tradition and Methods of Transportation in the North of European Russia from the Late 18th Century to the Early 20th Century

Abstract. Means of transportation and methods of arranging the road network for such a vast country as the Russian Empire were of great importance. Despite the development of river communications, the share of horse-drawn transport for transporting goods and moving people was always important. In Russia, people began to travel and transport goods over very long distances by horses long ago; they created different types of carts and sleighs and developed ways of harnessing horses. Stable stereotypes of behavior during long-distance journeys by horse-drawn vehicles constitute the so-called road tradition of Russia. Road tradition involves the conditions, circumstances, and situations that accompanied long-distance overland travel. This article examines some features of the road tradition in the European North of Russia in pre-revolutionary times, namely in Arkhangelsk, Vologda, Olonets, and Vyatka governorates. The sources include numerous documentary essays created by writers and journalists, works of statisticians, and memoirs. The distances in Northern European Russia were long and the population was sparse. This made it difficult to build roads of high quality. Special attention is drawn to the set phrases that were used to characterize the road tradition of those lands, such as the saying “*Vo vsei Onege net telegi*” [There is no cart in the whole of Onega]. It is shown that during the warm season, ordinary peasant carts were indeed rarely used in remote areas of the northern governorates of Russia because of the lack of roads and swampy terrain. Various other means of transportation were used instead or people traveled on horseback. This shows the adaptive mechanisms of traditional culture. In the period between the end of the 18th and the beginning of the 20th century the condition of traffic network did not improve considerably. All these stimulated the search for fundamentally different methods of transportation. Subsequently, in the 19th and 20th centuries, technical improvements became the main driving force of Russia’s road history. They radically altered the transport system and road geography and affecting the lives of millions of people.

Keywords: history of pre-revolutionary Russia, road tradition of Russia, Russian province, narrative sources, Russian North, horse-drawn transport, road infrastructure, adaptive mechanisms of traditional culture, technological progress, Russian phraseology

For citation: Korshunkov, V.A. “Road Tradition and Methods of Transportation in the North of European Russia from the Late 18th Century to the Early 20th Century.” *Historia Provinciae – the*

Journal of Regional History, vol. 9, no. 1 (2025): 75–109, <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2025-9-1-3>; EDN: RJJOUH

Введение

Средства передвижения и способы обустройства дорожной сети для столь обширной сухопутной державы, как Российская империя, имели большое значение. В эпоху, предшествовавшую повсеместному внедрению железных (и затем автомобильных) дорог, активно использовались речные коммуникации, прокладывались каналы для соединения речных бассейнов между собой¹. Однако в европейской части России по рекам было удобнее перемещаться в меридиональном, а не широтном направлении. Многие реки были судоходными примерно до середины лета, а после они мелели. Чтобы плыть к верховью, приходилось затрачивать гораздо больше усилий, чем для передвижения вниз по течению. В таких условиях типичными средствами передвижения по воде стали быстро сооружавшиеся плоты и барки для разового применения: по прибытию на место их разбирали на дрова. Наконец, длившаяся много месяцев зима, а потом ледоход с бурным, опасным половодьем надолго прекращали речное сообщение.

Во всяком случае, доля гужевого транспорта во всех перевозках и перемещениях всегда была велика. В России издавна стали путешествовать и перевозить грузы, в том числе и на очень дальние расстояния, на лошадях, создав разные виды повозок, выработав своеобразные способы запряжки (так, с начала XIX в. широкое распространение получила знаменитая русская тройка). Ямщики, извозчики, да и обычные путешественники приносились к сложным, постоянно менявшимся дорожным обстоятельствам. Иначе говоря, каждый, кто привык далеко ездить, знал и понимал, как действовать в той или иной ситуации: при угрозе нападения волков или разбойников, во время метели, при движении по льду замерзшей реки, на подъемах и крутых спусках, на шатких мостиках. Устойчивые стереотипы поведения во время дальних сухопутных поездок гужевым транспортом составляют так называемую дорожную традицию. Вплоть до первой половины XX в. дорожная традиция представляла собой значимую часть повседневной жизни России.

Дорожная традиция России в последние десятилетия исследуется российскими и зарубежными специалистами. Будучи существенной частью истории повседневности, она имеет очевидные пересечения с этнографией и культурной антропологией, а также с другими гуманитарными науками². Кроме

¹ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. Москва: Наука, 1982.

² См., например: Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва: Индрик, 2003; Boele O. “The Travel Peccadilloes of My Idling Muse”: Petr

изучения собственно дорожного обустройства, дорожных обрядов и обычаев, в историографии имеются работы о традиционных русских средствах передвижения³.

Здесь будут рассмотрены некоторые особенности дорожной традиции на севере Европейской России – те, на которые прежде внимания не обращалось.

Это были земли с суровым климатом, расположенные в зоне таежных лесов, удаленные от крупных городов и плохо связанные с основными центрами страны. Обильное увлажнение в теплый период года приводило к заболачиванию больших пространств, а снегопады во время долгой зимы – к формированию высокого снежного покрова. Расстояния были значительными, а население редким. Все это препятствовало созданию качественных дорог. А ведь по этим землям, в сторону Архангельска и Белого моря, пролегали важные торговые пути вывоза сельскохозяйственной продукции⁴.

Что представляли собой дороги в тех местностях? Как удавалось преодолевать тамошние бесконечные версты? Какие способы сухопутного передвижения в теплое время года там применялись? И главное: что было придумано и создано для передвижения в столь непростых условиях, какие

Vjazemskij's Travel Verse Reconsidered // *Russian Literature*. 2003. Vol. 53. P. 25–40; *Dickinson S.* Breaking Ground: Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin. Amsterdam; New York: Editions Rodopi, 2006; *Randolph J.W.* The Singing Coachman or, The Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times // *Journal of Early Modern History*. 2007. Vol. 11, № 1–2. P. 33–61; *Randolph J.W.* Russian Route: The Politics of the Petersburg–Moscow Road, 1700–1800 // *Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History* / edited by M. Bassin, Ch. Ely, M.K. Stockdale. DeKalb: Northern Illinois University Press, 2010. P. 81–99; *Борисов Н.С.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. Москва: Молодая гвардия, 2010; *Матвеев А.В.* Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012; *Васильев М.И.* Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // *Этнографическое обозрение*. 2013. № 3. С. 125–135; *Коршунков В.А.* Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. Москва: Форум, 2015; *Коршунков В.А.* Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. Москва: Редкая птица, 2020.

³ *Варенов А.Б.* Обрядовые сани с Северной Двины // *Живая старина*. 1997. № 3. С. 38–40; *Васильев М.И.* Русские сани: историко-этнографическое исследование. Великий Новгород: Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, 2007; *Васильев М.И.* Сани в русском погребальном обряде: история изучения и интерпретации // *Этнографическое обозрение*. 2008. № 4. С. 151–164 и др.

⁴ *Коршунков В.А.* Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 1: Состояние дорог и условия перевозок // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки*. 2023. Т. 23, № 2. С. 5–13. <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V248>; *Коршунков В.А.* Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 2: Торговые перевозки по сухопутным дорогам // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки*. 2023. Т. 23, № 3. С. 5–12. <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V262>

именно транспортные средства использовались? Как в такой ситуации проявлялись адаптивные механизмы традиции?

Для ответов на эти вопросы в нашем распоряжении имеются, прежде всего, многочисленные нарративные источники: создававшиеся литераторами и публицистами XIX в. документальные очерки, работы статистиков, мемуарная литература. Все источники требуют изучения в определенном исследовательском ракурсе – в контексте дорожной традиции, что позволит выявить особенности привычного поведения путешественников и возчиков в этой особенной части России.

Основная часть

Одним из уездных центров Архангельской губернии был г. Онега. Он находился в устье р. Онеги, впадающей в Онежскую губу Белого моря (схожее по названию Онежское озеро довольно далеко от этих мест).

Литератор-этнограф Иван Петрович Сахаров (1807–1863) в своей книге о русском народе привел фразы, которыми характеризовались жители Онеги: «Во всей Онеге нет телеги», «Летом воеводу на санях возили по городу» и «на рогах анучи (т.е. онучи. – В. К.) сушили»⁵. Смысл этих народных высказываний в указании на необычность края, в котором нет телег, а потому даже летом иной раз используют сани.

Поговорка об Онеге, где «нет телеги», в те времена, по-видимому, звучала по всему Русскому Северу.

Другой автор – литератор Сергей Васильевич Максимов (1831–1901), знаток народной жизни, много о ней написавший, в 1856–1857 гг. путешествовал по Архангельской губернии. По итогам своих странствий в 1859 г. он выпустил обширную документальную книгу. Там рассказывалось, что, находясь на подъезде к Архангельску, дальше он намеревался ехать по Онежскому тракту (то есть в сторону г. Онеги) до первой почтовой станции. Ему говорили, что оттуда

повезут уже в телеге и на лошадях, и дадут наглазный случай убедиться в истине присловья, что «во всей Онеге нет телеги» и достаточной вероятности факта, что там в былые времена «летом воеводу на санях по городу возили, на рогах онучи сушили»⁶.

⁵ Сахаров И.П. Сказания русского народа. Русское народное чернокнижие. Русские народные игры, загадки, присловья и притчи. Санкт-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1885. С. 290.

⁶ Максимов С.В. Год на Севере. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1984. С. 52.

Поговорочные речения о телеге, о воеводе и онучах указывают у Максимова на одни и те же особенности: мол, в тех местах, на Севере, в глуши, телег не используют и даже летом воеводу вывозят на санях.

Через некоторое время С.В. Максимов еще раз побывал в г. Онеге. Он опять привел поговорку «Во всей Онеге нет телеги» и снова упомянул, «будто бы воеводу летом на санях возили по городу, пользуясь мокрыми, глинистыми и скользкими болотинами», добавив: «здесь же можно уразуметь, что некогда (и не так давно) необходимо было “на рогах” (домашних коров) онучки сушить»⁷. В таком контексте становятся понятны и слова об онучах на рогах: летом так сыро, что промокшие портянки иначе и не просушить, как подняв их на коровьи рога, да и в телегах ездить неудобно, поэтому круглый год используют сани.

Таково народное объяснение: воеводу перевозили на санях по причине всегдашней сырости почв там, где привычная русская телега не проехала бы. Однако известно, что высокопоставленные персоны в старину выезжали в санях не только зимой, но и летом⁸. Считалось, что так престижней. Очевидно, позднее это обстоятельство было переосмыслено, и его стали связывать с «мокрыми, глинистыми и скользкими болотинами».

С.В. Максимова довелось слышать, как неподалеку от г. Онеги нижегородский по происхождению солдат поругивал те места: «У них, вот изволите видеть, и лето, и зиму на санях ездят». Максимов заметил для своих читателей, что тот явно преувеличивал, от постоянной своей тоски и досады. И добавил: «Но, как известно, летом на санях здешние жители возят только сено к стогам в полях...»⁹ Да, поговорки, предания, народные анекдоты, фольклорные поддразнивания в утрированном виде выставляют какую-либо одну характерную черту. Так и в реплике солдата: мол, даже летом чуть ли не всегда – на санях. Однако все это складывается и закрепляется в речи не на пустом месте, всегда есть какое-либо действительное основание. Максимов,

⁷ Максимов С.В. Год на Севере. С. 336.

