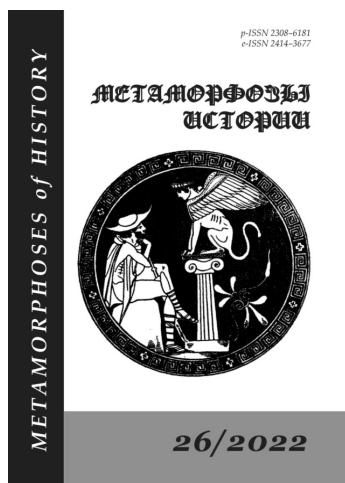




Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 26 Том . 2022

«Хоша бы и с Томска Бог вынес, а там домашнее дело»: дорожная повседневность купцов и работников Российско-американской компании в первой половине XIX в.

Егорова Юлия Сергеевна

*научный сотрудник, НИУ ВШЭ
Российская Федерация, Москва*

Аннотация

Статья посвящена анализу комплекса представлений и практик, связанных с дорожной повседневностью в первой половине XIX в. В работе использованы опубликованные и архивные документы личного происхождения, преимущественно личные и деловые письма. Часть источников впервые вводится в научный оборот и хранится в АВПРИ и ГАПК. В этих документах описаны ситуации, которые происходили с купцами и работниками Российско-американской компании во время их деловых поездок. Основное внимание в статье уделяется социокультурным аспектам дороги: дорожным взаимодействиям, общению, символике дороги. В ходе исследования анализируются знаковые элементы дорожного образа жизни: значимые события, места, ситуации.

Ключевые слова: антропология дороги, дорожная инфраструктура, купцы, Российско-американская компания

Дата публикации: 19.12.2022

Источник финансирования:

Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ

Егорова Ю. С. «Хоша бы и с Томска Бог вынес, а там домашнее дело»: дорожная повседневность купцов и работников Российско-американской компании в первой половине XIX в. // *Метаморфозы истории* – 2022. – Выпуск 26 [Электронный ресурс]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810023696-5-1> (дата обращения: 15.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023696-5

¹ В начале декабря 1806 г. первенствующий директор Российско-американской компании Михаил Булдаков получил письмо из Великого Устюга от своего родственника Ивана Осиповича Булдакова. В этом письме были такие строки: «Что-то такое тяжелое накопилось, уже и в дороги не так, как прежде рачительно збираюсь. Подумываю, да и много раз, хотя б и к вам побывать, да воображение мысли отягощает, а по-прежнему, кажетца, на порожнее слетал бы»¹. Иван Осипович жаловался на здоровье, но при этом выражал желание побывать в гостях у Михаила Матвеевича в Петербурге «на порожнее»: то есть без обоза с товарами, что было нехарактерно для представителей купеческого сословия, редко отправлявшихся в дальние поездки налегке. Уроженец Великого Устюга Михаил Булдаков происходил из известной в этом городе купеческой семьи, о которой в конце XVIII в. знали за пределами Русского Севера. Сначала отец Михаила Булдакова, а позже он сам вместе с братьями и родственниками вел торговые дела в Архангельске, Ирбите, Тобольске, Иркутске, Якутске, Охотске, Кяхте². В этот период Великий Устюг и Сибирские города связывала торговая дорога — Сибирский тракт³.

² Статья посвящена изучению представлений, связанных с дорожной повседневностью в первой половине XIX в. Дорога играла ключевую роль в разных направлениях деятельности Российско-американской компании. Организация перевозки товаров, направление работников компании к месту службы в Сибирь и на Дальний Восток относились к числу важных задач этой организации. Поэтому в личной и деловой переписке наряду с другими сведениями часто можно обнаружить свидетельства, характеризующие дорожную повседневность. В историографии тема дорожной повседневности купцов и служащих компании предметно не изучалась. Некоторые аспекты антропологии дороги рассматривались в работах А. Н. Ермолаева⁴, А. Ю. Петрова⁵, И. Виньковецкого⁶. Монография Д. Н. Копелева посвящена участию Российского флота в освоении и изучении Мирового океана⁷. В качестве источников в статье использованы деловые и личные письма купцов, мещан, чиновников, состоявших на службе в Российско-американской компании или являвшихся близкими родственниками директоров. Часть документов впервые вводится в научный оборот. Нужно отметить, что комплекс личных и деловых писем хранится в АВПРИ, РГАДА, ГАВО, ГИМ, ГАПК и до сих пор в полном объеме не привлекался исследователями. Часть этих документов относительно недавно была опубликована⁸.

