

ДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ В ЭКОНОМИКЕ И СОЗНАНИИ ЯПОНЦЕВ: VII — ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX В.

© 2025

И. Ю. Авдаков¹

Дорожные станции занимали особо важное место в национальном хозяйстве Японии в VII — первой половине XIX в. Они прошли в своей эволюции три этапа. Первый связан с укреплением централизованного раннефеодального государства. Почтовые дворы строились в целях передачи правительственных распоряжений, контроля за доставкой налогов из сельской местности в столицу и за передвижением войск. Они осуществляли важные хозяйственные и информационные функции. В XI–XII вв. централизованное феодальное государство начало распадаться, что привело к упадку некогда процветавших почтовых дворов. Второй этап связан с появлением придорожных торговых станций и складов, их развитием и распространением на торговых путях в XIII–XVI вв. Третий этап развития дорожных станций и их расцвет приходится на XVII — первую половину XIX вв. В это время была преодолена феодальная раздробленность. Функции почтовых станций стали разнообразнее и сложнее. Они стали важным звеном в функционировании системы *санкин котай*. Почтовые станции укрупнялись, вокруг них появлялись гостиницы, цветочные магазины, чайные дома, общественные бани и прочее. Многие из почтовых станций преобразовывались в почтовые города. В народном сознании они сохранялись как уход от тяжелой регламентированной феодальным обществом жизни к легкому времяпрепровождению, полному развлечений и наслаждений. Революция Мэйдзи привела к краху почтовых станций. Железнодорожный транспорт и, в частности, вокзалы и станции стали символом модернизации и вестернизации.

Ключевые слова: почтовые станции, почтовые города, система санкин котай, тоя, водные почтовые станции

Для цитирования: Авдаков И. Ю. Дорожные станции в экономике и сознании японцев: VII — первая половина XIX в. *Вестник Института востоковедения РАН*. 2025. № 3. С. 22–26. DOI: 10.31696/2618-7302-2025-3-022-026

ROAD STATIONS IN THE ECONOMY AND CONSCIOUSNESS OF THE JAPANESE, SEVENTH TO NINETEENTH CENTURY

Igor Yu. Avdakov

Road stations occupied a particularly important place in the national economy of Japan in the seventh-first half of the nineteenth centuries. They have gone through three stages in evolution. The first is related to the strengthening of a centralized early feudal state. Postal yards were built in order to transfer government orders, control the delivery of taxes from rural areas to the capital and the movement of troops. They performed important economic and informational functions. In the eleventh – twelfth century, the centralized feudal state began to

¹ Авдаков Игорь Юрьевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва; avdakovigor@yandex.ru

Igor Yu. Avdakov, PhD (Econ.), Leading Research Fellow, Institute of Oriental Studies RAS, Moscow; avdakovigor@yandex.ru
ORCID ID: 0000-0003-3403-3479

disintegrate, which led to the decline of the once flourishing post yards. The second stage is connected with the appearance of roadside trading stations and warehouses, their development and distribution on trade routes in the 13th-16th centuries. The third period - the heyday of road stations occurred in the seventeenth — first half of the nineteenth centuries. At this time feudal fragmentation was overcome. The functions of postal stations have become more diverse and complex. They have become an important link in the functioning of the *sankin kotai* system. Postal stations expanded, hotels, flower shops, tea houses, public baths, and more appeared around them. Many of the postal stations were transformed into postal towns. In the popular consciousness, they persisted as a departure from the hard life regulated by feudal society to an easy pastime full of entertainment and enjoyment. The Meiji Revolution led to the collapse of the postal stations. Railway transport, and in particular train stations, have become a symbol of modernization and westernization.

Keywords: postal stations, postal towns, sankin kotai system, toya, water postal stations

For citation: Avdakov I. Yu. Road Stations in the Economy and Consciousness of the Japanese: Seventh to Nineteenth Century. *Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN*. 2025. No. 3. Pp. 22–26. DOI: 10.31696/2618-7302-2025-3-022-026

Нигде в мире придорожные почтовые станции не играли такой важной роли в национальном хозяйстве страны и восприятии их жителями, как в Японии. В раннем средневековье дорожные станции (почтовые дворы) занимали значительное место в жизни японского общества. Первые упоминания о них имеются в написанном в 645 году «Манифесте Тайка». В нём указывается на необходимость создания сети почтовых дворов для быстрой доставки распоряжений правительства. Придорожные станции непрерывно строились во время формирования раннеяпонского централизованного государства, сыграв большую роль в создании единого информационного, торгового и транспортного пространства [Japan, 1993, p. 1222].