⁸ Еще в XIX в. Д.Н. Анучин исследовал вопрос о том, что сани в древности использовались в погребальном обряде. На них волокли покойного к месту погребения даже в теплый период года (*Анучин Д.Н. Сани, ладья и кони как принадлежность похоронного обряда: археолого-этнографический этюд. Москва: Типография О.О. Гербек, 1890. С. 1–71*). Впоследствии об этом писали Д.К. Зеленин, В.Я. Петрухин и др. Сани – повозка архаическая, а именно такие старинные, традиционные предметы использовались при совершении погребальных обрядов. Кроме того, нужно учитывать и состояние дорог в Древней Руси (см.: *Коршунков В.А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. С. 12–14*). Вообще же в течение столетий ездили и перевозили грузы на специально сделанных для этого санях и летом (*Васильев М.И. Русские сани: историко-этнографическое исследование. С. 14–17, 45, 88, 217, 194, 220; Васильев М.И. Готовь сани... // Родина. 2010. № 3. С. 127–128*).

⁹ Максимов С.В. Год на Севере. С. 334.

кстати, не отрицал необычное для центральной России применение саней в теплое время года, пусть и для перевозки сена. Старинное слово «воевода» соотносит забавную историю о санях со временами прошлыми, когда такое передвижение в той местности, очевидно, было чуть ли не единственно возможным, да к тому же весьма престижным.

Крупный чиновник, а также поэт Константин Константинович Случевский, побывавший летом 1885 г. в тех местах вместе с великим князем Владимиром Александровичем, так описывал выезд из г. Онеги на место в нескольких верстах от города, где проходила специально устроенная охотничья выставка:

Лошадей было достаточно, так что пословица, гласящая, что «во всей Онеге нет телеги», оказалась несправедливою¹⁰.

Было бы странно, если бы не нашлось нескольких удобных экипажей для представителя августейшего семейства. В XVIII–XIX вв. поездки русских монархов и их близких по стране непременно вызывали прилив бурной деятельности у властей на местах: чинили дороги и мосты, готовили десятки лошадей на подмену и т.п.¹¹ Интересно другое: Случевский не упустил возможность упомянуть в своем отчете о том, что Онега – уже не бестележный городок. При этом он признавал, что само поселение было невзрачным и захолустным¹².

Академик архитектуры Владимир Васильевич Суслов (1857–1921) в 1880-х гг. проезжал летом по почтовому тракту из Архангельска в Онегу и дальше в западном направлении вдоль берега Белого моря (тем путем, которым за три десятилетия до него двигался С.В. Максимов). В своих заметках он писал:

Дорога все время шла болотистыми местами и представляла собою тысячи всевозможных бугров и рытвин; там же, где были положены фашины, она делалась еще ужаснее, так как, пробираясь по голым круглякам, иногда расшатанным и переломленным, приходилось получать непрерывные и

¹⁰ Случевский К.К. По северо-западу России. Т. 1. По северу России. Санкт-Петербург: Типография А.Ф. Маркса, 1897. С. 381.

¹¹ Горская Н.И. Местная администрация и «высочайшие путешествия» в 1830–1850-х гг. в Смоленской губернии // Российская история. 2020. № 1. С. 22–36. <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8>; Коршунков В.А. Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. С. 79–85, 93, 95–100, 103, 105–114.

¹² Случевский К.К. По северо-западу России. Т. 1. С. 378.

мучительные толчки. Дорога эта или, скорее, пытка до того изнурила меня, что первый большой отдых в г. Онеге показался мне блаженством¹³.

Следующий отрезок пути он описывает так:

С Онеги уже принято ездить летом в лодках (карбасах), но имея в виду посетить и те места, куда не заходят карбасы, я решился, насколько было возможно, ехать на лошадях. До села Варзогор (Варзогоры расположены не слишком далеко от Онеги. – В. К.) шла самая ужасная дорога, и только во время отливов моря по отмелям, представляющим собой твердый слой песку, можно было ехать довольно спокойно. <...> Далее нас отказывались везти на лошадях, так как дорога была не только крайне плохая, но и необыкновенно узкая. Желая по возможности отдалить предстоящее довольно опасное путешествие Белым морем в лодках, мы решились, как бы то ни было, проехать ближайшие станции сухопутной дорогой. Страшные беспокойства, которые мне пришлось испытать в этой дороге, еще усложнялись разными переправами через реки. Тут и помину нет о мостах, а рассчитывают переезд ко времени полного отлива воды, чрез отмели, а если этого нельзя сделать, то пассажиры, багаж, лошади и телега поочередно перевозятся на лодках, через большие же реки на паромах или на особых карбасах с помостом; при таких путях сообщения мы делали, например, станцию (т.е. расстояние от одной почтовой станции до другой. – В. К.) в 22 версты более 10 часов¹⁴.

К упоминанию о переездах через отмели Суслов сделал примечание:

Такие переезды, конечно, не безопасны. Так, напр[имер], при одной из подобных переправ наш экипаж завяз в грязи и новый прилив воды уже стал покрывать нас; опасность, разумеется, вызвала энергические меры, и мы все-таки скоро выбрались на берег¹⁵.

Далее из путевых заметок Сулова мы узнаем, что от почтовой станции Унежмы проехать посуху было уже совершенно невозможно и до г. Кеми путешественники добирались на карбасах.

Когда Суслов исследовал Онежский уезд, ему захотелось побывать в некоторых деревнях, находившихся в стороне от тракта. Сделать это можно

¹³ Сулов В.В. Путевые заметки о севере России и Норвегии. Санкт-Петербург: Типография А.Ф. Маркса, 1888. С. 41.

¹⁴ Сулов В.В. Путевые заметки о севере России и Норвегии. С. 42–43.

¹⁵ Сулов В.В. Путевые заметки о севере России и Норвегии. С. 43, прим.

было только верхом или пешком. Вот как он описывает один из способов передвижения:

Для подобных дорог, но только в более сухих местах, выработался даже особый экипаж: лошадь впрягают только в одни оглобли, которые сзади ее связываются веревками, и в них вплетают охапку сена для сиденья, концы оглобель, скользя по земле, заменяют таким образом колеса. Это оригинальное устройство экипажа нередко можно встретить и в Олонецкой губернии. Я, хотя и пробовал ехать при таких условиях, но никак не мог примениться к сиденью¹⁶.

Именно в Архангельской губернии в середине XIX в. было зафиксировано название местного средства передвижения – «летние сани». Такие сани держались на трех копыльях¹⁷ и скользили по траве и грунту.

Итак, поговорочное речение об Онеге, где не было телеги, верно характеризовало этот городок и его окрестности. Судя по всему, оно появилось давно. В нем отразились не только погодно-климатические особенности передвижений, но и престижность санного выезда даже в теплое время года. Подобная ситуация «бестележья» была свойственна и другим местностям на севере европейской части России.

Фотограф и литератор Николай Евграфович Ермилов (1858–1935), совершивший в 1880-х гг. вместе с архангельским губернатором князем Николаем Дмитриевичем Голицыным поездку к северной реке Печоре и написавший об этом небольшую книгу, утверждал, что там, в отдаленной части Архангельской губернии, «в большинстве случаев летом при полевых работах употребляются сани». Кроме них там применялись «чуть ли не доисторические телеги», у которых оба массивных, сплошных колеса и бревно-ось были скреплены и проворачивались вместе¹⁸.

Занимавшийся писательством и издательским делом Николай Петрович Брусиллов в 1821–1834 гг. служил вологодским губернатором. Он подготовил очерк вверенного ему попечению края. Брусиллов хорошо знал быт коми-зырян, которые населяли Яренский и Усть-Сысольский уезды Вологодской губернии. В частности, он отмечал:

¹⁶ Суслов В.В. Путевые заметки о севере России и Норвегии. С. 61.

¹⁷ Словарь русских народных говоров. Вып. 36. С–Святковать / под редакцией Ф.П. Сороколетова. Санкт-Петербург: Наука, 2002. С. 118.

¹⁸ Поездка на Печору: путевые заметки Н.Е. Ермилова. Архангельск: Архангельская Губернская типография, 1888. С. 56.

При сем достойно заметить, что зыряне употребления телег вовсе не знают, а перевозят хлеб с пашней и другие тяжести на санях, которые в здешних низких и болотистых местах могут считаться выгоднейшими пред телегами¹⁹.

Летом 1866 г. группа соловецких монахов водным путем – поначалу по Белому морю, потом по рекам – добиралась до Ульяновского монастыря в коми-зырянской земле, за г. Усть-Сысольском (ныне Сыктывкар. – В. К.). Один из них, Арсений, вспоминал первое впечатление от этого края, когда они туманным утром причалили наконец к берегу возле села Ульянова:

Скоро возвратился отец Феофилакт с двумя лошадьми, запряженными в дровни для перевозки клади. Нас всех несколько удивил странный способ езды на дровнях в летнюю пору²⁰.

Действительно, дровни – повозка зимняя. Арсений пояснил:

Но оказалось, что в здешней стороне колесные экипажи отсутствуют, и крестьяне все тяжести при своих сельскохозяйственных работах и в летнее время перевозят на полозьях. Такой же способ перевозки практиковался и в Ульянове²¹.

Писатель Михаил Михайлович Пришвин летом 1935 г. совершил поездку на Пинегу (в бывший Пинежский уезд Архангельской губернии). В его дневниках есть характерная заметка:

Борьба в этом краю за колесо. Это было при переходе нашем с Матигоры к Вые: тут у реки стояли на ужасной дороге дроги на колесах, и мне вдруг что-то мелькнуло в памяти: так бывает, когда долго не встречаешься с чем-нибудь обычным в жизни и вдруг его увидишь. Да, так и есть: я давно не видал колес. И только подумал об этом, гляжу, по грязи катит молодой парень рысью на санях...²²

¹⁹ Брусилов Н.П. Опыт описания Вологодской губернии. Санкт-Петербург: Печатано при Императорской Академии наук, 1833. С. 46.

²⁰ Ульяновский монастырь у зырян: Троицко-Стефановская новообщежительная обитель. Описание составил по поручению иноков Ульяновской обители Ф.А. Арсеньев. Сыктывкар: Коми книжное издательство, 1995. С. 54.

²¹ Ульяновский монастырь у зырян. С. 54.

²² Пришвин М.М. Дневники. 1932–1935. Санкт-Петербург: Росток, 2009. С. 706.

Летом на санях по грязи... И Пришвин начал раздумывать о том, как «колесо-пионер» может стать двигателем механизации. Он задавался вопросом, нужно ли строить прежде всего дороги (и они будут способствовать распространению колесного транспорта) или же первым делом внедрять колесо (чтобы уже оно побуждало устраивать дороги)²³.