Личные письма не всегда позволяют реконструировать все аспекты антропологии дороги. Такие важные, с точки зрения Т. Б. Щепанской⁹ элементы социальной регуляции в дороге как стереотипы и нормы поведения, а также представления и символические системы, определявшие эти нормы, не могут быть в полной мере изучены только на основе писем. Дело в том, что в личной и деловой корреспонденции, в отличие от дневников, как правило, фиксировались актуальные на момент написания сведения. Поэтому свидетельства о дороге появлялись на страницах писем, если были связаны с деловыми задачами, родственными отношениями, или, по какой-то причине вызвали у автора письма эмоциональный отклик.

⁴ **Дом.** Собираясь в длительную дорогу в конце XVIII – первой половине XIX в. купцы или работники Российско-американской компании не знали, когда вернутся обратно домой. Родной город или домашний регион, как правило, символизировали домашний очаг. Домой спешили после удачных или неудачных торговых сделок¹⁰. Деловые задачи стремились решить, по возможности, быстро, чтобы «не зажитья» на чужбине, а поскорее отправиться в родные края¹¹. Для Михаила Булдакова с 1802 г. домом стал Петербург, куда он переехал с семьей из Иркутска после перемещения Главного правления компании. Великий Устюг был для семьи Первенствующего директора Малой Родины и в начале XIX в. редко ассоциировался с домом. Постоянно проживающие в Устюге родственники приглашали его «приезжать к нам в Утюг»¹². Михаил Булдаков не забывал свой родной город, а также посещал с дружескими визитами другие города Центральной России¹³. Огромное расстояние от Петербурга до Сибири и Дальнего Востока обрекало людей на долгую разлуку с семьей. В письмах часто упоминается расстояние от места службы до домашнего региона и пожелания благополучного пути от родственников и друзей. Вдова знаменитого купца и промышленника Григория Шелихова Наталия писала зятю и дочери в 1799 г.: «Я сию минутучитаю вас далее, нежели за 650 верст отселе, воображая, что вы летите, а не едите»¹⁴. Эмилия Грибанова, супруга правителя Охотской конторы Российско-американской компании 5 января 1837 г. написала из Охотска в Петербург директору К.Т. Хлебникову: «...а жить по своей воле в Охотске невозможно, скажем откровенно как истинному другу, что не стоило ехать за 10000 верст с невозвратимыми потерями...»¹⁵. Для нее связь с домом поддерживалась благодаря дружеской переписке с К. Т. Хлебниковым¹⁶.

⁵ **Условия передвижения и транспортная инфраструктура.** В России традиционно в путь отправлялись летом или зимой, иногда осенью или весной, но ехать в это время года было опасно по причине бездорожья¹⁷. М. Ю. Колпаков и Д. В. Михеев отмечают, что на заре Петровской эпохи передвижение осенью и весной в условиях приграничья было крайне нежелательно из-за дождей и снега, которые препятствовали нормальному перемещению¹⁸. В конце XVIII – начале XIX в. купцы и работники Российско-американской компании были вынуждены отправляться в путь в период межсезонья. Путешествие в этом случае было непредсказуемым мероприятием, и требовало подготовки. 16 ноября 1794 г.

