

『シベリア隊商紀行』玉井喜作 小林健祐訳 世界ノンフィクション全集 47 所収 筑摩書房 1963 年刊

■基本文献

- 『シベリア隊商紀行』玉井喜作 小林健祐訳 「世界ノンフィクション全集 47」1963 年 筑摩書房 所収

付録「百年前、日本人数名によるシベリア経由の世界紀行」

原文はドイツ語で 1898 年ベルリンで刊行された。"Karawanen-Reise in Sibirien"

漢字題「西比利亜征様紀行」

原本刊行後 65 年たって初めて日本語訳が出版された。

喜作の娘の還暦を前にして、孫が朝日新聞に投書した記事

「母の還暦のお祝いのために、誰か、私のおじいちゃんがドイツ語で書いた『シベリア隊商紀行』を日本語に訳してくれませんか」に応えたのが、山口大学でドイツ語を教えた訳者。

付録として「百年前、日本人数名によるシベリア経由の世界紀行」あり。

18 世紀後半の若宮丸乗り組み津太夫、儀兵衛、佐平、太十郎らが石巻から出港後、難破して東シベリア海岸に打ち上げられ、のち 1803 年皇帝アレクサンドルに謁見し長崎伊王島に帰還するまでの物語。

- 『キサク・タマイの冒険』湯郷将和（ゆごうまさかず）著 1989 年 新人物往来社刊

著者は玉井喜作と同じ山口出身。遺族からの依頼で資料提供も受け、執筆。

後半はベルリン時代『東亜』刊行および明石元二郎への協力などが主。

- 『シベリア漂流—玉井喜作の生涯』大島幹雄著 1998 年 新潮社刊

ロシア、シベリアへの思い入れが深い著者が江戸時代の漂流民を調べているうちに、玉井喜作に出会い、一書をなす。

喜作の日記、ノートを基に、シベリア旅行の部分も詳しい。

著者は、『虚業成れり—「呼び屋」神彰の生涯』2003 などを著しており、ノンフィクション作家、サーカス・プロモーター。

▼長澤和俊『日本人の冒険と探検』白水社 1973 年

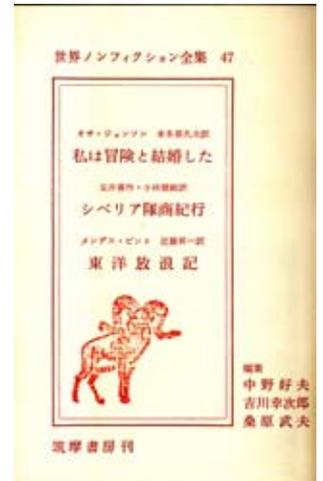
▼平野久美子編『伝説の旅人』文春ネスコ 2001 年

▼産経新聞「日本人の足跡」取材班『日本人の足跡 三』産経新聞社 2002 年



「シベリア隊商紀行」（ドイツ版）

上 ドイツ語版
右 筑摩ノンフィクション全集の扉



■概 略 明治時代中期に、堪能なドイツ語と旺盛な好奇心のみを元手に、徒手空拳シベリアを西に旅し、ベルリンに達した快男児玉井喜作。その旅行中、磚茶を運ぶ馬橇のキャラバンに加わり、真冬のシベリア、イルクーツクからトムスクまでの1800kmを30日間で走り抜けた紀行。

