



УДК 910.4(47)(093.3)
<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.108>

От Иркутска до Томска с чайным караваном: «Сибирский дневник» Тамаи Кисаку (1894 г.)

С. И. Кузнецов*

*Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация
Университет Хоккайдо, г. Саппоро, Япония*

Аннотация. Исследуется малоизвестный исторический источник – дневник японского путешественника и журналиста Тамаи Кисаку, который в 1893 г. отправился в Берлин через Россию (в пути он вел записи, которые составили несколько тетрадей). Отмечается, что наиболее интересным является дневник о путешествии из Иркутска в Томск с чайным караваном зимой 1893 г. (автор описывает почтовые станции сибирского тракта, ямщиков, сибирские реалии и население притрактных населенных пунктов).

Ключевые слова: Тамаи Кисаку, японский путешественник, Сибирь конца XIX в., сибирский тракт, чайная торговля.

Для цитирования: Кузнецов С. И. От Иркутска до Томска с чайным караваном: «Сибирский дневник» Тамаи Кисаку (1894 г.) // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2026. Т. 57. С. 108–115. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.108>

Original article

From Irkutsk to Tomsk with a Tea Caravan: The Siberian Diary of Tamai Kisaku (1894)

S. I. Kuznetsov*

*Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation
Hokkaido University, Sapporo, Japan*

Abstract. This article explores a little-known historical source – the diary of Japanese traveler and journalist Tamai Kisaku, who made a trip to Berlin via Russia in 1893. Along the way, he kept notes that filled several notebooks. The most interesting is the diary of the journey from Irkutsk to Tomsk with a tea caravan in the winter of 1893. The author describes post stations, coachmen, and conducts conversations with local residents. The author describes Siberian realities and the population of settlements along the route. The diary was first published in Germany in 1898. A Japanese translation was not published until 1963.

Keywords: Tamai Kisaku, Japanese traveler, Siberia in the late 19th century, Siberian Sled Route, tea trade.

For citation: Kuznetsov S.I. From Irkutsk to Tomsk with a Tea Caravan: The Siberian Diary of Tamai Kisaku (1894). *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2026, vol. 57, pp. 108–115. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.108> (in Russian)

В конце XIX – первых десятилетиях XX в. немало японцев совершили путешествие через Сибирь. Из тех, кто прошел этот нелегкий путь еще до открытия транссибирской железной дороги и составил путевые заметки или дневники, наиболее известны посол Японии в России Эномото Такэаки и военный атташе посольства в Берлине Фукусима Ясумаса. Позже по Сибири путешествовали филолог-русист Ясуги Садатоси, археолог и антрополог Тории Рюдзо и другие. Особое место среди них занимает Тамаки Кисаку, который зимой 1893 г. с санным чайным караваном проделал 30-дневный путь из Иркутска до Томска. В пути Тамаи вел ежедневные записи, в которых фиксировал почтовые станции, на которых караван делал остановки, села и города, которые они проезжали. Дневники Тамаи представляли собой толстые тетради в твердой зеленой обложке, напоминающие современные ежедневники. Записи он вел по-немецки, по-японски и местами по-русски темными чернилами перьевой ручкой. Почерк очень мелкий и разбирается с трудом. Опубликована была лишь та часть дневников, которая касается поездки с санным караваном от Иркутска до Томска в ноябре-декабре 1893 г. Этот дневник был опубликован в 1898 г. в Германии на немецком языке [3]. В Японии дневник стал известен только в 1963 г. после публикации его перевода на японский Накано Ёсио в изданной антологии путевых записок [4]. Другие части дневника – владивостокская, иркутская и томская – довольно подробно описаны японским исследователем жизни и деятельности Тамаи – Осима Микио [5]. В отличие от вышеупомянутых путешественников, Тамаи Кисаку отправился в путь на свой страх и риск, не имея ни достаточных средств, ни какой-либо поддержки. О том, что он отправляется в это довольно рискованное путешествие, знали лишь его родные и несколько друзей в Японии.