Андрей Дудников, находясь недалеко от Иркутска, размышлял о том, каким образом отправиться в путь: на санях или в повозке. Он писал, что местные купцы «страшают чрезвычайно глубокими снегами»¹⁹. Типичной проблемой путешественника была поломка транспортного средства во время пути. Довольно часто приходилось менять колеса у повозки. Ремонт обходился дорого, а время было ценно, если речь шла о пути на Макарьевскую ярмарку, куда желательно было прибыть заранее²⁰. Даже когда особой спешки не было, о вынужденном ремонте и его стоимости все равно сообщали в переписке. Никита Дрозд-Боначевский, наставник сына Григория Шелихова Василия жаловался в письме к Михаилу Булдакову на «многозаботное и убыточное путешествие на проклятой коляске»²¹. Особенно тяжелым был путь по Охотскому тракту. Морской офицер Г. И. Давыдов писал в 1802 г. о трудном переходе по этой дороге: «...осы, овода, комары, варнаки, дожди, броды, были такие обстоятельства, от которых или всякое терпение должно было сокрушиться, или всякая нетерпеливость окрепнуть»²². Спустя почти 30 лет тема плохих дорог не уходит со страниц писем. В начале апреля 1836 г. служащий Российско-американской компании Ф. Расмус сообщал директору компании К. Т. Хлебникову о том, что дорога от Петербурга до Иркутска была «очень худа», поэтому часто приходилось останавливаться для починки повозки²³. Кроме того, не доезжая до Иркутска примерно 213 км, путешественникам пришлось оставить это транспортное средство на станции и ехать на перекладных телегах, так как в тех краях уже установился летний путь²⁴.

⁶ Пересечение водных артерий было делом непростым, а иногда смертельно опасным. Иркутский купец Степан Мамаев, следуя в мае 1799 г. по реке Лене, случайно уронил в воду важные письма и документы²⁵. Великоустюгский купец Николай Плескуньин почти месяц добирался из Томска в Пермь. Одной из причин тому было «величайшее везде наводнение». При этом он путешествовал не в одиночку, а в компании детей, среди которых был представитель коренного населения Аляски. По словам Плескуньина, они тяжело перенесли путешествие²⁶. По прибытии в Пермь купец написал Булдакову о перенесенных тяготах во время дороги: «В Пермь прибыли 29-го числа, слава Богу, благополучно, и малолетные мои товарищи, а особливо американец, хоть и порозбился, однако еще ехать может...»²⁷. Собираясь в дорогу, люди не знали, возвратятся ли назад живыми и здоровыми. Купец Алексей Басин, не доезжая до Москвы, утонул в реке прямо на глазах у своего отца Прокопия Семеновича²⁸. Иван Булдаков написал в письме по этому печальному поводу изречение из Библии: «...где не гуляи, не живи, а будешь на том месте, где определено». («Если дни ему определены, и число месяцев его у Тебя, если Ты положил ему предел, которого он не перейдет» (Книга Иова. Гл. 14))²⁹.

⁷ **Система социальной регуляции в дороге.** Говоря о системе социальной регуляции во время пути Т. Б. Щепанская имеет ввиду ситуации нахождения человека за пределами поселения, а значит «вне привычных форм общественного контроля»³⁰. Структуру системы социальной мотивации составляют такие

компоненты как статусы человека в дороге и дорожные нормы, а также способы символизации этих статусов и норм³¹. В деловых письмах их авторы уделяют этому внимание, так как от встречи с некоторыми должностными лицами зависел успех путешествия. Прежде всего, речь шла о пограничных чиновниках. Андрей Дудников проезжая в ноябре 1794 г. из Бурятии в Иркутск сообщал М. Булдакову о том, что местный приграничный чиновник требовал взятку за провоз клади. Кроме того, у ямщиков не оказалось при себе документов, дающих разрешение на проезд³². Дудников отмечал, что ему пришлось просить «господина майора» «о позволении выехать из острогу». При этом подрядчик, который ехал вместе с Дудниковым был посажен в колоду³³. Эта ситуация вызвала у Дудникова досаду и неудовольствие, но ему удалось кое-как «насилу уговорить пограничного чиновника» о проезде. Статус чиновника был выше статуса купца, и Дудников, с одной стороны, описывает объективные причины задержки с проездом, а с другой сообщает информацию, которая будет в дальнейшем полезна для других работников М. Булдакова. Организация перевозки грузов обязательно включала планирование расходов на оплату услуг ямщиков. Например, в 1794 г. услуги ямщиков в Томске обошлись Якову Губинскому в 105 рублей, тогда как на доставку девятнадцати кулей табаку он получил всего 125 рублей, из которых еще нужно было выделить сумму на покрытие иных дорожных расходов³⁴. Нередкими были случаи, когда нанятые извозчики сбегали, бросив груз из-за различных административных предписаний со стороны властей³⁵. В связи с тем, что дорога была полна непредвиденных расходов и встреч с чиновниками, с которыми требовалось договариваться, то в письмах неизменно фигурирует тема «своих людей» – выходцев из домашнего региона, которым можно было доверить важное поручение. Однако знакомые не всегда соглашались выполнить поручение или просьбу. Основной причиной было несогласие ехать «вдаль»³⁶. Не всегда «свои» люди, среди которых были приказчики с многолетним опытом, ответственно относились к службе. Петр Булдаков сообщал М. Булдакову, что «господин Шаров, или лудче сказать, каналья, ехавши, и не знает, где потерял 4 пузыря – 462 струи»³⁷. При этом в письме не без иронии отмечается, что такая оплошность со стороны приказчика Шарова была им совершена по причине перемены климата: «Вот, брат, он видно у вас [у М. Булдакова в Иркутске] был хорош, а в здешней климат попадут, то совсем делает другое»³⁸.