Получается, что в северных краях – в Архангельской, Вологодской губерниях – сани и вправду использовались даже летом. Этнограф-любитель Василий Андреевич Дашков (1819–1896) в своем описании северной Олонецкой губернии отмечал:

Впрочем, [так] как удобнейшие пути здесь водою, то, по малому количеству дорог, во всей губернии едва ли есть более 10-ти тыс. телег; особенно же мало их в Повенецком уезде, где в целом селении и даже приходе нет иногда ни одной телеги. Необходимость заставляет, что женщины искусно ездят здесь верхом, а сено и хлеб свозятся на санях²⁴.

Из этого следует, что еще одним способом передвижения, характерным для северного бездорожья, была езда верхом на лошадях.

По свидетельству В.А. Дашкова, в Олонецкой губернии для перевозки тяжестей употреблялось особое приспособление – «керешка», которая волоклась одним человеком, иногда двумя: это была

узкая доска, с загнутым концом, как у полоза, аршина полтора длиною; на заднем конце ее утверждается дуга в поларшина, и от загнутого конца доски к дуге проводятся и прикрепляются тонкие дранички²⁵.

²³ Пришвин М.М. Дневники. С. 706–707.

²⁴ Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях, составленное В. Дашковым. Санкт-Петербург: В типографии Министерства внутренних дел, 1842. С. 78.

²⁵ Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях, составленное В. Дашковым. С. 85. Судя по другим данным, в Олонецкой губернии и соседних с ней северных краях чаще говорили не «керешка», а «кережка», «кережа», «кереж». Так называли узкие сани на одном полозе в виде лодочки; сани из ветвей; сани в виде лодочки из сшитых сосновых дранок (Словарь русских народных говоров. Вып. 13. Калун–Кобза / под редакцией Ф.П. Филина. Ленинград: Наука, 1977. С. 185–186). Сообщение В.А. Дашкова стало (при небольших изменениях) статьей «Керешка» в подготовленном В.П. Бурнашевым словаре (Опыт терминологического словаря сельского хозяйства, фабричности, промыслов и быта народного / составитель В. Бурнашев. Санкт-Петербург: Типография К. Жернакова, 1843. Т. 1. С. 275–276). Именно издание Бурнашева, а не книга Дашкова, наряду с другими источниками, цитируется (с допущенной в слове «дранички» опечаткой) в авторитетном «Словаре русских народных говоров».

В 1865 г. в той же Олонецкой губернии суд рассматривал дело следователя Г. Милло по нескольким обвинениям. Среди прочего ему вменялось в вину, что однажды во время «поисков по болоту» он «заставлял себя носить на носилках, а сам спокойно сидел и курил трубку»²⁶. Так что иной раз в тех краях полицейских чиновников транспортировали вполне комфортно, а не только на неудобных «керешках».

Вятская губерния – еще одна обширная территория на севере и северо-востоке Европейской России, где ситуация с дорогами была очень непростой²⁷. В начале XX в. священник А. Чернышев упоминал дурные дороги как очевидное свойство Вятского края²⁸. Спустя столетие Н.В. Осипова постаралась выявить примечательные особенности Вятского края. По ее мнению, плохие дороги входят в стандартный набор таких особенностей²⁹.

На северо-востоке Вятской губернии, ближе к верховьям рек Вятки и Камы, простирались непроезжие лесные чащи. Во второй половине XVIII в. по тем местам проследовали один за другим известные ученые Николай Петрович Рычков и Иван Иванович Лепёхин. Оба они обратили внимание на примечательную дорожную традицию тех мест.

Рычков так писал о крестьянах, живших по берегам рек Кобры, Холуницы и др.:

Между ними есть еще обыкновение, которым отличаются они от всех земледельцев: ибо *возницы на колесах* (повозки. – В. К.) у них совсем не в употреблении. Посреди самого лета возят они все то, что им нужно, *на санях*. (Курсив наш. – В. К.) Сему причиною отчасти застарелое обыкновение, а еще больше сие, что все те места, где они обитают,

²⁶ Пулькин М.В. «Раздача боли»: насилие в общественной и личной жизни в XVIII – начале XX вв. (по материалам Олонецкой губернии) // *Studia Humanitatis*: международный электронный научный журнал. 2016. № 2. URL: <http://st-hum.ru/content/pulkin-mv-razdachaboli-nasilie-v-obshchestvennoy-i-lichnoy-zhizni-v-xviii-nachale-hh-vv-po> (дата обращения: 24.04.2024).

²⁷ Подробнее см.: Коршунков В.А. Какими были вятские дороги // Герценка: вятские записки / составитель Н.П. Гурьянова и др. Киров: Кировская областная научная библиотека имени А.И. Герцена, 2010. Вып. 18. С. 165–176; Коршунков В.А. Путь сквозь века и земли. С. 444–469.

²⁸ Крестные ходы в Вятской епархии / составил священник А. Чернышев. Вятка: Типография и хромолитография Шкляевой, 1903. С. 47.

²⁹ Осипова Н.В. Вятский провинциальный текст в культурном контексте // *Обсерватория культуры*. 2005. № 1. С. 46.

чрезмеру болотистые и лесистые, а потому считают они способнее ездить всегда на зимнем ходу³⁰.

Лепёхин, проезжая в разгар лета по той же местности из Соликамска до Кая (Кай-городка), свидетельствовал: «...У тутошнего жителя и с фонарем колеса не сыщешь; но сами они ездят верхом, тягости возят на дровнях или санях»³¹. Затем Лепёхин направился к Архангельску. Находясь на территории коми-зырян, он отметил, что и те колесным транспортом не пользуются³².

В значительном отдалении от крупных центров, на северо-востоке Вятской губернии и близ Пермской губернии, располагалась Зюздинская земля, населенная русскими и коми-пермяками – зюздинцами (сейчас это Афанасьевский район Кировской области). В начале XX в. хорошо знавший Вятку и Прикамье известный этнограф и фольклорист Дмитрий Константинович Зеленин (1878–1954), уроженец Вятской губернии, заметил, что там бездорожье, телеги не в обиходе. Он писал: «Очевидно, не в одной только Онеге нет телеги (о городе Онеге, Арханг[ельской] губ[ернии], есть народное присловье: “во всей Онеге нет телеги”; присловье это, говорят, тоже близко к истине)»³³.

В других местах на востоке и на севере Вятской губернии дело обстояло так же. В середине XIX в. публицист И.Н. Савинов, описывая Глазовский уезд, указывал, что «в Порубовской волости есть такие места, что не знают употребления колес и ездят по земле на лодках...»³⁴ Священник Н.Н. Блинов, окончив семинарию, в 1861 г. был назначен в Глазовский уезд. Он вспоминал, что ему сразу же пришлось учиться ездить верхом³⁵. О Зюздинском и Кайском

³⁰ Из «Дневных Записок путешествия капитана Рычкова по разным провинциям Р[оссийского] государства» (1770–1772 г. Спб.) // Календарь и памятная книжка Вятской губернии на 1897 год. Вятка, 1896. Год 18-й. Отд. 4. С. 22.

³¹ Из «Дневных Записок путешествия капитана Рычкова по разным провинциям Р[оссийского] государства». С. 32.

³² Полное собрание ученых путешествий по России, издаваемое Императорскою Академиею наук, по предложению ее президента. Т. 5: Окончание Записок путешествия академика Лепёхина. Санкт-Петербург: При Императорской Академии наук, 1822. С. 210, 212, 258–260.

³³ Кама и Вятка: путеводитель и этнографическое описание Прикамского края / составитель Д.К. Зеленин. Юрьев: Типография Эд. Бергмана, 1904. С. 112.

³⁴ Савинов Ив. Заметки о Глазовском уезде и Глазове // Вестник Императорского географического общества. 1858. Ч. 24, № 12. С. 222, прим. Едва ли эти слова надо понимать так, что ездили на чем-то вроде деревянных санок, напоминавших своей формой лодки. Ср. далее свидетельство В.Г. Короленко о перевозке грузов летом по суше на лодках.

³⁵ Коробейников А.В. Книга Н.Н. Блинова «Дань своему времени» (жизненный путь священника и просветителя). Ижевск: Иднакар; Институт компьютерных исследований, 2017. С. 12.

краях, где обитали коми-пермяки (ныне это Афанасьевский и Верхнекамский районы Кировской области), Блинов сообщал: «Колесных дорог не было. <...> Телег, вообще колес, не было в деревнях совсем»³⁶. Коми-зырянский философ, литератор, этнограф и фольклорист Каллистрат Фалалеевич Жаков, побывавший в 1902 г. у коми-пермяков, удивлялся их отсталости. У них не было обустроенных дорог, они не умели изготавливать телеги. Во всякую пору они ездили и перевозили грузы на санях либо верхом³⁷.

Вятский статистик Н.Н. Романов в 1875 г. отмечал, что север Глазовского уезда представлял собой глушь и там телег не имелось вовсе³⁸. Он писал, что у жителей Зюздинской и Кайской земель нет колес, даже удобрения на поля они вывозят на санях, а кое-где – на лубках³⁹. Надо полагать, что это были цельные куски луба, снятые с большого дерева. По краям их загибали, и тогда на них можно было что-либо загружать и затем волочить. Луб вообще часто применяли для изготовления разных частей повозок. При этом в соседней Удмуртии «лубянами» называли разновидность саней для перевозки тяжестей в летнюю пору⁴⁰.

Врач А. Радаков в 1870-х гг. так писал о Кайском крае:

До Кая еще кой-как можно добраться, но добраться до Синеглинья (ныне – с. Синегорье Нагорского района Кировской области. – В. К.) стоит большого труда: по дороге целые котловины клейкой глинистой грязи, в которой лошади вязнут по брюхо⁴¹.

Сообщение с той местностью налаживалось только в морозы.

Писатель Владимир Галактионович Короленко в 1879–1880 гг. отбывал ссылку в Зюздинском крае – в Березовских Починках Глазовского уезда. Рассказывая об этих местах, он сообщал:

³⁶ Коробейников А.В. Книга Н.Н. Блинова «Дань своему времени». С. 26, 27.

³⁷ См.: Никитина Л.А. К.Ф. Жаков о коми-пермяках // Наш край: сборник научно-популярных и краеведческих статей. Вып. 7 / составитель В.С. Дерябин. Кудымкар: Коми-Пермяцкое книжное издательство, 1995. С. 26.

³⁸ Краткие очерки уездов Вятской губернии / составитель Н. Романов. Вып. 1. Уезды: I Слободской, II Глазовский, III Сарапульский и IV Елабужский. Вятка: Вятское губернское земство, 1875. С. 143–144.

³⁹ Краткие очерки уездов Вятской губернии. Вып. 1. С. 133.

⁴⁰ Словарь русских народных говоров Вып. 17. Леснокаменный–Масленичать / составители Н.И. Андреева-Васина и др. Ленинград: Наука, 1981. С. 174.

⁴¹ [Радаков А.]. Кайский и Синеглинский край // Вятская незабудка: памятная книжка Вятской губернии на 1877 г. Санкт-Петербург: Типография Эттингера, 1877. С. 265–266.