В отличие от почтовых дворов водные почтовые станции не получили такого широкого распространения в Японии того времени.

Известный японовед А. Н. Мещеряков отмечает: «При создании общегосударственной системы сообщения водные коммуникации были почти полностью проигнорированы (это касается как рек, так и моря)... Хотя и существовали расположенные на реках водные почтовые станции, число их было крайне невелико». Далее он же поясняет: «Данная стратегия была, несомненно, стратегией чисто сухопутного земледельческого государства» [Мещеряков, 1999, с. 90]. Централизованное раннефеодальное государство существовало в значительной степени за счет налогов, поступающих из сельской местности в натуральной форме (рис, хлопок, соль, соя и пр.). Доставка налогов в столицу осуществлялась назначенными деревенской общиной крестьянами. Она же обеспечивала провиант для поддержания сил посланных с натуральными продуктами крестьян. В дороге крестьяне, транспортировавшие грузы, использовали вычужный транспорт или вовсе несли их на себе. Почтовые станции не предоставляли странствующим крестьянам ночлега, они были вынуждены ночевать в палатках или вообще под открытым небом. Малочисленные мелкие торговцы тоже не имели доступа к почтовым станциям [Мещеряков, 1999, с. 90]. Администрация почтовых станций была обязана обеспечивать лошадьми правительственных гонцов, а в случае отсутствия брать их у общин прилежащих деревень, которые несли гужевую повинность. Также почтовые дворы несли ответственность за состояние местных дорог, поддерживая их в надлежащем состоянии. Для этого администрация придорожных станций предписывала общинам ремонтировать дороги. Таким образом, почтовые станции осуществляли важные хозяйственные и информационные функции, удовлетворяя потребности государства [Traganou Jilly, 1997, p. 18].

В обязанности почтовых станций входило предоставление ночлега и, в случае необходимости, лошадей для правительственных курьеров, доставлявших распоряжения правительства из центра

на места, чиновников по особым поручениям, служилых людей (самураев) и других государственных лиц.

Опора государства на почтовые станции позволяла властям долгое время управлять страной из единого центра и сохранять единое экономическое, информационное и транспортное пространство. Но уже в XII веке централизованное феодальное государство начало распадаться, что привело к упадку некогда процветавших почтовых дворов. Такое их обветшание и запустение продолжалось некоторое время, пока в XIII в. экономически не окрепли оптовые торговцы (*тоя*). Как отмечал академик Н. И. Конрад, «...эти тоя принялись за взятого рода транспортные операции, а также за устройство в оживленных местах постоянных дворов (аналог почтовых станций — И.А.), складов и т. п.» [Конрад, 1931, с. 626].

Резкое увеличение числа и расцвет самих почтовых станций (*сукуба эки*) приходится на конец XVI — начало XVII вв. В это время Ода Нобунаки, Тоётоми Хидэёси и Токугава Иэясу смогли объединить страну, преодолев феодальную раздробленность, и приступили к налаживанию надёжной правительственной связи с регионами. Для этого в ускоренном темпе начали строиться почтовые станции. В эпоху Эдо (1603–1868 гг.) в систему основных наземных путей входило пять дорог, главной из которых являлась 500-километровая Токайдо, соединившая по побережью Киото — императорскую столицу и Эдо (современное название — Токио) — резиденцию сёгуна. Несколько протяженнее, чем Токайдо, была идущая по горной местности дорога Накасендо, соединившая тихоокеанское побережье с Киото. Вдоль Токайдо и Накасендо было построено соответственно 53 и 67 почтовых станций.

Помимо правительственной связи почтовые станции помогали сохранять централизованное феодальное государство. Они обеспечивали жильём, лошадьми (в случае их смены) и всем необходимым крупных феодалов (*даймё*), их самураев и челядь во время их переезда из своих владений в Эдо в соответствии с системой *санкин котай*. Она обязывала периодически (1–2 раза в год) проживать в столице сёгуна (Эдо), оставляя там на постоянное проживание членов своих семей в качестве заложников. Расходы на многолюдные процессии в столицу, содержание семей и челяди истощали ресурсы даймё, что снижало вероятность их восстания против сёгуна, охлаждало сепаратистские настроения. Система санкин котай предусматривала государственную поддержку почтовых станций [Ищенко, 1999, с. 134].