⁸ Российско-американская компания обладала широкой сетью контор и комиссионерств, занималась перевозкой людей к месту службы и доставкой грузов. От условий передвижения напрямую зависел успех в коммерческой деятельности. Купцы и работники компании в переписке отмечали не только плохое качество дорог, что было типичной проблемой для того времени, но и описывали дорожную коммуникацию с местными чиновниками. Одним из элементов этой коммуникации во время пути было стремление установить благоприятные взаимоотношения с целью решения возникавших проблем.

1. Письма Ивана Осиповича Булдакова из Великого Устюга Михаилу Матвеевичу Булдакову в Санкт-Петербург. № 138. О своем здоровье: «...случаетца иного дни на силу и розвороченюсь» // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования / Вологодский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, Государственный архив Вологодской области [Ф. Я. Коновалов, Ю. С. Егорова и др.; под ред. Ф. Я. Коновалова]. Вологда, 2018. С. 201.
2. *Чебыкина Г. Н.* История купеческой семьи Булдаковых в Великом Устюге // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 257
3. *Чебыкина Г. Н.* Устюжане в Русской Америке. Режим доступа: URL: [>>>>](#) (Дата обращения: 25.09.2022)
4. *Ермолаев А. Н.* Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.) / А. Н. Ермолаев; под ред. В. А. Волчека, А. Ю. Петрова. Кемерово, 2013.
5. *Петров А. Ю.* Российско-американская компания: деятельность на отечественном и зарубежном рынках (1799–1867). М., 2006.
6. *Виньковецкий И.* Русская Америка: заокеанская колония континентальной империи: 1804–1867. М., 2015.
7. *Копелев Д. Н.* От мыса Головнина к Земле Александра I: российские кругосветные экспедиции в первой половине XIX века. М., 2021.
8. См.: Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования/Вологод. гос. историко-архитектур. и художеств. Музей-заповедник, Гос. архив Вологод. обл.; [Ф. Я. Коновалов, Ю. С.Егорова и др.; под ред. Ф. Я. Коновалова]. Вологда: Древности Севера, 2018. 412 с.; От Кунгура до Русской Америки: маршрутами Кирилла Хлебникова: сб.док. / сост. А. В. Глушков, науч. ред., Д. С. Катаев, Ю. А. Кашаева, И. В. Киреев, М. Н. Лещев; Государственный архив Пермского края. Пермь, 2019.
9. См.: *Щепанская Т. Б.* Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М., 2003. С. 10.
10. Письма Петра Матвеевича и Любови Федоровны Булдаковых Михаилу Матвеевичу Булдакову. №25. 1799 г., марта 16. – Из Москвы в Иркутск о продаже партии лисиц и с оценкой упущенного времени для продажи // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 68.
11. Письма Петра Матвеевича и Любови Федоровны Булдаковых Михаилу Матвеевичу Булдакову. №26. 1799 г., марта 21. – Из Москвы в Иркутск о покупке семьи крепостных, о торговых делах в Москве и посылке денег брату Андрею // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 68.
12. Письма Петра Матвеевича и Любови Федоровны Булдаковых Михаилу Матвеевичу Булдакову. №27. 1799 г., апреля 2. – Из Великого Устюга в Иркутск со сведениями о рождении сына Феодосия // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С.70.
13. АВПРИ. Ф. 341. Оп. 888. Д. 545. Л. 37.
14. № 91. 1799 г., ноября 9. – Письмо Натальи Алексеевны Шелиховой из Иркутска Михаилу Матвеевичу Булдакову в Санкт-Петербург о домашних новостях // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С.147.
15. ГАПК. Ф.445. Оп.1. Д.182. Л.3 с об.
16. Там же. Л.5.
17. *Колпаков М. Ю., Михеев Д. В.* Дорожная повседневность Псковского пограничья на заре Петровской эпохи // Genesis: исторические исследования. 2022. № 5. С. 30–42. DOI: 10.25136/2409-868X.2022.5.38145 URL: [>>>>](#)
18. Там же.
19. РГАДА. Ф. 1605. Оп.1. Д. 195. Л. 2.
20. Письма Николая Плескуньина Михаилу Матвеевичу Булдакову. №107. 1799 г., июля 2. — Из Перми в Иркутск о дорожных обстоятельствах поездки с товарами на Макарьевскую ярмарку // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 165.
21. Письма воспитателя Василия Григорьевича Шелихова — Никиты Дрозд-Боначевского Михаилу Матвеевичу Булдакову в Санкт-Петербург. №147. Об обстоятельствах «многозаботной» поездки в Дерпт, о встрече с хозяевами квартиры и с благодарностью от профессора Германа за присланные экспонаты// Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 218–219.
22. Цит. по: *Ермолаев А. Н.* Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799-1871 гг.) / А. Н. Ермолаев; под ред. В. А. Волчека, А. Ю. Петрова. Кемерово, 2013. С. 385.