Тамаи Кисаку родился в 1866 г. в префектуре Ямагути, что на западе Японии. Уже в детстве он проявил незаурядные способности в учебе. Особенно успешен он был в изучении немецкого языка. Тамаи продолжил образование в Токио и даже поступил там в медицинский университет. Но из-за недостаточных средств бросил учебу и уехал на север – на о. Хоккайдо, где в г. Саппоро его приняли на работу в местном университете в качестве преподавателя немецкого языка. Однако его манит Европа и прежде всего – Германия, куда многие молодые японцы в годы модернизации второй половины XIX в. устремились за знаниями. В то время путь в Европу был один – по морю, через Сингапур и Индийский океан. Но Тамаи выбирает другой маршрут: Симоносеки – Корея – Владивосток – Хабаровск – Чита – Верхнеудинск – Иркутск – Томск – Санкт-Петербург – Берлин. Из Японии он отправляется в конце 1892 г. В пути он делает продолжительные остановки, чтобы заработать денег на дальнейшую дорогу: во Владивостоке работает в магазине Чурина, в Иркутске перебивается случайными заработками, в Томске получает поддержку от университетских профессоров и студентов и томской газеты «Сибирский вестник». Здесь ему удается собрать достаточно средств, и 26 февраля 1894 г. (27 год Мэйдзи) Тамаи Кисаку наконец прибыл в Берлин. Это произошло через 467 дней после отъезда из Японии.

Из Иркутска в Томск Тамаи отправляется с чайным караваном. Он прожил в городе около трех месяцев в поисках возможности продолжить путь на запад. Помогли случай и знакомство с агентом Российского общества транспортных кладей Н. И. Глушковым (Тамаи называет его «господин Грушков»). В Томск из Иркутска отправляется очередной караван с чаем, и Тамаи получает возможность поехать с ним. Это был очень тяжелый путь. Тамаи пишет: «Путешествие мое длилось около полугода. Одним из самых интересных, но также и самых напряженных и трудных участков был участок длиной 1800 км от Иркутска до Томска, который я проделал в санях-караване в лютый мороз (от -20 до -50 °С) и с короткими остановками для отдыха за 30 дней [3, р. 2]». Тридцатью годами раньше по тракту проехал русский писатель и этнограф С. В. Максимов, оставивший подробное описание своего путешествия: «Действительно, скучная степь: убийственное однообразие окрестностей, голые пространства, малая населенность, полное – зимнее – отсутствие всяческой жизни: все против вас... И снова остальные впечатления сбиваются на одно: на бесконечные возы с чаем, на желтенькие домики этапов в каждом селении, домики холодные, отапливаемые только в назначенный день прихода кандальной партии. Изредка разнообразит впечатление и самая эта кандальная партия, но уж лучше бы она и не разнообразила. Медленным шагом, побрякивая цепями, тянется она во всю длину селения и мучительно тоскливым голосом поет свою так называемую “милосердну”» [2, с. 124–126]. За несколько десятилетий жизнь здесь мало изменилась.

Тамаи отмечает: «Летом доставка грузов – нелегкое дело, потому что все дороги находятся в ужасном состоянии. И только зимой, когда благодатный слой снега покрывает все неровности, природа строит ровный путь для саней. Таким образом, хотя зимой караван проходит около трех с половиной верст в час между Сретенском и Верхнеудинском меньше из-за на редкость скверной дороги, летом они продвигаются куда как медленнее» [3, р. 3].

Тамаи подробно описывает жизнь сибирских ямщиков, перевозчиков чая: «Зимой, в среднем, каждые 30–40 верст караван останавливается в деревнях или на определенных хуторах (настоящих постоянных дворов в сибирских деревнях нет), а иногда и ночуют там. Однако ночной отдых длится всего 3–4 часа, а именно до тех пор, пока каждый из ямщиков не поест и не позаботится о своей пятерке лошадей. Затем путешествие продолжается. В дороге ямщики могут немного поспать, тогда они растягиваются на тюках с чаем. В нашем путешествии от Иркутска до Томска мы отдыхали 43 раза. На отдыхе самое главное – хороший чай. Без него нет ни покоя русским, ни утешения, ни удовольствия. Им трудно отказаться от чая. И это не только холодной зимой, но, как ни странно, даже летом, в жаркую погоду» [Ibid, р. 7]. Прожив часть зимы в Иркутске, Тамаи понимает, что длительное путешествие зимой невозможно без соответствующей экипировки: сибиряки давно выработали навыки, которые позволяют им переносить мороз во время долгого пути по малонаселенной местности. Дорожная одежда трактовых ямщиков обязательно включала в себя «две шубы» – полушубок, а сверху доха или тулуп. Тамаи одевается соответствующим образом: «На мне были