Около почтовых станций, паходившихся обычно на расстоянии 10–19 км друг от друга, строились постоянные дворы, гостиницы, торговые лавки, бани. У промежуточных станций стояли чайные дома. Гостиницы подразделялись на гостиницы высшей категории (*хондзин*) для даймё, первой категории (*ваки-хондзин*) для государственных чиновников и самураев, второй категории (*ядоя*) и почлежки для носильщиков (*кумосукэ*). Почтовые станции вдоль оживленных дорог обрастали многочисленными лавками, предлагавшими просежающим разнообразные товары, чайными домами, гостиницами. На месте почтовых станций образовывались целые почтовые города (*сукуба мати*) [Japan..., 1993, p. 1222].

Регионы, прилегавшие к дорогам, экономически процветали. Некоторым исключением были, пожалуй, только деревни, которые несли гужевую повинность. Размах коммерческой деятельности вокруг почтовых станций был настолько широкий, что это дало основание врачу голландской фактории Ф. Зибольду, автору этнографического исследования «Япония. Архив для описания Японии 1832–1851», отметить, что «за исключением небольшой части Токайдо, которая идет по горным районам, дорога состоит из непрерывной линии городов, деревень и чайных домов» [Siebold, 1861, p. 32].

Почтовые станции остались в народном сознании достопримечательностями, а путешествие — уходом от тяжелой реальной жизни, полной условностей, строгих обязанностей и регламентаций, к приятным размышлениям, развлечениям и наслаждениям. Многочисленные сувенирные лавки и цветочные магазины, чайные дома, общественные бани, создаваемые для отдыха путников,

составляли особый мир. Он занимал часть жизни разных слоев общества — от даймё до крестьян, мелких купцов и деклассированных самураев и нашел свое отражение в укиё — культуре, основанной на путешествиях, медитации, получении удовольствия. Хорошо известны во всем мире знаменитые картины Хиросиге, который путешествовал в 1832 г. из Эдо в Киото и обратно. Это путешествие было запечатлено не только в серии замечательных картин «Токайдо годюсанцуги» («Пятьдесят три станции дороги Токайдо»), но и в серии из 20 картин с видами Токайдо, выполненной им позднее [Traganou Jilly, 1997, p. 18].

По мере развития ремесел и торговли укреплялись и разрастались торговые дворы и склады. Вокруг них появлялись торговые дома, гостиницы, магазины и пр. Постепенно многие из них превращались в города. В них развивалось предпринимательство. Начали разлагаться феодальные устои.

Кардинальные изменения в судьбу почтовых станций внес курс нового императора Мацухито (Мэйдзи). Он покончил с изжившим себя феодальным режимом сёгуната и заданья целью поднять Японию до уровня развития западных стран. Национальная экономика укреплялась на путях модернизации и вестернизации. Триггером хозяйственного развития стали железнодорожный транспорт и текстильная промышленность. В целях укрепления централизованной власти и модернизации экономики государство обеспечило высокие темпы строительства железных дорог, вокзалов и станций. Последние пришли на смену почтовым станциям. К железнодорожным станциям перешли некоторые функции почтовых станций. Например, на зданиях как почтовых, так и железнодорожных станций вывешивались императорские указы и другая информация, поступавшая из центра. Но в целом они не только внешне, но и по существу отличались друг от друга. Почтовые станции обеспечивали нужды феодальной Японии, способствуя воспроизводству феодальных отношений. Железнодорожные станции, ставшие одним из символов вестернизации и модернизации, играли важную роль в перевозке людей и транспортировке товаров [Eiichi Aoki, 2000, p. 22].

Появление железных дорог приводило к упадку тех почтовых станций и городов, которые были в отдалении от них. С проведением железных дорог к городам они встраивались в капиталистическую производственную и социально-экономическую структуру и становились важным звеном общественного воспроизводства. Им стали чужды многие традиции и обычаи феодальной Японии, а также устаревшие объекты инфраструктуры, такие как почтовая и транспортная связь феодального типа [Eiichi Aoki, 1994, p. 34]. По всем пяти главным дорогам почтовые города и станции меняли свой феодальный облик на капиталистический. Производство и торговля в почтовых городах, которые не обновлялись, становились убыточными. Особенно это заметно по городам, расположенным около Токайдо, — дороги, связывающей крупные города тихоокеанского побережья. Строительство железной дороги Токайдо велось главным образом вдоль древней дороги Токайдо. Однако были и отклонения от маршрута, вызванные в основном труднопроходимыми для железнодорожного строительства горными породами. Так, железная дорога огибала район вокруг горы Хаконэ и знаменитый в эпоху Эдо пропускной пункт и почтовый город Хаконэ. Она шла по более удобному маршруту через Ойсо, Кодзу, Готэмба, Нумадзу, оставляя в стороне почтовые станции в Одавара, Хаконэ и Мисима. У Ацута (недалеко от Нагоя) железная дорога следовала по древнему пути Минпо к знаменитому почтовому городу Сэкигахара, процветавшему во времена Токугава. Затем дорога поворачивала к югу, достигая южной части озера Бива. Таким образом, целый ряд почтовых станций по дороге Токайдо от Кувана до Исибе оказались вдали от железной дороги, и расположенные вокруг них торговые, жилищные и увеселительные заведения стали убыточными. Лишь позже в эти места были проведены частные железные дороги, оживившие предпринимательство [Eiichi Aoki, 2000, p. 21].