Летом в Починки можно пробраться только верхом, – телег с колесами починковцы не употребляют. Если с вами есть кладь (хлам, по выражению починковцев), то этот хлам перевезут вам в лодке или в санях летом по суше⁴².

Чиновник Н.П. Штейнфельд свидетельствовал, что во второй половине XIX в. в Зюздинском крае не было ни дорог, ни телег: «даже беременные бабы ездят верхом». Использовались и волокуши. А еще как зимой, так и летом передвигались на обычных санях (дровнях). Гробы с покойниками и летом тоже тащили на кладбище на дровнях⁴³. Упомянув о такой особенности, Штейнфельд указал на сохранение древнего обычая, который несколькими годами ранее был исследован Д.Н. Анучиным, – использование саней при погребении⁴⁴.

В рассказе уральского писателя Дмитрия Наркисовича Мамина-Сибиряка «Старый шайтан» (1903) поясняется, что представляло собой устройство, о котором сообщал Штейнфельд:

Волокушами называют на севере самый оригинальный и очень остроумный экипаж: две длинных жерди привязываются по бокам лошади таким образом, что задние их концы волокутся по земле. На этих концах и устраивается сиденье. Жерди выбирают тонкие, чтобы качало. На таком экипаже можно везде проехать без дороги⁴⁵.

В начале XX в. статистик П.И. Наумов отмечал: «...Во всем Зюздинском крае, так же как и в Кайском, у крестьян почти нет телег». Там применяли дровни или передвигались верхом на лошадях, да и груз навьючивали на лошадей. Иногда делали так: «...Перевозка производится на тележных передках, к которым прикреплены гибкие жерди, а свободные концы последних волочатся по земле»⁴⁶.

Вятские дорожные статистики в 1912 г. описали проселочную дорогу более чем в сто верст от центра Глазовского уезда г. Глазова в с. Афанасьевское. Они

⁴² Короленко В.Г. Письма из тюрем и ссылок. 1879–1885. Горький: Горьковское издательство, 1935. С. 136–137. О том же – в его автобиографической книге: Короленко В.Г. Собрание сочинений. Т. 5. История моего современника. Кн. 3–4. Ленинград: Художественная литература, 1991. С. 16–17.

⁴³ Штейнфельд Н.П. Зюздинский край (Глазовского уезда): очерк // Календарь Вятской губернии на 1893 г. / составитель Н. Спасский. Вятка: Губернская типография, 1892. Отд. 2. С. 272, 286–288.

⁴⁴ Анучин Д.Н. Сани, ладя и кони как принадлежность похоронного обряда. С. 1–71.

⁴⁵ Мамин-Сибиряк Д.Н. Собрание сочинений. Т. 5. Сибирские рассказы. Москва: Правда, 1958. С. 320.

⁴⁶ Краткий обзор средств сообщения в Вятской губернии / составитель П. Наумов. Вятка: Типо-литография М.М. Шкляевой, 1908. С. 12–13, 67.

сообщали, что на пути встречаются «непроходимые болота», которые «создают непреодолимые препятствия для какого бы ни было летнего по нему движения...» Там в летнее время проезжали кое-где «только шагом при особой запряжке лошадей, а также сноровке и уменью тамошних жителей ездить по лесным дорожкам». В Зюздинском крае, куда вела эта дорога, в теплое время года передвигались «только пешком или верхом на лошади», потому и телеги встречались редко. Летние перевозки делались «на колесных передках, на которые положены параллельно две жерди с волочащимися концами, или же на саях, а то и просто на спине»⁴⁷.

По словам лесничего Ф.П. Сазыкина, который в 1924 г. в Пермском университете прочел доклад о хорошо ему известной Кайской земле, дорог там совсем не было, имелись только лесные тропы. И телег не существовало вовсе. Передвигались же местные жители либо верхом, либо «на особых двухколесках». Он утверждал, что и «свадебный поезд всегда состоит из верховых»⁴⁸.

Свидетельства о полнейшем бездорожье в Вятском крае конца XVIII – начала XX в. и применении необычных транспортных средств относятся к отдаленным северно-восточным землям Вятской губернии, заросшим непроходимой тайгой. В остальных частях этой губернии дороги строились, а временами кое-где они были вполне хорошими.

Заключение

Северные земли Европейской России характеризовались такими особенностями, которые с необходимостью требовали специальных средств сухопутного передвижения.

Колесный транспорт на этих территориях был малоприменим в теплое время года, потому в ход шли «летние сани», «кережки», «лубяны». А еще – прицепленные к лошадям тележные передки с гибкими жердями сзади, концы которых волочили по грунту; жерди, прикрепленные непосредственно к оглоблям. Либо обходились вовсе без повозок, передвигаясь верхом на лошади. Иногда использовали носилки. Так приспособивались жители Европейского Севера России к суровым условиям среды своего обитания.

Судя по многочисленным и разнообразным мемуарным, статистическим, документальным описаниям сухопутных дорог на севере Европейской России, их состояние с конца XVIII по начало XX в. существенно не улучшалось. Характерны усилия вятских купцов, для которых вывоз сельскохозяйственной

⁴⁷ Приложение к докладу об экономическом исследовании грунтовых дорог № 100 губернскому земскому собранию 44-й очередной сессии. Вятка: Типография А.А. Сильвинского, 1912. С. 23–25.

⁴⁸ См.: *Богословский П.С.* Материалы по народному быту, фольклору и литературной старине (тексты и заметки) // Пермский краеведческий сборник. 1924. Вып. 1. С. 80–81.

продукции из их губернии (а также из Пермской и Казанской губерний) к Архангельску, для дальнейшей отправки по Белому морю за границу, был жизненно важным. Они время от времени предпринимали попытки обустроить более чем стоверстные по протяженности пути на север, но затем эти дороги опять зарастали лесом, дорожные неровности и ухабы появлялись снова, и движение, которое и без того было возможно только зимой, становилось слишком медленным и крайне затрудненным⁴⁹. Очевидно, суровый климат тех мест, редкое население и большие расстояния делали прочное и длительное улучшение дорог при том уровне технической оснащенности недостижимым.

Все это стимулировало поиски принципиально иных способов перевозок. Примечательно, что с давних пор сельскохозяйственную продукцию доставляли гужевым транспортом не напрямую в Архангельск, а только до пристаней на притоках Северной Двины, чтобы далее везти ее барками по воде. Требовалась перевалка груза, нужно было строить барки, да и речной сплав тоже оказывался непростым и опасным, но все же не настолько трудным, как транспортировка по суше. Именно на север, к Архангельску, стали в конце XIX в. строить железную дорогу из Вятки⁵⁰. Железнодорожные трассы изменили всю логистику на севере России. Оказалось, что сельскохозяйственные товары по железным дорогам удобнее и выгоднее перемещать не к Белому морю, а на запад – к Москве и Петербургу (оттуда далее можно было и за границу).

В XX в. стало много автомобилей, были внедрены новые технологии дорожного строительства, появилась авиация, а кроме преобладавших прежде сельскохозяйственных товаров понадобилось перемещать на дальние расстояния большие объемы промышленной продукции, причем центрами ее производства зачастую оказывались совсем не те города, откуда когда-то вывозили хлеб, лен, пеньку и масло.

В XX в. страна обретала новую связность своей территории, ее стали скреплять ранее неизвестные виды путей сообщения. Транспортная составляющая страны развивалась нелинейно. Получается, что в XIX–XX вв. главным двигателем дорожной истории России стали технические усовершенствования, которые коренным образом меняли систему путей и влияли на все стороны общественной, государственной, оборонной жизни и на бытовую повседневность десятков миллионов людей.



⁴⁹ Коршунков В.А. Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 1. С. 8–10.

⁵⁰ Коршунков В.А. Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 2. С. 7–9.

Introduction

Means of transportation and methods of arrangement of road network were of great importance for such a vast land power as the Russian Empire. In the era preceding the widespread implementation of railways (and then motorways), waterways were actively used and canals for uniting river basins were built.¹ However, it was more convenient to move through the European part of Russia in the meridional rather than latitudinal direction. Many rivers were navigable until midsummer, and then they grew shallow. In order to reach the headwater, one had to make more efforts than on order to move downstream. Under such circumstances, typical means of water transportation were rafts or barques that were quickly built for single use (on reaching the destination, they were disassembled for firewood). Finally, winter that lasted for many months and then ice drift and violent floods put an end to river navigation for a long period.

Nevertheless, the share of horse-drawn vehicles in all transportation and relocation was always great. In Russia, people began to travel and transport goods, even over very long distances, by horses long ago; they created different types of carts and devised different ways of harnessing horses (for instance, at the beginning of the 19th century, the famous Russian troika became widespread). Coachmen, carriers, and ordinary travelers got used to difficult and constantly changing road situations. In other words, everyone who got accustomed to travel over long distances knew and understood how to act in one or another situation (threats of wolves' or highwaymen's attacks, during the snowstorm, while moving on ice of a frozen river, ascending or descending steep slopes, or crossing rickety bridges. Stable stereotypes of behavior during long land trips by horse-drawn transport formed the so-called road tradition. Until the first half of the 20th century the road tradition represented an important part of Russian everyday life.

In recent decades, the Russian road tradition has been examined by Russian and foreign researchers. Being an essential part of history of everyday life, it borders on ethnography, culture anthropology, and other humanities.² In addition to the studies

¹ E.G. Istomina, *Russia's Waterways from the Second Half of the 18th Century to the Early 19th Century* [in Russian] (Moscow: Nauka, 1982).

² See, e.g., T.B. Shchepanskaya, *The Road Culture in the Russian Mythological and Ritual Tradition of the 19th and 20th Centuries* [in Russian] (Moscow: Indrik, 2003); O. Boele, "The Travel Peccadilloes of My Idling Muse': Petr Vjazemskij's Travel Verse Reconsidered," *Russian Literature*, vol. 53 (2003): 25–40; S. Dickinson, *Breaking Ground: Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin* (Amsterdam; New York: Editions Rodopi, 2006); J.W. Randolph, "The Singing Coachman or, The Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times," *Journal of Early Modern History*, vol. 11, no. 1–2 (2007): 33–61; J.W. Randolph, "Russian Route: The Politics of the Petersburg–Moscow Road, 1700–1800," in *Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History*, ed. M. Bassin, Ch. Ely, and M.K. Stockdale (DeKalb: Northern Illinois University Press, 2010), 81–99;

of the road infrastructure, road rituals and customs, there are works on the traditional Russian means of transportation in historiography.³

Some peculiarities of the road tradition in the north of European Russia will be examined here, particularly, those that have not been given any attention before.

The lands under discussion had severe climate, were located in the taiga forests zone far from big cities, and had bad connection with the main centers of the country in the past. Abundant wetting during the warm period of a year resulted in waterlogging of vast territory and due to the snowfalls during long winters, high snow cover was formed. Distances were very long and the population was sparse. All this hindered the construction of roads of high quality. But one should take into consideration that those lands were crossed by very important trade routes to Arkhangelsk and the White Sea for exporting agricultural products.⁴

What were the roads like in that area? How did one manage to cover the endless versts there? What means of land transport were used there during the warm season? And, most importantly, what was invented and created for moving under such difficult conditions and what vehicles were used? How did the adaptive mechanisms of tradition reveal themselves in that situation?