длинные шерстяные чулки, шерстяные кальсоны, поверх них обычные брюки, а сверху – толстые меховые штаны. На ногах были огромные меховые сапоги. В дополнение к обычной теплой одежде, поверх было две меховых шубы, одетых одна поверх другой, на руках – две пары меховых рукавиц. И все же я думал, что замерзну насмерть» [3, р. 23]. Бесперывная езда на большие расстояния, дорожная тряска, недосыпание, порой недоедание, зимние бураны и морозы стали настоящим испытанием для Тамаи, утомляли и даже расстраивали его здоровье. Многие для Тамаи были незнакомым, и осваиваться пришлось уже в пути. Так, оказалось, что чайный караван практически нигде не останавливался надолго. Уже на первой остановке Тамаи, полагая, что остановка будет долгой, не стал обедать, а взялся за свой дневник. Он пишет: «Как я ошибался! Только я закончил записывать свои наблюдения и хотел приняться за обед, как вдруг увидел, что ямщики уже собираются в путь. Пришлось выйти на мороз и утолять голод на ходу мерзлой колбасой и хлебом. В результате у меня начались сильные боли в желудке» [Ibid, р. 22].

Обоз с чаем, с которым двигался в Томск Тамаи Кисаку, был частью большой системы сибирского извозного промысла, который был широко распространен в Сибири и выступал связующим звеном между сельскохозяйственным и промышленным производством. Доставка грузов по Сибирскому тракту требовала большого количества ямщиков. До открытия Транссибирской железнодорожной магистрали по тракту проходило оживленное движение, так как он имел значение главной товаропроводящей артерии, особенно на участке от Иркутска до Томска. Здесь ежегодно перевозилось до 4 млн пудов грузов на 80–100 тыс. подвод, обслуживавшихся 20 тыс. ямщиков [1, с. 241]. Ямщики-тяжеловозы составляли временные артели, и подрядчик, ведущий ямщиков, был представителем и распорядителем такой артели. На его обязанности лежали переговоры с хозяином и доставщиками отправляемых грузов, он объявлял ямщикам хозяйскую цену за провоз. На обязанности подрядчика было держать «объездную», т. е. лошадь с кошевкой для объезда обоза с целью охраны и наблюдения за сонливými ямщиками. Во время пути подрядчик был полным хозяином артели. В Томск отправлялись обычно в ноябре (обоз, с которым отправился Тамаи Кисаку, выехал из Иркутска 25 ноября 1893 г.). Везли чай, более выгодным считалось возить байховый. В Иркутске на погрузку чая из таможни уходило 3 дня, до 35 дней обоз шел до Томска, столько же обратно. Плата в Томске составляла от 6 до 9 руб. за место кирпичного и 6–8 руб. байхового чая¹. Во время движения не редки были нападения разбойников или просто кражи – Тамаи описывает, как в их обозе «срезали» тюк с чаем. Обычно это происходило ночью, чай «варнаки» закапывали в снег и извлекали, когда обоз скрывался далеко за горизонтом. В случае утраты с чьего-либо воза товара или его порчи, убытки принимала на себя вся артель, деля поровну «по дугам»².

¹ Известия Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. 1890. № 1. С. 46.

² Там же.