■時代背景 「年表」参照

■旅 程 「全行程地図と乗り物」「玉井の行程」「イルクーツク→トムスク行程」参照

■シベリアの茶の輸送

●どんなキャラバンだったか？

・「ロシア輸送会社」資本金300万ルーブル。全ロシアおよび上海・香港・ロンドン・マルセイユ・ハンブルグ・ライプツィヒに支店をもつ。

・茶の運賃……1プード(16.38kg)あたり

・夏は馬車、冬はソリ。冬の方が速い。

・一台の荷は、一個3～5プード(50kg～80kg)の雄牛の皮で包まれた茶包み5個。250kg～400kgの荷。

・玉井の属した隊は2人の隊長 ソリ225台 馬240頭 馭者45人 長さ2km以上 馬10頭に予備馬1頭。

・普通50台～70台、時には200～300台のときも。

・5台のソリを結び最所のそりだけ馭者がつく。

・ソリのうしろに干し草やカラスムギー桶がおいてあり、後に続く馬が歩きながらそれを食べる。

・先頭の馬にはそれがないので、適当なときに素早く馬を交換する。

・このため馬は持続性を発揮、1800kmを旅しても一頭も失わず。

・夏には水と牧草さえあれば、何処でも休息する。

・冬は指定されている家、屋敷に泊まる。

・馭者はたとえばチターウエルフネウジンスクならブリヤート・モンゴルが多い。

・盗賊もいる。

・輸送量 トムスクでは往復2000台／一日

・30日、1555露里で43回休憩。夜の休息は3～4時間。

時速3.5露里くらい。

・タラントスとは、2～4頭だての旅客用大型馬車。スピードはある200露里／24時間ということもあり。

・荷物……西←東は大半が茶、毛皮。西→東は食料、衣類、機械。

・西→東はイルクーツクかウエルフネウジンスクまで。チタより東はすべて船で大西洋、インド洋経由。

●シベリアの交通(シベリア鉄道開通以前)

・茶の輸送路

【海上路】漢口—(長江)—上海—長崎／ウラジオストク—ニコライエフスク(アムール河口)……外洋

ニコライエフスク—ハバロフスク—ブラゴベシチェンスク—シルカ河



玉井喜作 シベリア旅行中の服装 ベルリン到着時に撮影

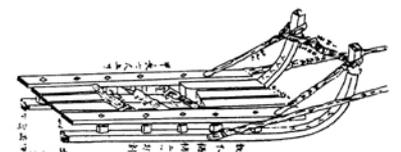


玉井喜作の日記

玉井の日記 日本語・ドイツ語・ロシア語が混在



冬の荷橇



ロシア型馬橇



ウハーヴイ(波のような起伏が出来た道路)

—ストレッチチンスク……この流域の船は50隻～100隻もあり。
冬は6～7ヶ月結氷して停止。
ここから陸路 ストレッチチンスクーネルチンスクーチター
—ウエルフネウジンスク

【内陸路】天津—北京—ウルガ（ウランバートル）—マイマ
イチン（アルダンブラーク）—キャフターウエルフネウジンスク

ウエルフネウジンスクーセレンガ河—バイカル湖—アンガラ
川—イルクーツク—トムスク—ボルスク—（オビ川）—チューメ
ン—エカテリンブルグ—ペルム—（汽船）ニジネイノヴゴロド

・以上で約一年かかる。
・【南回り】インド洋経由—スエズ運河—6～7週間—オデッ
サ—鉄道—ヨーロッパ ロシア政府の関税が高い

「19世紀後半から20世紀初頭にかけてのロシアの茶貿易—
汽船との関連を中心に—」左近幸村 『スラヴ研究』NO.59 2012



タランタス



シベリアの徒刑囚の群れ

■シベリア流刑囚の群れ 訳文では亡命者・追放者と書かれる

・男・女・子供、徒歩での300人。病気で歩けないもののみ50人
ほど轎に乗る。

- ・真冬に毛皮外套1枚だけの薄着。
- ・5～6人の囚人に1人の銃剣をもったコザック騎兵。
- ・タランタスは使わず。政府は追放者どもを歩かせて、ことさらに
苦しめたいのだ。

・ペテルブルグ—イルクーツクまで徒歩だけだと1年もかかること
がよくある。タランタスなら8～10日。

・開発のための強制労働へ。
・でっち上げや、些細な罪でつかまり、釈放に必要な金が払えない
ので、流罪になると玉井は言う。

・年間1万7、8000人がシベリア送りになる。囚人の妻子も強
制的に同行させられる。

・19世紀半ばから（1860年代）流刑囚は急増。農民暴動多発
のため。

- ・村々の中心人物はすべて謀反人としてシベリア送り、という。
- ・ロシアの東進に拍車のかかった時期。思想犯・国事犯のシベリ
ア送りは年間150～200人くらいという。