In order to answer these questions, first of all, we have numerous narrative sources at our disposal, which include documentary essays written by the nineteenth-century writers and essayists, works of statisticians, and memoir literature. All these sources require being studied in a certain research way, i.e. in the context of the road

N. Borisov, *The Daily Life of a Russian Traveler in the Off-Road Era* [in Russian] (Moscow: Molodaya Gvardiya, 2010); A.V. Matveev, *Traditional Travel Culture of the Population of the Middle Irtysh Region (19th – first third of the 20th century)* [in Russian] (Omsk: Nauka, 2012); M.I. Vasil'ev, "Factors in the Formation of the Appearance of Russian Roads in the 10th – Early 20th Century" [in Russian], *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 3 (2013): 125–35; V.A. Korshunkov, *Road Tradition in Russia: Popular Beliefs, Customs, and Rites* [in Russian] (Moscow: Forum, 2015); V.A. Korshunkov, *Travel through Time and Space: the Road Tradition of Russia* [in Russian] (Moscow: Redkaya ptitsa, 2020).

³ A.B. Varenov, "Ritual Sleigh from the Northern Dvina" [in Russian], *Zhivaya starina*, no. 3 (1997): 38–40. M.I. Vasil'ev, *The Russian Sleigh: A Historical and Ethnographic Study* [in Russian] (Veliky Novgorod: Novgorodskii gosudarstvennyi universitet imeni Yaroslava Mudrogo, 2007); M.I. Vasil'ev, "Sleigh in Russian Funeral Rites: a History of Study and Interpretation" [in Russian], *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 4 (2008): 151–64; et al.

⁴ V.A. Korshunkov, "The Route to the White Sea in the 19th Century. Part 1: Road State and Transportation Conditions" [in Russian], *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, no. 2 (2023): 5–13, <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V248>; V.A. Korshunkov, "The Route to the White Sea in the 19th Century. Part 2: Commercial Transportation by Land" [in Russian], *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, no. 3 (2023): 5–12, <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V262>

tradition, which will allow determining the peculiarities of usual behavior of travelers and carriers in this special part of Russia.

Main body

The town of Onega was one of the uyezd centers of Arkhangelsk Governorate. It was situated in the mouth of the Onega River, flowing into the Onega Bay of the White Sea (Lake Onega has a similar name but is situated quite far away from those places).

In his book about the Russian people, writer and ethnographer Ivan P. Sakharov (1807–63) cited the phrases that were used to describe the residents of the Onega region: “*Vo vsei Onege net telegi*” (There is no cart in the whole of Onega), “*Letom voevodu na sanyakh vozili po gorodu*” [In summer, the voivode was taken around the town in a sleigh], and “*na rogakh anuchi (i.e. onuchi. – V. K.) sushili*” [onuchas were dried on the horns].⁵ The meaning of these folk phrases points at the uniqueness of the land where there are no carts, which is why sleighs are sometimes used even in summer.

The saying about Onega where “there is no cart” was likely to be known across the whole of the Russian North at that time.

Another author, writer Sergei V. Maksimov (1831–1901), who was an expert on the folk life and wrote a lot about it, traveled along Arkhangelsk Governorate in 1856–57. In 1859 he published a substantial documentary book about his travels. It was written in the book that approaching Arkhangelsk, he had an intention of going along the Onega Tract (i.e. in the direction of the town of Onega) to the first post station. He was told that from there

he would be taken in a cart by horses and be given a real opportunity to make sure of the truthfulness of the saying “there is no cart in the whole of Onega” and sufficient probability of the fact that in the old days there “in summer, the voivode was taken around the town in a sleigh.”⁶

In the work of Maksimov, the sayings about a cart, a voivode and the onuchi point to the same peculiarities: in those places (remote places in the North) carts are not used and even in summer a voivode is taken around in a sleigh.

Sometime later Maksimov visited the town of Onega again. And again did he cite the saying “There is no cart in the whole of Onega” and mentioned that “in summer a voivode was taken around the town in a sleigh on the wet clayey slippery

⁵ I.P. Sakharov, *Tales of the Russian People. Russian Folk Black Magic. Russian Folk Games, Riddles, Sayings, and Parables* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya A.S. Suvorina, 1885), 290.

⁶ S.V. Maksimov, *A Year in the North* [in Russian] (Arkhangelsk: Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo, 1984), 52.

marshlands,” adding that “it is clear that some time (not very long) ago it was necessary to dry onuchas ‘on the horns’ (of domestic cows).”⁷ In this context, the words about onuchas on the horns become clear: it is so wet in summer that one could make sodden onuchas dry in no other way than by raising them onto the cows’ horns, and it was not comfortable to go in carts, so sleighs were used for the whole year.

Here is the folk explanation: a voivode was taken around in a sleigh because of the all-time wetness of the soils where an ordinary Russian cart would not go through. Nevertheless, it is known that in olden days the persons of high ranks went in a sleigh not only in winter but also in summer.⁸ It was considered to be more prestigious. Later, evidently, this circumstance was rethought and became associated with “the wet clayey slippery marshlands.”

S. Maksimov heard how not far from the town of Onega, a soldier, a native of Nizhny Novgorod, scolded those places: “You see, they go in a sleigh in summer and in winter.” Maksimov noted for his readers that the soldier obviously overstated because of the permanent longing and annoyance. Then he added, “However, it is well-known that in summer local people carry only hay to stacks in the fields in a sleigh. . . .”⁹ Indeed, sayings, legends, anecdotes, and folklore teasing represent one characteristic feature in somewhat exaggerated way. It may be observed in the soldier’s remark: even in summer, one almost always goes in a sleigh. However, all this hardly appears and is reflected in speech out of nowhere, as there is always a real ground for it. By the way, Maksimov did not deny the unusual application of sleighs in central Russia in the warm season, albeit for carrying hay. The archaic word *voivode* links an amusing story about the sleigh with the olden days when such means of travelling was evidently the only one possible in that region and, moreover, it was very prestigious.

High-ranking official and poet Konstantin K. Sluchevsky, who visited those places in the summer of 1885 together with Grand Duke Vladimir Aleksandrovich,

⁷ Maksimov, *A Year in the North*, 336.

⁸ Back in the 19th century, D. Anuchin investigated the question of using a sleigh in the burying rituals in the olden days. They were used to draw the deceased to the burial place even in warm season (D.N. Anuchin, *Sleigh, Boat, and Horses as the Constituents of the Funeral Rite: Archeological and Ethnographic Sketch* [in Russian] (Moscow: Tipografiya O.O. Gerbek, 1890), 1–71). Subsequently, D. Zelenin, V. Petrukhin and others wrote about it. The sleigh is an archaic carriage, and it was such old traditional objects that were used for officiating funeral rites. Moreover, one should take into consideration the state of the roads in Ancient Rus’ (see Korshunkov, *The Road Tradition of Russia*, 12–14). In general, even in summer people travelled and transported heavy weights for centuries by the sleigh that was made especially for that purpose (Vasil’ev, *The Russian Sleigh*, 14–17, 45, 88, 217, 194, 220; M.I. Vasil’ev, “Prepare the Sleigh...” [in Russian], *Rodina*, no. 3 (2010): 127–28.

⁹ Maksimov, *A Year in the North*, 334.

described the trip from the town of Onega to the place several versts father where a specially arranged hunting exhibition took place the following way:

There were enough horses, so the saying “There is no cart in the whole of Onega” turned out to be unjust.¹⁰

It would have been strange if they had not found several comfortable carriages for the representatives of the Royal family. In the 18th and 19th centuries, the trips of the Russian monarchs and their relatives across the country always caused hyperactivity of the local authorities: they fixed roads and bridges, prepared dozens of horses, etc.¹¹ Another thing is interesting: Sluchevsky did not miss the opportunity to mention in his report that Onega was not a town without carts anymore. Meanwhile he admitted that the town was unattractive and out-of-the-way.¹²

In the 1880s, Academician of architecture Vladimir V. Suslov (1857–1921) travelled in summer along the post tract from Arkhangelsk to Onega and father in the western direction along the shores of the White Sea (it was the same route which S.V. Maksimov had taken three decades before). In his notes, he wrote:

The road went all the way through the swamps, and there were thousands of bumps and potholes; in the places where there were fascines, the road was even worse because while making one’s way across the round logs, sometimes loose and broken, one got incessant and painful jolts. This road or rather the torment of the road tired me out so much that my first big rest in the town of Onega seemed a real bliss.¹³

He described the following part of his route:

It is common to go in boats (karbases) from Onega, but intending to visit the places where karbases do not go, I dared to go by horse as far as possible. The road to the village of Varzogory (a village not far from the town of Onega. – V. K.) was most awful, and one could go easily only across the shallows that were the hard layer of sand during the sea ebbs. . . Then they refused to take us

¹⁰ K.K. Sluchevskii, *Through the North-West of Russia* [in Russian], vol. 1, *Through the North of Russia* (St Petersburg: Tipografiya A.F. Marksa, 1897), 381.

¹¹ N.I. Gorskaya, “The Local Administration and the ‘Highest Travels’ of the 1830–1850s in Smolensk Province” [in Russian], *Rossiiskaya istoriya*, no. 1 (2020): 22–36, <https://doi.org/10.31857/S086956>; Korshunkov, *Travel through Time and Space*, 79–85, 93, 95–100, 103, 105–14.

¹² Sluchevskii, *Through the North-West of Russia*, vol. 1, 378.

¹³ V.V. Suslov, *Travel Notes about the North of Russia and Norway* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya A.F. Marksa, 1888), 41.

farther by horse because the road was not only very bad but also unusually narrow. Eager to delay, if possible, our rather dangerous upcoming trip across the White Sea in boats, we dared, however, to pass the nearest stations by land. . . The awful troubles that I had to experience during this trip were made even worse by crossings over the rivers. Here there is not a single bridge, and the crossing is planned through the shallows at the time of the full ebb. If it is not possible, passengers, luggage, horses, and the carriage are transported by boats or, across the big rivers, by ferries or in special karbases with a platform; with such communication routes, we covered, for instance, the station (i.e. the distance from one post station to another. – V. K.) of 22 versts for more than 10 hours.¹⁴

While mentioning the crossings over the shallows, Suslov made a note:

Such crossings are, surely, not safe. So, for ex[ample], during one of such crossings our carriage got stuck in the mud and a new tide started to cover us; this danger caused energetic measures, and soon we reached the shore.¹⁵

Then we learn from the Suslov's travel notes that it was absolutely impossible to go by land from the post station of Unezhma, and the travelers went to the town of Kem in karbases.