По наблюдениям Тамаи, летом доставка грузов в Сибири – нелегкое дело, потому что все дороги находятся в ужасном состоянии. И только зимой, когда благодатный слой снега покрывает все неровности, природа строит ровный путь для саней. Таким образом, хотя зимой караван проходит около трех с половиной верст в час (между Сретенском и Верхнеудинском меньше из-за редкость скверной дороги), летом они продвигаются куда как медленнее. Обычно караван сопровождают 50–70 человек, но иногда и больше, если он состоит из 200–300 саней. Он писал: «Я путешествовал с караваном, состоящим из 225 саней. Сани или повозки всегда связаны по пять штук, но каждая тянется только одной лошастью. Однако только первая из этой пятёрки управляется кучером. На каждые десять лошадей, как правило, приходится одна свободная, запасная лошадь. Сани обычно грузятся значительно тяжелее, чем повозки, поскольку перевозить их легче. Обычно в сани грузят пять тюков чая, завернутых в бычьи шкуры, весом по 3–5 пудов каждый.

Меня заинтересовало, как кормят лошадей. На задке каждой повозки или саней находятся сено и мешок с овсом, которые лошадь, идущая следом, ест прямо на ходу. Поскольку перед носом первой лошади нет корма, лошадей постоянно меняют местами, обычно это происходит очень быстро и в определенные промежутки времени. Поэтому питание лошадей устроено превосходно, с другой стороны, животные демонстрируют чрезвычайную выносливость: за 30 дней пути, пройдя 1800 километров, мы не потеряли ни одной лошади. Я слышал, что участок между Иркутском и Томском часто преодолевался за 25 дней – поистине невероятная скорость, учитывая, что караван движется шагом. Впереди перед каждой лошастью обычно идет человек, которого время от времени сменяют. Его задача – следить за возможными опасностями во время похода и не допускать, чтобы лошади сбивались на слишком быстрый шаг, вследствие чего они быстро уставали. В случае опасности он громко кричит, а следующий за ним кучер повторяет этот сигнал и так он доходит до конца каравана. Особая бдительность необходима из-за довольно частых нападений разбойников. Разбойники обычно подкрадываются к последним саням, сбрасывают с них несколько тюков и быстро закапывают их в снег. С нами был такой случай: незамеченные разбойники подкрались к последнему кучеру и сбили его с ног, а затем отвязали целые сани, чтобы потом спокойно их разграбить. К счастью, кража была вовремя обнаружена: крики других кучеров предупредили весь караван и несколько выстрелов в сторону разбойников разогнали банду» [3, р. 3–4].

Тамаи удивлен выносливостью и неприхотливостью сибирских ямщиков. Это он заметил еще летом 1893 г., когда ехал по Забайкалью: «Летом караваны отдыхают в любом месте, где есть достаточно воды и пастбища. Даже ночью и в дождливую погоду, а дождь шел почти каждую ночь во время моей поездки, они [ямщики] довольствуются отдыхом под открытым небом. В дождливую погоду они отдыхают, укутавшись лишь одним шерстяным одеялом, которое является единственной защитой от непогоды. Очевидно, что такие ночевки под открытым небом во время грозы или сильного ветра – отдых не из приятных. К тому же, если у вас нет привычки к подобным ночевкам, вас не покидает чувство неуверенности из-за возможного нападения хищников, жаждущих добычи» [Ibid, p. 5].

В пути Тамаи наблюдает за повседневной жизнью почтовых станций и жителей тех домов, где останавливался. 27 ноября 1893 г., на третий день пути, караван остановился в Бурети. Тамаи записал: «Утром я встал в половине восьмого. Утренний туалет здесь заключался в том, что мне просто плеснули немного воды в руки и я умылся ей, как смог. Я не мог умываться, как это обычно делали русские – набирали воды в рот, потом понемногу сливали ее на руки и так умывались. Вообще-то я старался соблюдать все русские обычаи во время нашего путешествия, и только эта их привычка была мне не очень приятна. После этого я осмотрел дом и двор. Дома здесь строят из круглого леса. Внутренняя обстановка обычно крайне бедна; не соблюдаются и никакие санитарно-гигиенические правила, которые, между прочим, предписывает местная полиция. Зато в углу всегда находятся изображения святых – доказательство того, насколько важна здесь религия для жизни» [3, р. 29].