トムスク付近の囚人たち

トムスク付近の囚人たち

■旅行中のトラブル

- 金が無い、仕事がない。
- ウラジオストクで警察に捕まり留置さる。
- 病気 痔 冷えたものを食べての腹下し 寄生虫（サナダム
シ・回虫） 淋病 最後は結核で病死。

■『東亜』創刊

- ・はじめはハンブルグ・ベルリンで貿易会社、新聞社記者を
- ・日清戦争がはじまり、「黄禍論」への反発？
- ・ベルリンで8年間刊行、死後は後継者が3年間刊行
- ・はじめは殆ど自分で原稿書きから。



総合月刊誌『東亜』

- ・寄稿者に A . シーボルトあり。

■日露戦争

- ・明石元二郎（対露諜報活動の親玉）への協力？

■私設公使といわれて

- ・ドイツ留学生が一番多かった頃。毎年20人前後。



ベルリン着12年日の記念日の寄せ書き

玉井宅に集った人々の寄せ書き集より

●磚茶 (ジュアンチャ、ひちゃ、とうちゃ、せんちゃ) は、英語圏では Tea brick と呼ばれている。

『磚』とは煉瓦という意味で、煉瓦あるいは敷石のような薄い長方形の板状のものを指す。新疆ウイグル自治区の回教徒の為に、持ち運びに便利のように加工されたのが始まりとされる。

黒茶を原料とする黒磚茶や茯磚茶 (湖南省)、老青茶を原料とする青磚茶 (湖北省)、紅茶を圧縮成形した米磚茶 (四川省) などがある。ただし花磚茶は、同じ磚茶という名称を使用しているものの円柱形である。日本でも明治から第二次大戦前までは熊本県宇城市小川町などで紅磚茶が生産され中国やロシア方面に輸出されていた。

方茶 (ホウチャ) も、磚茶の一種。平たい正方形に整形される。上面に文字があしらわれていることが多い。
<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%B7%8A%E5%9C%A7%E8%8C%B6>

●義勇海運・義勇艦隊

1877年に始まった露土戦争の結果、1878年のベルリン会議後、海洋国家イギリスに対抗する必要がロシアの人々の間で説かれ、民間からの義捐金によりロシア義勇艦隊という海軍の補助部隊が1878年に作られた。

義勇艦隊はオデッサとウラジオストクを結び、兵士、移民、茶の輸送に活躍することになる。義勇艦隊発足の経緯と移民の輸送については原暉之『ウラジオストク物語：ロシアとアジアが交わる街』三省堂、1998年、102-125頁、

大正初期、帝政ロシアの商船艦隊が日本との間に定期航路を開設しました。この艦隊の威容を見た当時の人々は、「義勇商船艦隊」と呼んだ。

■西比利亞横断一覽表(金百円=百五十ルーブルの相場として。)

○ウラジオストック発—アリバロフ
二〇八露里七日間
荷車七ルーブル

○アリバロフ—ハバロフスク
七六六露里七日間
汽船三ルーブル八三カペイカ

○ハバロフスク—ブラゴベシチェンスク
一〇四六露里七日間
汽船五ルーブル二三カペイカ

○ブラゴベシチェンスク—スレチェンスク
一一七二露里九日間
汽船五ルーブル八三カペイカ
(ハバロフスク—スレチェンスク間) 黒龍江を遡り絶景云う可らず。

○スレチェンスク—ネルチンスク
九七・七五露里二日間
荷車二ルーブル

○ネルチンスク—チタ
二六七・二五露里八日間
荷車五ルーブル
(スレチェンスク—チタ間) 道路険悪強盗多く西比利亞旅行中尤も危険にして困難なる地なり。

○チターヴェルフネウジンスク
四三八露里 = 二日間
荷車五ルーブル
(チターヴェルフネウジンスク間) 道路平坦、プレツキー〔ブリヤード〕人の村落多し。

○ヴェルフネウジンスク—イルクーツク
三六〇露里四日間
汽船六ルーブル八〇カペイカ
(ヴェルフネウジンスク—イルクーツク間) セレンガ川を下りバイカル湖を遡り、アンガラ川を下り、イルクーツク府に出ず。