While exploring Onega Uyezd, Suslov wanted to visit some off-the tract villages. One could do that only on horseback or on foot. This is how he described one of the methods of travelling:

For such roads, but in dryer places, there was even a special kind of carriage: a horse was harnessed only with one pair of shafts that were tied behind it with ropes; a pitch of hay was weaved into the ropes for sitting; sliding on the ground, the ends of the shaft replace the wheels in such a way. This original construction of the carriage can also be seen in Olonets Uyezd. Although I tried going on such a carriage, I but could get accustomed to the seat.¹⁶

It was in Arkhangelsk Governorate that the name of the local means of transport – summer sleigh – was documented in the middle of the 19th century. This sleigh was stood on three *kopyl'ya* (short support beams¹⁷) and slid on grass and ground.

So, the saying about Onega where there was no cart properly described the town and the surrounding area. Everything seems to indicate that the saying appeared long

¹⁴ Suslov, *Travel Notes*, 42–43.

¹⁵ Suslov, *Travel Notes*, 43, footnote.

¹⁶ Suslov, *Travel Notes*, 61.

¹⁷ *Dictionary of Russian Dialects* [in Russian], iss. 36, *S–Svyatkovat'*, ed. F.P. Sorokoletov (St Petersburg: Nauka, 2002), 118.

ago. It reflected not only weather and climate peculiarities of travelling but also the prestige of going in a sleigh even in warm season. The situation of “no cart” was typical for other localities in the North of European Russia.

Photographer and writer Nikolai E. Ermilov (1858–1935) made a trip to the northern river of Pechora together with the governor of Arkhangelsk Nikolai D. Golitsyn in the 1880s and wrote a short book about it. He stated that there, in the remote part of Arkhangelsk Governorate, “sleighs were mostly used in summer for works in the field.” In addition to them, in use were “almost prehistoric carts” with both massive solid wheels and the shaft were fastened and rotated together.¹⁸

Writer and publisher Nikolai P. Brusilov served as Vologda governor in 1821–34. He prepared an essay on the region entrusted to him. Brusilov knew very well the everyday life of the Komi Zyrians who inhabited Yarenskii and Ust'-Syl'skii uyezds of Vologda Governorate. In particular, he noted:

It is worth mentioning that Zyrians know nothing about the possible use of carts and transport bread from the arable land and other heavy weights in a sleigh that can be considered to have an advantage over carts in the local lowlands and swampy places.¹⁹

In the summer of 1866, a group of Solovetsky monks were travelling to the Ul'yanovo monastery in the Komi-Zyrian lands near Ust-Syl'sk (now Syktyvkar. – V. K.) by water (first, across the White Sea, then along the rivers). Arseny, one of those monks, remembered his first impression of that region when they finally landed near the village of Ul'yanovo one foggy morning:

Soon Father Theophylact returned with two horses harnessed to the special sleigh for carrying luggage. We were a bit surprised by this odd method of travelling by special sleigh in summer.²⁰

In fact, the sleigh is a winter carriage. Arseny gave an explanation:

It turned out that there are no wheeled carriages here and the peasants transport all their heavy weights during the works in the field on sleigh runners even in

¹⁸ *The Trip to the Pechora: Travel Notes of N.E. Ermilov* [in Russian] (Arkhangelsk: Arkhangel'skaya Gubernskaya tipografiya, 1888), 56.

¹⁹ N.P. Brusilov, *An Attempt to Describe Vologda Governorate* [in Russian] (St Petersburg: Pechatano pri Imperatorskoi Akademii nauk, 1833), 46.

²⁰ *The Ul'yanovo Monastery of the Zyryans': The Trinity-Stephan New Coenobitic Monastery. Description Compiled by F.A. Arsenyev at the Request of the Monks of the Ulyanovo Monastery* [in Russian] (Syktyvkar: Komi knizhnoe izdatel'stvo, 1995), 54.

summer. The same method of transportation was practiced in Ul'yanovo as well.²¹

In the summer of 1935, writer Mikhail M. Prishvin made a trip to Pinega (former Pinega Uyezd of Arkhangelsk Governorate). In his diaries there is a very typical entry:

In this land, there is struggle for the wheel. It happened during our crossing from Matigora to Vyva: there was a cart on wheels here by the river on the terrible road, and suddenly I had one thing at the back of my mind (it happens so when you do not come across anything usual in your life and then unexpectedly see it). Yes, it is true: I have not seen wheels for a long time. Hardly had I thought about it when I saw a young lad driving in a sleigh at a trot through mud. . . ²²

In summer in a sleigh through mud. . . Then Prishvin started thinking over the fact that “a pioneer wheel” could become the mover of mechanization. He wondered if it was necessary to construct roads first (and they would help to make wheeled transport wide-spread) or to implement the wheel first (and it would stimulate the construction of roads).²³

It appears that in the northern lands (Arkhangelsk and Vologda governorates) the sleigh was indeed used even in summer. In his description of the northern province of Olonets, amateur ethnographer Vasily A. Dashkov (1819–96) remarked:

Nevertheless, since the most convenient routes here are by water, due to the small quantity of roads, there are hardly more than 10,000 carts in the whole of the governorate; Povenetskii Uyezd has even fewer carts: sometimes in the whole village or parish there is not a single cart. Out of necessity, women are skillful horse riders here and hay and bread are transported in a sleigh.²⁴

It follows from the above that one more way to travel, typical for the northern lack of good roads, was frequent rides on horseback.

According to V. Dashkov, a special device, *kereshka*, was used in Olonets Governorate for transporting heavy weights. It was drawn by a man or sometimes by two men.

²¹ *The Ul'yanovo Monastery*, 54.

²² M.M. Prishvin, *Diaries. 1932–1935* [in Russian] (St Petersburg: Rostok, 2009), 706.

²³ Prishvin, *Diaries*, 706–07.

²⁴ *The Description of Olonets Governorate Historically, Statistically, and Ethnographically Compiled by V. Dashkov* [in Russian] (St Petersburg: V tipografii Ministerstva vnutrennikh del, 1842), 78.

It was a narrow board about one and a half arshin long with a curved end like a skid; a half arshin long arc was fixed to its back end, and from the curved end up to the arc thin dranichki were drawn and fixed.²⁵

In 1865, in the same Olonets Governorate, a court tried the case of the investigator G. Millo on several charges. Among other things, he was accused of the fact that during the searches in the swamps he “made others carry him on the stretchers while he sat quietly smoking a pipe.”²⁶ So, police officials were sometimes transported in a comfortable way in those places, not always by inconvenient *kereshka*.

Vyatka Governorate is another vast territory in the north and north-east of European Russia, where the road conditions were quite complicated.²⁷ At the beginning of the 20th century, priest A. Chernyshev mentioned bad roads as a typical feature of the Vyatka land.²⁸ A century later, N. Osipova tried to determine the distinctive features of the Vyatka land. To her mind, bad roads are included in the standard set of such features.²⁹

The north-east of Vyatka Governorate closer to the Vyatka and Kama headwaters was the land of impassable midwoods. In the second half of the 18th century, famous scientists Nikolai P. Rychkov and Ivan I. Lepyokhin went through those lands one by one and both of them paid attention to the remarkable road tradition of that area.

²⁵ *The Description of Olonets Governorate*, 85. Judging by the other data, instead of *kereshka*, the words *kerezhka*, *kerezhka*, or *kerezh* were frequently used in Olonets Governorate and its neighboring northern regions. These were the words used to denote a narrow sleigh with one skid in the form of a boat, a sleigh made of twigs, or a sleigh of stitched pine shingles (*Dictionary of Russian Dialects* [in Russian], iss. 13, *Kalun–Kobza*, ed. F.P. Filin (St Petersburg: Nauka, 1977), 185–86). The information prepared by V. Dashkov (with minor changes) was turned into the entry “*Kereshka*” in the dictionary compiled by V. Burnashev (V. Burnashev, comp., *An Attempt to Compile a Terminological Dictionary of Agriculture, Manufacture, Trades, and Everyday Life of the People* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya K. Zhernakova, 1843), 275–76. It is the book by Burnashev rather than that by Dashkov that is cited together with other sources (with a typo in the word “*dranichki*”) in the authoritative *Dictionary of Russian Dialects*.

²⁶ M.V. Pul'kin, “Pain Distribution: Violence in Public and Private Life in the 18th – Early 20th Centuries (on Materials of Olonets Province)” [in Russian], *Studia Humanitatis: mezhdunarodnyi elektronnyi nauchnyi zhurnal*, no. 2 (2016), accessed April 24, 2024, <http://st-hum.ru/content/pulkin-mv-razdacha-boli-nasilie-v-obshchestvennoy-i-lichnoy-zhizni-v-xviii-nachale-hh-vv-po>

²⁷ For more, see V.A. Korshunkov, “What the Roads of the Vyatka Region Were Like” [in Russian], in *Herzen Library: Vyatka Notes*, comp. N.P. Gur'yanova et al. (Kirov: Kirovskaya oblastnaya nauchnaya biblioteka imeni A.I. Gertsena, 2010), 165–76; Korshunkov, *Travel through Time and Space*, 444–69.

²⁸ *Cross Processions in the Vyatka Diocese*, comp. Priest A. Chernyshev [in Russian] (Vyatka: Tipografiya i khromolitografiya Shklyaevoi, 1903), 47.

²⁹ N.V. Osipova, “Vyatka Provincial Text in the Cultural Context” [in Russian], *Observatoriya kul'tury*, no. 1 (2005): 46.

Rychkov wrote about the peasants who dwelled along the banks of the Kobra, the Kholunitsa, and other rivers in the following way:

They have a habit that makes them different from other farmers as chariots on wheels (carts. – V. K.) are not in use among them. In midsummer, they transport everything they need *in a sleigh* (italics added. – V. K.). The reason for that partly consists in the inveterate habit and even more in the fact that the lands where they dwell are swampy and forest-clad, so they consider it much more convenient to use winter transport all the time.³⁰

Going from Solikamsk to Kai (Kai-gorod) through the same places in midsummer, Lepyokhin wrote, “. . .Wheels are nowhere to be found among the local dwellers; they ride on horseback and transport heavy weights in a sleigh or wooden sledge.”³¹ Then Lepyokhin went in the direction of Arkhangelsk. When he was in the territory of the Komi-Zyrians, he noticed that they did not use wheeled transport either.³²

Very far from the big centers in the north-east of Vyatka Governorate and near Perm Governorate, there was the Zyuzdian land (now it is Afanas'evskii Raion of Kirov Oblast) inhabited by Russians and Komi-Permyaks – i.e. the Zyuzdians. At the beginning of the 20th century famous ethnographer and folklorist Dmitry K. Zelenin (1878–1954), a native of Vyatka Governorate, who knew the Vyatka and Kama lands very well, noticed that there was lack of roads there and carts were not in use in everyday life. He wrote: “Obviously, not only in Onega, there no cart (there is a saying “There is no cart in the whole of Onega”; this saying is said to be true about the town of Onega, Arkhang[elsk] Gov[ernorate]).”³³

In other places in the east and north of Vyatka Governorate the situation was the same. Describing Glazov Uyezd in the middle of the 19th century, essayist I. Savinov indicated that “there are some places in Porubovskaya Volost where wheels are never used and people travel on land in boats. . .”³⁴ After graduating the seminary, priest

³⁰ From “The Day Notes of the Journey of Captain Rychkov across Different Provinces of the R[ussian] State” (1770–1772, SPb) [in Russian], in *The Calendar and Memory Book of Vyatka Governorate for 1897* (Vyatka, 1896), year 18, sec. 4, 22.