В пути Тамаи не имел какого-либо путеводителя или карты и названия населенных пунктов приводит в том виде, как воспринял их на слух. Из-за особенностей японского языка и последующего перевода их на немецкий это привело к многочисленным неточностям. Так станция Суховская у Тамаи – Суфовская, Вознесенский монастырь – Возносенский, Биликтуй – Бирикуцуй, Буреть – Брет, станция Черемховская – Череновская и т. д. В 1963 г., когда дневник Тамаи переводился уже на японский русские названия и фамилии изменились уже до полной неузнаваемости.

В пути Тамаи интересуется, что знают в Сибири о Японии. Он спрашивает об этом у хозяев гостиниц и у встретившихся ему попутчиков. На пятый день пути караван остановился на станции Заларинской. Тамаи сделал запись: «Меня поместили в хороший дом для приезжих. Правда, хозяйка сначала приняла меня за ямщика и даже хотела отправить в комнату с другими ямщиками, пока я не сказал ей, кто я на самом деле. После этого меня поселили в лучшую комнату. У хозяйки были две дочери – красивые девушки 16 и 18 лет, которые умели читать и писать. Мне показали русский учебник географии, в котором были между прочим рисунки представителей разных наций. Среди них была и японка. Однако в тексте японцы не упоминались, только китайцы. Поэтому девушки прежде не знали про японцев. Позже, когда был выпущен русский календарь с изображением Мукохаты Дзисабуро и Китагаити Ититаро, спасших жизнь российскому наследнику престола нынешнему царю Николаю II в Оцу близ озера Бива, недалеко от древней японской столицы Киото, они и узнали о японцах³. Я рассказал девушкам, что знал об этом покушении, и назвал имя убийцы – Цуда Сандзо из Иги близ

³ Инцидент в Оцу – покушение на жизнь цесаревича Николая Александровича, произошедшее в японском городе Оцу 29 апреля (11 мая) 1891 г. Наследник престола, посетивший страну в рамках восточного путешествия, подвергся нападению полицейского Цуды Сандзо, когда вместе с двумя принцами – греческим Георгом и японским Арисугавой – возвращался в Киото после посещения оз. Бива. Цуда кинулся к коляске, в которой рикша вез Николая, и саблей успел нанести два удара. На замешкавшегося Сандзо бросился рикша Николая Мукохата Дзисабуро, и после того как оружие выпало у Цуды из рук, другой рикша – Китагаити Ититаро, схватил саблю и ударил ею нападавшего по спине. Хотя полученные Николаем раны не были тяжелыми, программа пребывания в Японии была свернута; 1 (13) мая Николай вернулся на крейсер «Память Азова», где отпраздновал свой 23-й день рождения, а еще через шесть дней отплыл во Владивосток.

Киото. Он был психически нездоров и даже пытался убить мечом собственного дядю. Потом его приговорили к каторжным работам и отправили в Ку-сиро на о. Хоккайдо, где он и умер. А спасители наследника престола – два рикши получили в подарок по тысячи рублей каждый, а также пожизненную пенсию в тысячу рублей в год» [3, р. 36–37]. На станции Кимельтейской в гостевой комнате Тамаи увидел на стене картину, которая привлекла его внимание. Надпись на ней гласила: “Spaziergang Japanischer Apfen”, что означало «Прогулка японских обезьян». Тамаи пишет: «Насколько я прежде безразлично относился к изображениям обезьян, танцующих на канате, настолько здесь, в сердце Сибири, я с большим интересом рассматривал все, что хоть как-то связано с Японией. Но меня ждала еще большая радость. Ко мне зашел крестьянин, который прежде был моряком, побывал в Японии и немного знал японскую жизнь. Он даже спел мне две песенки гейш из Хакодатэ, которые выучил в Японии» [Ibid, р. 40–41].