○イルクーツク—トムスク
一五五九露里三〇日間
荷車(実際には冬だったので馬橋) 二〇ルーブル
(イルクーツク—トムスク間) クラスノヤルスク、アチンスクを往道路困難なる場所なし。

○トムスク—チュメニ【トムスク以降は一般的行程?】
一五〇九露里八日間
汽船七ルーブル六〇カペイカ

○チュメニ—ペルミ
六七一露里二日間
汽車一ルーブル九カペイカ
(チュメニ—ペルミ間)
ヲブ川〔オビ〕を下りトボルスクを経てチュメニに通ず。
チュメニ—ペルミの中間にウラル山、ウラル山高く即ち欧亜の境界にして西比利亞に至り着く。

○ペルミ—ニジニ・ノヴゴロド
九九二露里六日間
馬車三ルーブル

○ニジニ・ノヴゴロド—モスクワ
四一六露里一日間
汽車五ルーブル八九カペイカ

○モスクワ—ペテルブルグ
六〇四露里一日間
汽車八ルーブル六八カペイカ

(全体) 一〇一〇六露里一〇五日間
九六ルーブル九五カペイカ

●貨幣価値(明治30年頃の1円=今の2万円?)
150ルーブル=100円(当時の) ……(今の) 200万円
1ルーブル ……(今の) 1万3400円
茶箱1梱300ルーブル=200円(当時の) ……(今の) 400万円
全行程 96ルーブル95カペイカ ……約128万円
イルクーツク—トムスク 20ルーブル ……約26万8000円

1866	慶応2年	玉井喜作生まれる。周防国熊毛郡光井村（現在の光市）。		
1867	明治元年			
1868	明治1年			
1869	明治2年			
1870	明治3年			
1871	明治4年			
1872	明治5年			
1873	明治6年			
1874	明治7年	喜作、小学校入学		
1875	明治8年			
1876	明治9年			
1877	明治10年			西南の役
1878	明治11年	榎本武揚（海軍中将・ロシア全権公使）	ペテルブルグーウラジオストク66日	『西比利亜日記』
1879	明治12年			
1880	明治13年	西徳二郎（のちの駐ロシア公使） 喜作、広島中学入学	中央アジア旅行の後シベリア経由	『中亜細亜紀事』
1881	明治14年	喜作、東京府下独逸学校に学ぶ		
1882	明治15年	喜作、帝大医学部予備門入学		
1883	明治16年			
1884	明治17年	喜作、原田エツ（15歳）と結婚		
1885	明治18年			
1886	明治19年	黒田清隆（のちに総理大臣） 喜作、私立東京速成学館設立（翌年東京独逸専門学校と改称）	樺太ーペテルブルグ76日	『環游日記』
1887	明治20年			
1888	明治21年	札幌農学校へ赴任		
1889	明治22年			帝国憲法発布
1890	明治23年	チェーホフ		『シベリアの旅』発表 第一回帝国議会
1891	明治24年	ジョージ・ケナン 喜作、札幌農学校依願退職		『シベリアと流刑制度』刊行 大津事件 シベリア鉄道起工
1892	明治25年	福島安正（陸軍中佐）	ベルリンーウラジオストク1年4ヶ月	談話『単騎遠征録』
1893	明治26年	喜作、シベリア横断	ウラジオストクーベルリン1年5ヶ月	『西比利亜征榎紀行』1898刊
1894	明治27年			日清戦争始まる
1895	明治28年			
1896	明治29年			
1897	明治30年			
1898	明治31年	喜作、月刊貿易雑誌『東亜』発刊		
1899	明治32年			
1900	明治33年			義和団事件
1901	明治34年			
1902	明治35年	喜作の妻子ベルリン着		
1903	明治36年			日露戦争始まる
1904	明治37年			
1905	明治38年			
1906	明治39年	喜作、ベルリンにて死去		
		(数年にわたる事項は開始年のみ表示)		