23. № 37. Письмо служащего РАК Ф. Расмуса К. Т. Хлебникову с рассказом о проделанном пути до Иркутска // От Кунгура до Русской Америки: маршрутами Кирилла Хлебникова: сб. док. / сост. А. В. Глушков, науч. ред., Д. С. Катаев, Ю. А. Кашаева, И. В. Киреев, М. Н. Лещев; Государственный архив Пермского края. Пермь, 2019. С. 80.
24. № 37. Письмо служащего РАК Ф. Расмуса К. Т. Хлебникову с рассказом о проделанном пути до Иркутска // От Кунгура до Русской Америки: маршрутами Кирилла Хлебникова. С. 80.
25. Письма Степана Никифоровича Мамаева Михаилу Матвеевичу Булдакову. №56. 1799 г., мая 15. — Из Усть-Кута в Иркутск с описанием обстоятельств поездки по реке Лене // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С.111.
26. Письма Николая Плескуньина Михаилу Матвеевичу Булдакову. № 106. 1799 г., июня 7. — Из Томска в Иркутск о дорожных обстоятельствах поездки с товарами на Макарьевскую ярмарку// Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 163.
27. Письма Николая Плескуньина Михаилу Матвеевичу Булдакову. № 107. 1799 г., июля 2. — Из Перми в Иркутск о дорожных обстоятельствах поездки с товарами на Макарьевскую ярмарку // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С.164.
28. Письма Ивана Осиповича Булдакова из Великого Устюга Михаилу Матвеевичу Булдакову в Санкт-Петербург. № 135. О влиянии запрета на порубки в государственных лесах на городское хозяйство и население Великого Устюга // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 197.
29. Там же. С. 197.
30. *Щепанская Т. Б.* Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX-XX вв. М., 2003. С. 150.
31. Там же. С. 150.
32. РГАДА. Ф. 1605. Оп.1. Д. 195. Л. 1.
33. Там же.
34. РГАДА. Ф. 1605. Оп.1. Д. 192. Л. 1 с об.
35. *Чебыкина Г. Н.* Великоустюгское купечество: страницы повседневной жизни в конце XVIII – первой половине XIX в.// Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 320.
36. Письма Петра Матвеевича и Любови Федоровны Булдаковых Михаилу Матвеевичу Булдакову. № 19. 1798 г., декабря 18. — Из Великого Устюга в Санкт-Петербург со сведениями о покупке коней в Казани, переправке их в Иркутск и с просьбой купить в столице эссенции для лечения // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 57.
37. Письма Петра Матвеевича и Любови Федоровны Булдаковых Михаилу Матвеевичу Булдакову. № 28. 1799 г., апреля 19. — Из Великого Устюга в Иркутск о возможном повышении цен на сахар из-за внешнеполитических обстоятельств, о халатности приказчика Шарова и попытке обмана заимодавцев // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования. С. 71.
38. Там же. С.71.