Наблюдения Тамаи Кисаку ограничены короткими остановками на постоянных дворах, зачастую ночью, так что возможностей для наблюдения у него было немного. Правда, он уже неплохо владел русским языком и, следовательно, мог сравнительно легко получать интересующую его информацию от попутчиков, хозяев постоянных дворов и местных жителей. 24 декабря 1893 г. караван прибыл в Томск. На всем пути от Владивостока до Петербурга Тамаи получал помощь от незнакомых ему людей. В Иркутске это был В. Л. Приклонский – исследователь Якутии, член географического общества и чиновник особых поручений при генерал-губернаторе Горемыкине. В Томске – преподаватель местного технического училища Магнуссон, приютивший японца на все время его пребывания в городе. Осима Микио отмечает, что, будучи без гроша в кармане в Иркутске, Тамаи случайно познакомился с В. Л. Приклонским. Тот был весьма тронут рассказом Тамаи, особенно его стремлением в одиночку пересечь Сибирь, и выразил готовность оказать ему всю возможную поддержку, найти возможность отправить его в Европу. Пока же Приклонский дает Тамаи 10 руб. на первое время, а также зимнее пальто, валенки и теплые брюки. Тамаи тронут до слез этими неожиданными и душевными подарками [5, с. 56].

Путевые заметки иностранцев, которые решались посмотреть на Сибирь сто и больше лет назад, поражали современников. Дневники любознательного путешественника – Тамаи Кисаку занимают заметное место в этом ряду и расширяют наши представления о повседневной жизни в Сибири конца XIX в.

Список литературы

1. Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2014. 567 с.
2. Максимов С. В. Путь на Амур // Собрание сочинений. В 7 т. Т. 5. На Востоке: Путевые заметки. М. : Книжный клуб Книгоvek, 2010. 644 с.
3. *Kisak Tamai*. Karawanen-Reise in Sibirien. Berlin: Verlag von Karl Siegismund, 1898. 163 p.
4. Кисаку Тамаи. 私は冒険と結婚した / オサ・ジョンソン[著] ; 本多喜久夫訳 . シベリア隊商紀行 / 玉井喜作[著] ; 小林健祐訳 . 東洋放浪記 / メンデス・ピント[著] ; 近藤昇一訳. 東京 : 筑摩書房, 1963. Сибэриа тайсё: кико // Ватакуси-ва бокэн то кэккон сита (Сибирский

караванный путь / пер. Хонда Кикио // Я вышла замуж за приключения. Всемирная коллекция документальной литературы / сост. Оса Джонсон ; под ред. Накано Ёсио. Токио : Тикума Сёбо, 1963. 444 с.

5. *Осима Микио. 魯西亜 (ロシア) から来た日本人 : 漂流民善六物語 / 大島幹雄著東京 : 廣済堂出版, 1996. Россия кара Кита нихондзин хёрюмин дзэнроку моногатари. «Повесть о японце в России. Токио: Кодайдо, 1996. 227 с.*

References

1. Kationov O.N. *The Moscow-Siberian Route and Its Residents in the 17th-19th Centuries*. Novosibirsk, NGPU Publ., 2014. 567 p.
2. Maksimov S.V. *The Road to Amur. Collected Works in 7 vols. Vol. 5: In the East: Travel Notes*. Moscow, Knigovek Book Club, 2010, 644 p.
3. Kisak Tamai. *Karawanen-Reise in Sibirien*. Berlin, Verlag von Karl Siegmund, 1898, 163 p.
4. Kisaku Tamai. *I Married Adventure*. World Nonfiction Collection. Comp. Osa Johnson. Ed. Nakano Yoshio. Tokyo, Chikuma Shobo, 1963, 444 p. (in Japan)
5. Oshima Mikio. *A Tale of a Japanese Man in Russia*. Tokyo, Kodaido, 1996, 227 p. (in Japan)

Сведения об авторе

Кузнецов Сергей Ильич

доктор исторических наук, профессор,
заведующий, кафедра мировой истории
и международных отношений
Иркутский государственный университет
Российская Федерация, 664003, г. Иркутск,
ул. К. Маркса, 1
e-mail: s.kuznetsov@mail.ru
профессор
Университет Хоккайдо
Япония, г. Саппоро
e-mail: sergey.kuznetsov@hokudai.oia.ac.jp

Information about the author

Kuznetsov Sergey Ilyich

Doctor of Sciences (History), Professor, Head,
Department of World History and International
Relations
Irkutsk State University
1, K. Marx st., Irkutsk, 664003, Russian
Federation
e-mail: s.kuznetsov@mail.ru
Professor
Hokkaido University
Sapporo, Japan
e-mail: sergey.kuznetsov@hokudai.oia.ac.jp