³¹ From “The Day Notes of the Journey of Captain Rychkov,” 32.

³² *Complete Collection of the Scientific Travels along Russia, Published by the Imperial Academy of Sciences on the Behalf of its President* [in Russian], vol. 5, *The Ending of the Travel Notes of Academician Lepeyokhin* (St Petersburg: Pri Imperatorskoi Akademii nauk, 1982), 210, 212, 258–60.

³³ D.K. Zelenin, comp., *Kama and Vyatka: A Guide Book and Ethnographical Description of the Kama Region* [in Russian] (Yuryev: Tipografiya Ed. Bergmana, 1904), 112.

³⁴ Iv. Savinov, “Notes about Glazov Uyezd and Glasov” [in Russian], *Vestnik Imperatorskogo geograficheskogo obshchestva*, pt. 24, no. 12 (1858), 222, footnote. One should hardly interpret

N. Blinov was appointed to Glazov Uyezd in 1861. He remembered that he had to learn how to ride a horse at once.³⁵ Blinov wrote about the Zyuzdian and Kai lands where the Komi-Permyaks lived (now Afanas'evskii Raion and Verkhnekamskii Raion of Kirov Oblast): “There were no wheeled roads. . . There were no carts and wheels in general in the villages at all.”³⁶ Komi-Zyryan philosopher, writer, ethnographer and folklorist Kallistrat F. Zhakov, who visited Komi-Permyaks in 1902, was astonished by their backwardness. They did not have good-quality roads and could not make carts. They travelled and transported cargoes in a sleigh or on horseback at any season.³⁷

In 1875, Vyatka statistician N. Romanov noted that the north of Glazov Uyezd was the back of beyond and there were no carts there at all.³⁸ He wrote that the dwellers of the Zyuzdian and Kai lands did not have any wheels and transported fertilizers to the fields in a sleigh or, in some places, on *lubki* [bast mats].³⁹ Supposedly, they were solid pieces of bast removed from a big tree. They were turned up along the edges and then they could be loaded with something and drawn. In general, bast was very often used for making various parts of carriages. In neighboring Udmurtia, the word *lubyany* was used to denote a sleigh for transportation of heavy weights in summertime.⁴⁰

In the 1870s, physician A. Radakov wrote the following about the Kai land:

It is possible to get to Kai somehow, but it takes much effort to get Sineglin'e (now the village of Sinegor'e in Nagorskii Raion of Kirov Oblast. – *V. K.*): there are hollows of sticky clay-like mud on the road in which the horses get stuck to their bellies.⁴¹

these words in the way that they travelled in a wooden sleigh, resembling a boat in its form (cf. the information of V. Korolenko further about transporting cargo in boats by land in summer).

³⁵ A.V. Korobeinikov, *The Book by N.N. Blinov 'Tribute to My Time' (Life's Journey of a Priest and Educator)* [in Russian] (Izhevsk: Idnakar; Institut komp'yuternykh issledovaniy, 2017), 12.

³⁶ Korobeinikov, *The Book by N.N. Blinov 'Tribute to My Time'*, 26, 27.

³⁷ See L.A. Nikitina, “K.F. Zhakov about the Komi-Permyaks” [in Russian], in *Our Land: A Collection of Popular Science and Local Lore Articles*, iss. 7, ed. V.S. Deryabin (Kudymkar: Komi-Permyatskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1995), 26.

³⁸ N. Romanov, comp., *Short Essays on the Uyezds of Vyatka Governorate* [in Russian], vol. 1, *Uyezds: I Slobodskoi, II Glazov, III Sarapul, and IV Yelabuga* (Vyatka: Vyatckoe gubernskoe zemstvo, 1875), 143–44.

³⁹ Romanov, *Short Essays*, iss. 1, 133.

⁴⁰ *Dictionary of Russian Dialects* [in Russian], iss. 17, *Lesnokamennyi–Maslenichat'*, comp. N.I. Andreeva-Vasina et al. (Leningrad: Nauka, 1982), 174.

⁴¹ [A. Radakov], “The Kai and Sineglin'skii Land” [in Russian], in *The Vyatka Forget-Me-Not: Memory Book of Vyatka Governorate for 1877* (St Petersburg: Tipografiya Ettingera, 1877), 265–66.

Communication with that place got better only in frosty weather.

In 1879–80, writer Vladimir G. Korolenko was in exile in the Zyuzdian land (in Berezovskie Pochinki, Glazov Uyezd). Describing those places, he wrote:

In summer one can get to Pochinki only on horseback: the dwellers of Pochinki do not use wheeled carriages. If you have any luggage (stuff, as the Pochinki residents say), this stuff will be transported for you in a boat or in a sleigh by land in summer.⁴²

Official N. Shteinfel'd indicated that there were neither roads nor carts in the second half of the 19th century in the Zyuzdian land, so “even pregnant women rode horses.” Travois were used as well. Both in summer and in winter a usual sleigh was used. In summer coffins with the deceased were also drawn to the cemetery in a sleigh.⁴³ Having mentioned this peculiarity, Shteinfel'd pointed to the fact of observing the ancient custom to use the sleigh use while burying that had been examined by D. Anuchin several years earlier before – the custom of using the sleigh in burial.⁴⁴

In the story by Urals writer Dmitriy N. Mamin-Sibiryak “The Old Shaitan” (1903) it is explained what the device mentioned by Shteinfel'd was like:

In the north, travois is the name of the most extraordinary and the smartest carriage: two long poles are bound to the horse's sides in such a way that their back ends drag on the ground. The seat is made on these ends. Thin poles are chosen for swaying. You can go through any place without a road in such a carriage.⁴⁵

At the beginning of the 20th century, statistician P. Naumov remarked, “In the whole of the Zyuzdian land as well as in the Kai region, peasants hardly have any carts.” They either used the sleigh or rode on horseback and cargos were also loaded on horseback. Sometimes it was done the following way: “The transportation is made

⁴² V.G. Korolenko, *Letters from Prisons and Exile. 1879–1885* [in Russian] (Gorky: Gor'kovskoe izdatel'stvo, 1935), 136–37. On the same subject, see also his autobiographical book (V.G. Korolenko, *Collected Works* [in Russian], vol. 5, *History of My Contemporary*, bk. 3–4 (Leningrad: Khudozhestvennaya literatura, 1991), 16–17.

⁴³ N.P. Shteinfel'd, “The Zyuzdian Land (in Glazov Uyezd): An Essay” [in Russian], in N. Spasskii, comp., *Calendar of Vyatka Governorate for 1893*, pt. 2 [in Russian] (Vyatka: Gubernskaya tipografiya, 1892), 272, 286–88.

⁴⁴ Anuchin, *Sleigh, Boat, and Horses*, 1–71.

⁴⁵ D.N. Mamin-Sibiryak, *Collected Works*, vol. 5, *Siberian Stories* [in Russian] (Moscow: Pravda, 1958), 320.

on the carriage' limbers to which flexible poles are adjusted and free ends of the poles drag along the ground."⁴⁶

In 1912, the Vyatka road statisticians described the cart road of more than 100 versts from the town of Glazov, the center of Glazov Uyezd, to the village of Afanasyevskoe. They reported that there were "impassable swamps" on the way that "made insurmountable obstacles for any summer movement through them. . ." In summer, one could go there "only at a slow pace with horses harnessed in a special way and with the skill of the local residents to travel along the forest paths." In the Zyuzdian land, where that road led, people travelled "only on foot or on horseback" during the warm season, which is why carriages were rarely met. Summer transportation was made "on the wheeled limbers on which one put two parallel poles with dragging ends or in a sleigh, or simply on the back."⁴⁷

According to forester F. Sazykin, who delivered a report on the Kai land, which he knew very well, in Perm University in 1924, there were no roads there at all but only forest paths. There were no carriages either. The local people moved around only on horseback or "in special two-wheeled carriages." He stated that "even the wedding train always consisted of horse-riders."⁴⁸

The evidence of the total lack of roads in the Vyatka region in the late 18th – early 20th centuries and of the use of unusual means of transport refers to remote north-east lands of Vyatka Governorate, covered with the impassable taiga. In other parts of this governorate, the roads were built and even were quite good in some places.

Conclusion

The north lands of European Russia were characterized by such peculiarities that needed special means of land movement.

Wheeled transport in these areas was of little use in the warm season, so "summer sleigh," "kerezhki," "lubyany" were used. Also in use were cart fronts attached to horses with flexible poles at the back, the ends of which dragged along the ground; poles attached directly to the shafts. Or people did without carts at all and travelled on horseback. Sometimes stretchers were used. That is how the residents of the North of European Russia adapted themselves to the severe environmental conditions.

Judging by numerous and various memoirs and statistical and documentary descriptions of land routes in the north of European Russia, their condition did not

⁴⁶ P. Naumov, comp., *Short Review of Transportation Means in Vyatka Governorate* [in Russian] (Vyatka: Tipo-litografiya M.M. Shklyaevoi, 1908), 12–13, 67.

⁴⁷ *Appendix to the Report on the Economic Survey of Dirt Roads No. 100 Prepared for the Governorate Zemstvo Assembly of the 44th Regular Session* [in Russian] (Vyatka: Tipografiya A.A. Sil'vinskogo, 1912), 23–25.

⁴⁸ See P.S. Bogoslovsky, *Materials on People's Everyday Life, Folklore, and Literary Antiquity* (Texts and Notes) [in Russian], in *Permskii kraevedcheskii sbornik*, iss. 1 (1924), 80–81.

considerably improve from the end of the 18th century till the beginning of the 20th century. One should underline the efforts of the Vyatka merchants: the export of agricultural products from their governorate (as well as from Perm and Kazan governorates) to Arkhangelsk for further transportation by the White Sea abroad was of vital importance for them. From time to time, they made attempts to construct more than 100-verst long roads to the north, but then these roads got covered with forests, and bumps and potholes appeared again, and travelling, which was possible only in winter, became too slow and extremely difficult.⁴⁹ It is evident that under the existing level of technical equipment, long-term and stable improvement of the state of the roads was impossible because of the severe climate in those places, sparse population, and vast distances.

All this stimulated the search for some completely different methods of transportation. It must be noted that since ancient times the agricultural products were delivered by horse-drawn transport not directly to Arkhangelsk, but to the wharfs on the tributaries of the Northern Dvina to transport them further on barques by water. Cargo transshipment was needed, it was necessary to build vessels, and the river rafting was also difficult and dangerous, but not as hard as transportation by land. It was to the north, to Arkhangelsk, that the construction of the railway from Vyatka began in the late 19th century.⁵⁰ The railway routes changed all the logistics in the north of Russia. It turned out that it was more convenient and profitable to transport agricultural products by rail to the west, in the direction of Moscow and St Petersburg (and farther abroad), rather than to the White Sea.