イルクーツ クートムス ク		1893 年		明治 26 年	1800km	冬の隊商とはどんなものか知りたくて。
第一日	12 月 7 日	(木)	早朝	イルクーツク出 発	アンガラ橋に 税関	寒い朝。橇 2 2 5 台、馬 2 4 0 頭、御者 4 5 人 (ロシア輸送会社)
			11:30	第一回休憩		零下 4 0°
			22:00	第二回休憩	ビリクチ村	
第二日	12 月 8 日	(金)	11:00	出発		0:45 発予定が吹雪で遅延
			14:00	税関	テルミンスカ ヤ村	ウソラに塩鉱あり
	12 月 9 日	(土)	1:30	第三回休憩	ブレト	零下 4 3°。ナロードニキ運動の定住者と思 われる若い知識人に会う
第三日			14:00	出発		荷物なしの橇をあてがわれる。快適。
			20:00	第四回休憩	ポロヴィナヤ 村	吹雪で停滞
第四日	12 月 10 日	(日)	5:00	出発		コサックの"襲撃"。この時より記憶力減退?
			20:00	第五回休憩	クツリスカヤ 村	快適な宿で 1 2 時間寝る
第五日	12 月 11 日	(月)		出発		
			15:15	第六回休憩	ザラリンスカ ヤ村	約 2 0 0 台の橇 (樽を積む) の隊商いくつ かとすれ違う
第六日	12 月 12 日	(火)	1:00	出発		1 0 0 ~ 2 0 0 台の橇の隊商と すれ違う。樽の中は石油や食料。 猿回しの絵? 見る。江差 追分を歌う元水兵おり。 大津事件のロシア皇太子を救った人力車夫 二人の写真のついたカレンダーを見る。
			14:00	第七回休憩	チミンスカヤ 村	
第七日	12 月 13 日	(水)	3:00	出発		零下 4 0°
			10:15	第八回休憩	キミルティス カヤ村	猿回しの絵? 見る。江差追分を歌う元水兵 おり。
			18:00	出発		隊長二人と玉井。隊商は先発。 原野中に焚き火する徒歩旅行者を見る。
第八日	12 月 14 日	(木)	2:00	第九回休憩	クイツンスカ ヤ村	老夫婦二人の歩行者を見る。
			10:00	出発		零下 2 4°
			21:00	第十回休憩	シュラグルス カヤ村	
第九日	12 月 15 日	(金)	1:30	起こされる		隊長二人と玉井。隊商は先発
				第十一回休憩	ツルノヴスカ ヤ村	天気良し。外套 1 枚
			10:45	出発		零下 2 0°
第十日	12 月 16 日	(土)	0:30	第十二回休憩	シェバルチン スカヤ村	
			6:00	出発		

			14:45	第十三回休憩	ヒングイ	
			18:30	出発		
第十一日	12月17日	(日)	4:00	第十四回休憩	ニジネウジン スク	
			8:00	出発		天気温暖。零下20～25°
			14:30	第十五回休憩	ウコヴスカヤ 村	
			19:00	出発		隊長二人と玉井。隊商は1時間前に先発
第十二日	12月18日	(月)	5:00	第十六回休憩	ザムゾルスカヤ	橇一台壊れる。零下40°
			7:30	出発		
			18:00	第十七回休憩	ニコリスカヤ	零下45°
第十三日	12月19日	(火)	2:00	出発		橇隊は0:30に出発
			9:15?	第十八回休憩	ペロノヴスカヤ	吹雪
			13:00			
				出発		
			20:00	第十九回休憩	チェリムコ ヴァヤ	
			23:30	出発		橇は23:00に出発
第十四日	12月20日	(水)	9:00	第二十回休憩	レシェト	
			14:30	出発		
第十五日	12月21日	(木)	3:00	第二十一回休憩	ポイマ	
			4:30	出発		
			13:45	休憩	イランスカヤ	零下46°
			17:00	出発		
第十六日	12月22日	(金)	1:00	第二十二回休憩	カンスク	零下48°この冬始まって以来一番の寒さ。
						風呂に入る。イルクーツク-トムスク間でこのときだけ。
						郵便局員は日本の所在地を知らない。東回りで4月中旬、西回りで二月末日本着
			11:30	出発		蒸気機関車を引っ張る隊商を見る
			深夜頃?	第二十三回休憩	クリウチェヴ スカヤ	
第十七日	12月23日	(土)	8:00	出発		
			15:30	第二十四回休憩	リュビンスカヤ	カルムイック人と話す。
			19:00	出発		
第十八日	12月24日	(日)	2:30	第二十五回休憩	ウヤルスカヤ	
			7:00	出発		普通出発の1時間くらい前に起き、洗面、食事。
			13:00	第二十六回休憩	バライスカヤ	
			18:00	出発		
第十九日	12月25日	(月)	3:00	第二十七回休憩	クスクンスカヤ	10日遅れの隊商に追いつかれる。冷たいスープと自分の隊商探しで全身に激痛、腹下し
			10:00	出発		寒い