Библиография:

1. Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф. 341. Оп. 888. Д. 545.
2. Виньковецкий И. Русская Америка: заокеанская колония континентальной империи: 1804–1867. М., 2015.
3. Государственный архив Пермского края (ГАПК). Ф.445. Оп.1. Д.182.
4. Ермолаев А. Н. Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.) / Под ред. В. А. Волчека, А. Ю. Петрова. Кемерово, 2013.

5. Колпаков М. Ю., Михеев Д. В. Дорожная повседневность Псковского пограничья на заре Петровской эпохи // Genesis: исторические исследования. 2022. № 5. С. 30–42. DOI: 10.25136/2409-868X.2022.5.38145 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=38145.
6. Копелев Д. Н. От мыса Головнина к Земле Александра I: российские кругосветные экспедиции в первой половине XIX века. М., 2021.
7. От Кунгура до Русской Америки: маршрутами Кирилла Хлебникова: сб. док. / сост. А. В. Глушков, науч. ред., Д. С. Катаев, Ю. А. Кашаева, И. В. Киреев, М. Н. Лещев; Государственный архив Пермского края. Пермь, 2019.
8. Петров А. Ю. Российско-американская компания: деятельность на отечественном и зарубежном рынках (1799-1867). М., 2006.
9. Российский государственный архив Древних актов (РГАДА). Ф. 1605. Оп.1. Д. 192, 195.
10. Чебыкина Г. Н. Великоустюгское купечество: страницы повседневной жизни в конце XVIII-первой половине XIX в. // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования / Вологодский государственный историко-архитектурный и художественный музей- заповедник, Государственный архив Вологодской области / Ф. Я. Коновалов, Ю. С. Егорова и др.; под ред. Ф. Я. Коновалова. Вологда, 2018. С. 317–336.
11. Чебыкина Г. Н. История купеческой семьи Булдаковых в Великом Устюге // Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования / Вологодский государственный историко-архитектурный и художественный музей- заповедник, Государственный архив Вологодской области / Ф. Я. Коновалов, Ю. С. Егорова и др.; под ред. Ф. Я. Коновалова. Вологда, 2018. С. 246–272.
12. Чебыкина Г. Н. Устюжане в Русской Америке. Режим доступа: URL: https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/08_5.html. (Дата обращения: 25.09.2022)
13. Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX-XX вв. М., 2003.
14. Эпистолярное наследие устюгской купеческой семьи Булдаковых конца XVIII – первой четверти XIX века: тексты и исследования / Вологодский государственный историко-архитектурный и художественный музей- заповедник, Государственный архив Вологодской области / Ф. Я. Коновалов, Ю. С. Егорова и др.; под ред. Ф. Я. Коновалова. Вологда, 2018.

“If only God Helped to Leave Tomsk, and ahead is a Homeland”: Daily Life of Merchants and Employees of the Russian-American Company, while Journeys in the First Half of the 19th Century.

Yuliia Egorova

research associate, HSE

Russian Federation, moscow

Abstract

The article is devoted to the analysis of a set of ideas and practices that are associated with daily life of merchants and employees of the Russian-American Company, while journeys in the first half of the 19th century. Published and archival documents of personal origin, mainly personal and business letters are used in the article. Some sources were used for the first time in the article. The sources are stored in the Russian archives (AVPRI and GAPC). A variety of situations and the circumstances have been described in these documents, while journeys. The letters describe Russian merchants and employees of the Russian-American Company could find themselves in different situations while journeys. The focus of the article is on the socio-cultural aspects of the journeys. The focus is on interactions while journeys, communication, anthropology of the road. The study analyzes the iconic elements of the daily life of merchants and employees of the Russian-American Company, while journeys: significant events, places, situations.

Keywords: anthropology of the road, road infrastructure, merchants, Russian-American company

Publication date: 19.12.2022

Citation link:

Egorova Y. “If only God Helped to Leave Tomsk, and ahead is a Homeland”: Daily Life of Merchants and Employees of the Russian-American Company, while Journeys in the First Half of the 19th Century. // *Metamorphoses of History* – 2022. – Issue 26 [Electronic resource]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810023696-5-1> (circulation date: 15.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023696-5