Почтовые города и станции по дороге Косюкайдо пострадали от отсутствия железных дорог не менее, чем по Токайдо. Например, в период Токугава шёлк-сырец, производимый в районе Сува,

отвозился на лошадях по дороге Косюкайдо через почтовый город Кофу в Хатиодзи (160 км) и далее в обработанном виде в порт Иокогаму и Токио. После строительства железной дороги Син'эцу, проходившей северо-восточнее этого древнего пути, бывший почтовый город Кофу и множество почтовых станций пришли в запустение. Власти и предприниматели префектуры боролись за проведение к их городам государственных железных дорог. Предприниматели доказывали важное значение экспорта шёлка-сырца для страны и приобрели значительную часть железнодорожных боёв, выпущенных правительством для финансового обеспечения строительства. Согласившись с предложением деловых кругов пачать строительство, железнодорожную линию Тую продлили до Окая (за станцией Сува) — одного из основных центров по продаже шёлка-сырца в районе Сува. Вскоре после открытия этой линии производство шёлка-сырца в Сува резко увеличилось, а спрос за шёлк в таком крупном районе, как Кансай (включающий Осаку, Киото, Кобэ с их пригородами), был полностью удовлетворен за счет шёлка из этого района. Открытие железнодорожной линии Тую привело к росту экономической активности во всех районах, прилегающих к железной дороге, и, наоборот, кустарное производство, оставшееся вдали от магистрали (например, в долине Ина), стало падать. Почтовый город Кофу вновь приобрел свое значение. Данный пример — лишь один из многочисленных, показывающих, как появление нового вида транспорта приводило к росту экономической активности прилегающих к железным дорогам районов и хозяйственному упадку отдаленных территорий [Eiichi Aoki, 2000, p. 22].

Железнодорожные станции не являются объектом исследований этой статьи. Поэтому представляется целесообразным отметить лишь следующее. Первые железнодорожные вокзалы строились по западной технологии и в европейском архитектурном стиле. Если вначале они были деревянными, то вскоре их стали возводить из кирпича. Основная атрибутика архитектуры западноевропейских вокзалов перенималась японцами. Одним из важных элементов этой атрибутики были часы. Появление расписания на станциях способствовало укреплению понимания японцами важности перехода страны на единое время. Общее время способствовало четкости работы страны, приучало японцев к ритмичности деловой жизни.

Немаловажно и то, что около крупных железнодорожных вокзалов и терминалов частные железнодорожные компании стали строить в начале XX века гостиницы, отели, магазины и даже театры, парки отдыха и пр. В этом видится определённая преемственность железнодорожных и почтовых станций, сочетание традиции и современности.

Литература / References

- Конрад Н. И. *Япония. Исторический очерк. От древнейших времён до революции Мэйидзи*. М., 1931 [Konrad N. I. *Japan. Historical Essay from ancient Times to the Meiji Revolution*. Moscow, 1931 (in Russian)].
- Лешенко Н. Ф. *Япония в эпоху Токугава*. М., 1999 [Leshenko N. F. *Japan in the Torugawa era*. Moscow, 1999 (in Russian)].
- Мещеряков А. Н. Объём письменной информации в Японии VIII–X вв. // *Социосестественная история*. Выпуск XIII. М., 1999 [Mesheryakov A. N. The volume of written information in Japan VIII–X c. *Socio-Natural History*. Collection Issue XIII. Moscow, 1999 (in Russian)].
- Eiichi Aoki, Mitsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. *A History of Japanese Railways 1872–1999*. Tokyo, 2000.
- Eiichi Aoki. Expansion of Railway Network. *Japan Railway and Transport Review*. Tokyo, June 1992, Number 2.
- Siebold F. F. *Nippon. Archiv zur Beschreibung von Japan*. 1832–1851. Leiden, 1854.
- Traganou Jilly. The Tokaido-Scenes from Edo to Meiji Eras // *Japan Railway and Transport Review*. Tokyo, 1997. No. 3.
- Japan. An Illustrated Encyclopedia*. Tokyo, 1993.