			19:00	第二十八回休憩	ベレソヴスカヤ	道を間違えて戻る
第二十日	12月26日	(火)	7:30	出発		大河エニセイ川を渡る。大都会クラスノヤルスク人口2万は近道をして通過。
			17:00	第二十九回休憩	ウスタノヴスカヤ村	
第二十一日	12月27日	(水)	真夜中頃	出発		
			8:20	第三十回休憩	マロケムチュグスカヤ	
			12:00	出発		
			21:00	第三十一回休憩	ボルシェケムチュグスカヤ	友達親類十七人に年賀状を書く
第二十二日	12月28日	(木)	3:30	出発		税関あり
			13:30	第三十二回休憩	チェルノレチンスカヤ	300人の徒歩の亡命者(囚人?)男女・子供とすれ違う、病気で歩けないもののみ50人ほど櫓に。
			16:00	出発		空気は冷たく澄んでいる、風は激しい。追い剥ぎ出現。鉄砲で逃げる。
第二十三日	12月29日	(金)	0:15	第三十三回休憩	アチンスク	人口5、6千人。チュリム川の右岸。氷上で脱穀、風選をしている。
			5:00	出発		
			12:45	第三十四回休憩	クラスノレチンスカヤ村	零下50°
			18:30	出発		毛皮外套凍る。三日目。
第二十四日	12月30日	(土)	3:00	第三十五回休憩	ボゴトルスカヤ村	コザックに天津事件の復讐ということで殴り殺されそうになる
			9:30	出発		市場で凍った魚を買い、ぽけっとであたため塩で食べてみる。
			17:45	第三十六回休憩	イタトスカヤ村	立派な村
			23:30	出発		
第二十五日	12月31日	(日)	9:30	第三十七回休憩	トヤシンスカヤ	釘付けされていない便所あり。ベッドあり。
			12:00	出発		
			19:30	第三十八回休憩	ツススロワ村	
第二十六日	(1895)1月1日	(月)	3:00	出発		新年の挨拶は延期
				第三十九回休憩	マリエンスク市	ケヤ河畔。1万3千人。
			12:00	出発		
			22:00	第四十回休憩	チューメネワヤ村	森の中で徒歩旅行者と会う
第二十七日	1月2日	(火)	7:00	出発		猛吹雪
			16:00	第四十一回休憩	コリョンスカヤ村	
第二十八日	1月3日	(水)	2:00	出発		茶一梱盗まれる(300ルーブリ)
			11:00	第四十二回休憩	コリユンスカヤ村	
			16:00	出発		暖かく快適
第二十九日	1月4日	(木)	4:00	第四十三回休憩	ツルンテワ	
			9:00	出発		300人の追放者が歩いている

			21:00	第四十四回休憩	セシルシュナヤ	森文部大臣殺害事件を知っていた
第三十日	1月5日(金)	4:00	出発			
		14:00	到着		トムスク	馬一頭逃げ出す。2、30台の橇も迷子になる。大鯉三匹食べる。浴場に行く。ベッドで寝る。
						毎日約2千台の橇がトムスクに出入りしている。