In the 20th century, the number of automobiles grew; new technologies of road construction were implemented; aviation appeared. In addition to agricultural products, it was necessary to transport large quantities of industrial products over long distances, and often the centers of their production were not the cities and towns from which corn, linen, hemp, and butter used to be exported.

In the 20th century the country gained a new connectedness of its territory, and previously unknown means of communication began to connect its parts. The transport component of the country developed in a non-linear way. It appears that in the 19th–20th centuries, technical improvements were the driving force of Russia's road history. They were fundamentally changing the transportation system and influenced all sides of the public, governmental, defense-related, and everyday life of tens of millions of people.

⁴⁹ Korshunkov, "The Route to the White Sea in the 19th Century. Part 1," 8–10.

⁵⁰ Korshunkov, "The Route to the White Sea in the 19th Century. Part 2," 7–9.

Список литературы

- Борисов Н.С.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. Москва: Молодая гвардия, 2010. 439 с.
- Варенов А.Б.* Обрядовые сани с Северной Двины // Живая старина. 1997. № 3. С. 38–40.
- Васильев М.И.* Готовь сани... // Родина. 2010. № 3. С. 127–128.
- Васильев М.И.* Русские сани: историко-этнографическое исследование. Великий Новгород: Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, 2007. 364 с.
- Васильев М.И.* Сани в русском погребальном обряде: история изучения и интерпретации // Этнографическое обозрение. 2008. № 4. С. 151–164.
- Васильев М.И.* Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135.
- Горская Н.И.* Местная администрация и «высочайшие путешествия» в 1830–1850-х гг. в Смоленской губернии // Российская история. 2020. № 1. С. 26–36. <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8>
- Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. Москва: Наука, 1982. 276 с.
- Коробейников А.В.* Книга Н.Н. Блинова «Дань своему времени» (жизненный путь священника и просветителя). Ижевск: Иднакар; Институт компьютерных исследований, 2017. 148 с.
- Коршунков В.А.* Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. Москва: Форум, 2015. 240 с.
- Коршунков В.А.* Какими были вятские дороги // Герценка: вятские записки / составитель Н.П. Гурьянова и др. Киров: Кировская областная научная библиотека имени А.И. Герцена, 2010. Вып. 18. С. 165–176.
- Коршунков В.А.* Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 1: Состояние дорог и условия перевозок // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2023. Т. 23, № 2. С. 5–13. <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V248>
- Коршунков В.А.* Путь к Белому морю в XIX веке. Статья 2: Торговые перевозки по сухопутным дорогам // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2023. Т. 23, № 3. С. 5–12. <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V262>
- Коршунков В.А.* Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. Москва: Редкая птица, 2020. 624 с.
- Матвеев А.В.* Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012. 195 с.
- Никитина Л.А.* К.Ф. Жаков о коми-пермяках // Наш край: сборник научно-популярных и краеведческих статей. Вып. 7 / составитель В.С. Дерябин. Кудымкар: Коми-Пермяцкое книжное издательство, 1995. С. 25–27.
- Осипова Н.В.* Вятский провинциальный текст в культурном контексте // Обсерватория культуры. 2005. № 1. С. 42–47.
- Пулькин М.В.* «Раздача боли»: насилие в общественной и личной жизни в XVIII – начале XX вв. (по материалам Олонецкой губернии) // Studia Humanitatis: международный электронный научный журнал. 2016. № 2. URL: <http://st-hum.ru/content/pulkin-mv-razdacha-boli-nasilie-v-obshchestvennoy-i-lichnoy-zhizni-v-xviii-nachale-hh-vv-po> (дата обращения: 24.04.2024).

Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва: Индрик, 2003. 528 с.

Boele O. “The Travel Peccadilloes of My Idling Muse”: Petr Vjazemskij’s Travel Verse Reconsidered // *Russian Literature*. 2003. Vol. 53. P. 25–40.

Dickinson S. *Breaking Ground: Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin*. Amsterdam; New York: Editions Rodopi, 2006. 291 p.

Randolph J.W. *Russian Route: The Politics of the Petersburg–Moscow Road, 1700–1800 // Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History / edited by M. Bassin, Ch. Ely, M.K. Stockdale*. DeKalb: Northern Illinois University Press, 2010. P. 81–99.

Randolph J.W. The Singing Coachman or, The Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times // *Journal of Early Modern History*. 2007. Vol. 11, № 1–2. P. 33–61.

References

Boele, O. “The Travel Peccadilloes of My Idling Muse’: Petr Vjazemskij’s Travel Verse Reconsidered.” *Russian Literature*, vol. 53 (2003): 25–40.

Borisov, N.S. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epokhu bezdorozh'ya* [The daily life of a Russian traveler in the off-road era]. Moscow: Molodaya gvardiya, 2010. (In Russian)

Dickinson, S. *Breaking Ground: Travel and National Culture in Russia from Peter I to the Era of Pushkin*. Amsterdam; New York: Editions Rodopi, 2006.

Gorskaya, N.I. “Mestnaya administratsiya i ‘vysochaishie puteshestviya’ v 1830–1850-kh gg. v Smolenskoj gubernii” [The local administration and the “highest travels” of the 1830–1850s in Smolensk province]. *Rossiiskaya istoriya*, no. 1 (2020): 26–36. <https://doi.org/10.31857/S086956870008270-8> (In Russian)

Istomina, E.G. *Vodnye puti Rossii vo vtoroi polovine XVIII – nachale XIX veka* [Russia’s waterways from the second half of the 18th century to the early 19th century]. Moscow: Nauka, 1982. (In Russian)

Korobeinikov, A.V. *Kniga N.N. Blinova “Dan' svoemu vremeni” (zhiznennyi put' svyashchennika i prosvetatelya)* [The book by N.N. Blinov *Tribute to My Time (life’s journey of a priest and educator)*]. Izhevsk: Idnakar; Institut komp'yuternykh issledovaniy, 2017. (In Russian)

Korshunkov, V.A. *Dorozhnaya traditsiya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road tradition in Russia: popular beliefs, customs, and rites]. Moscow: Forum, 2015. (In Russian)

Korshunkov, V.A. “Kakimi byli vyatskie dorogi” [What the roads of the Vyatka region were like]. In *Gertsenka: vyatskie zapiski* [Herzen Library: Vyatka notes], compiled by N.P. Gur'yanova et al., 165–76. Kirov: Kirovskaya oblastnaya nauchnaya biblioteka imeni A.I. Gertsena, 2010. (In Russian)

Korshunkov, V.A. “Put' k Belomu moryu v XIX veke. Stat'ya 1: Sostoyanie dorog i usloviya perevozok” [The route to the White Sea in the 19th century. Part 1: Road state and transportation conditions]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, no. 2 (2023): 5–13. <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V248> (In Russian)

Korshunkov, V.A. “Put' k Belomu moryu v XIX veke. Stat'ya 2: Torgovye perevozki po sukhoputnym dorogam” [The route to the White Sea in the 19th century. Part 2: Commercial transportation by land]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, no. 3 (2023): 5–12. <https://doi.org/10.37482/2687-1505-V262> (In Russian)

Korshunkov, V.A. *Put' skvoz' veka i zemli: dorozhnaya traditsiya Rossii* [Travel through time and space: the road tradition of Russia]. Moscow: Redkaya ptitsa, 2020. (In Russian)

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: Nauka, 2012. (In Russian)

Nikitina, L.A. “K.F. Zhakov o komi-permyakakh” [K.F. Zhakov about the Komi-Permyaks]. In *Nash kraj: sbornik nauchno-populyarnykh i kraevedcheskikh statei* [Our land: A collection of popular science and local lore articles], iss. 7, edited by V.S. Deryabin, 25–27. Kudymkar: Komi-Permyatskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1995. (In Russian)

Osipova, N.V. “Vyatskii provintsial'nyi tekst v kul'turnom kontekste” [Vyatka provincial text in the cultural context]. *Observatoriya kul'tury*, no. 1 (2005): 42–47. (In Russian)

Pul'kin, M.V. “‘Razdacha boli’: nasilie v obshchestvennoi i lichnoi zhizni v XVIII – nachale XX vv. (po materialam Olonetskoï gubernii)” [Pain distribution: violence in public and private life in the 18th – early 20th centuries (on materials of Olonets Province)]. *Studia Humanitatis: mezhdunarodnyi elektronnyi nauchnyi zhurnal*, no. 2 (2016). Accessed April 24, 2024. <http://sthum.ru/content/pulkin-mv-razdacha-boli-nasilie-v-obshchestvennoy-i-lichnoy-zhizni-v-xviii-nachale-hh-vv-po> (In Russian)

Randolph, J.W. “Russian Route: The Politics of the Petersburg–Moscow Road, 1700–1800.” In *Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History*, edited by M. Bassin, Ch. Ely, and M.K. Stockdale, 81–99. DeKalb: Northern Illinois University Press, 2010.

Randolph, J.W. “The Singing Coachman or, The Road and Russia’s Ethnographic Invention in Early Modern Times.” *Journal of Early Modern History*, vol. 11, no. 1–2 (2007): 33–61.

Shchepanskaya, T.B. *Kul'tura dorogi v russkoj miforitual'noj tradicii XIX–XX vv.* [The road culture in the Russian mythological and ritual tradition of the 19th and 20th centuries]. Moscow: Indrik, 2003. (In Russian)

Varenov, A.B. “Obryadovye sani s Severnoi Dviny” [Ritual sleigh from the Northern Dvina]. *Zhivaya starina*, no. 3 (1997): 38–40. (In Russian)

Vasil'ev, M.I. “Faktery formirovaniya oblika russkikh dorog v X – nachale XX v.” [Factors in the formation of the appearance of Russian roads in the 10th – early 20th century]. *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 3 (2013): 125–35. (In Russian)

Vasil'ev, M.I. “Gotov' sani...” [Prepare the sleigh...]. *Rodina*, no. 3 (2010): 127–28. (In Russian)

Vasil'ev, M.I. *Russkie sani: istoriko-etnograficheskoe issledovanie* [The Russian sleigh: A historical and ethnographic study]. Veliky Novgorod: Novgorodskii gosudarstvennyi universitet imeni Yaroslava Mudrogo, 2007. (In Russian)

Vasil'ev, M.I. “Sani v russkom pogrebal'nom obryade: istoriya izucheniya i interpretatsii” [Sleigh in Russian funeral rites: a history of study and interpretation]. *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 4 (2008): 151–64. (In Russian)

Информация об авторе

Владимир Анатольевич Коршунков – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории и политических наук, <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>, vla_kor@mail.ru, Вятский государственный университет (д. 36, ул. Московская, 610000 Киров, Россия).

Information about the author

Vladimir A. Korshunkov – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor (Docent), Associate Professor of the Department of History and Political Sciences, <https://orcid.org/0000-0001-6150-8308>, vla_kor@mail.ru, Vyatka State University; (36, ul. Moskovskaya, 610000 Kirov, Russia).

Статья поступила в редакцию 25.04.2024; одобрена после рецензирования 13.06.2024; принята к публикации 27.06.2024.

The article was submitted 25.04.2024; approved after reviewing 13.06.2024; accepted for publication 27.06.2024.