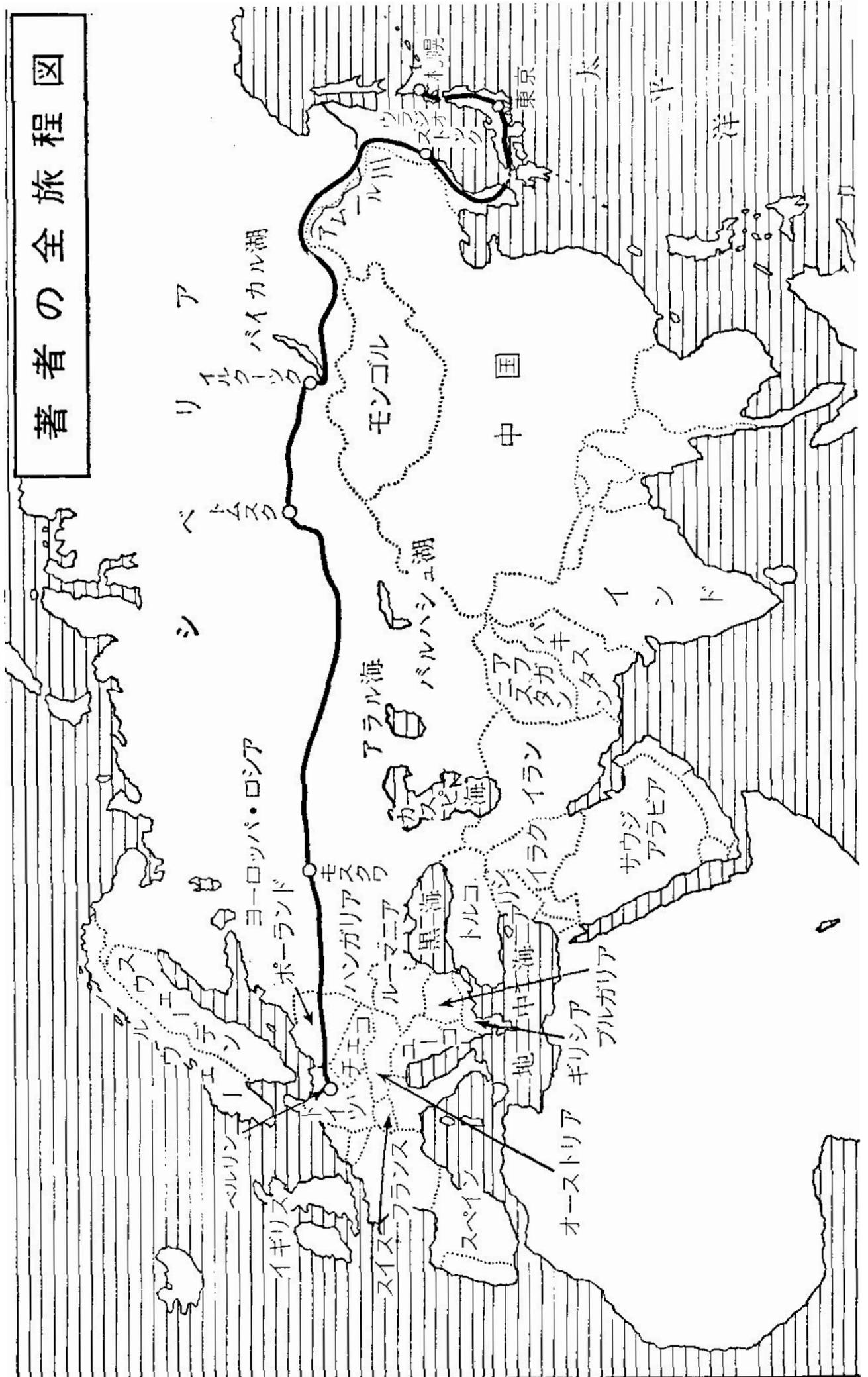


トムスク付近の囚人たち

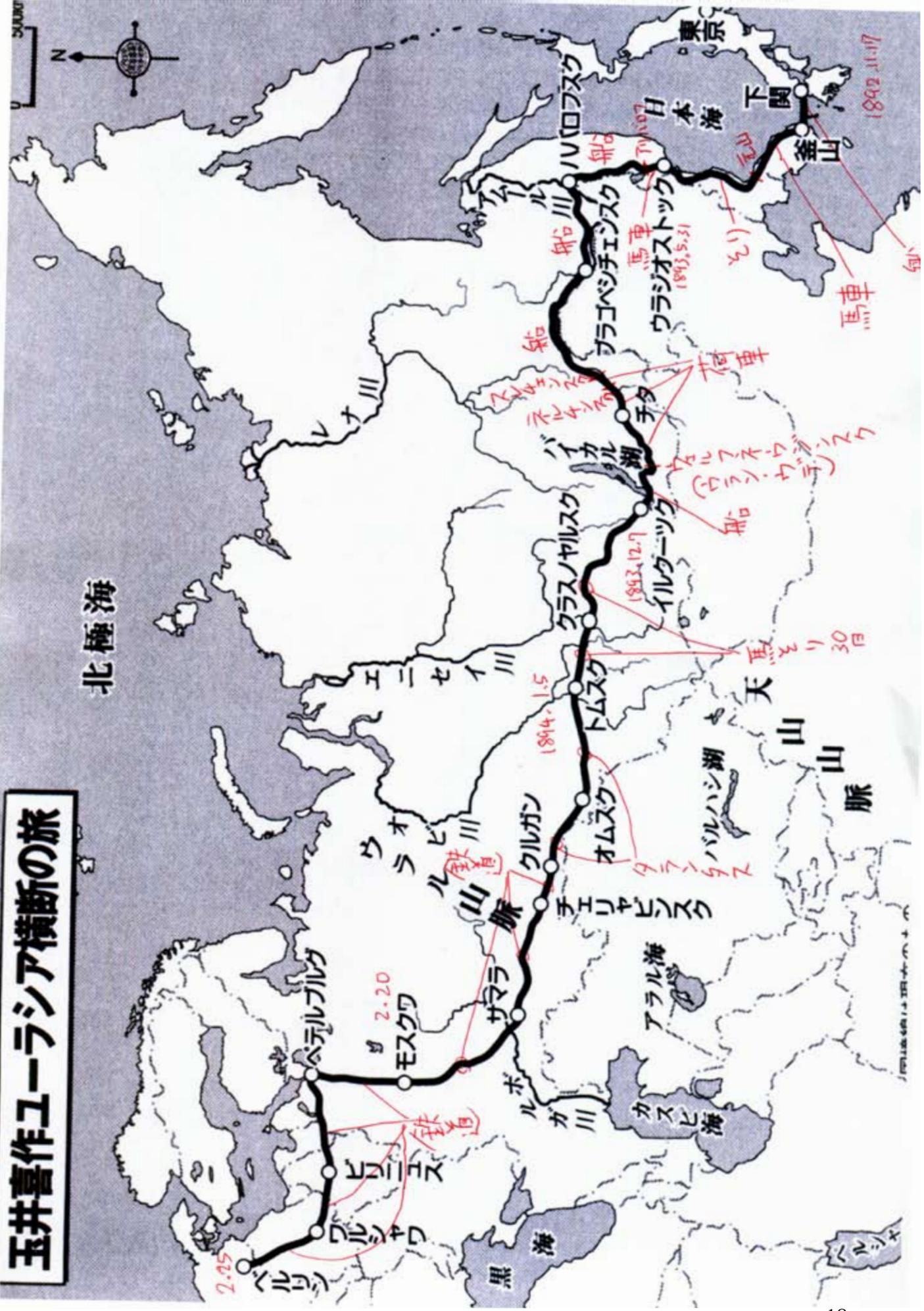


シベリアの脱走囚

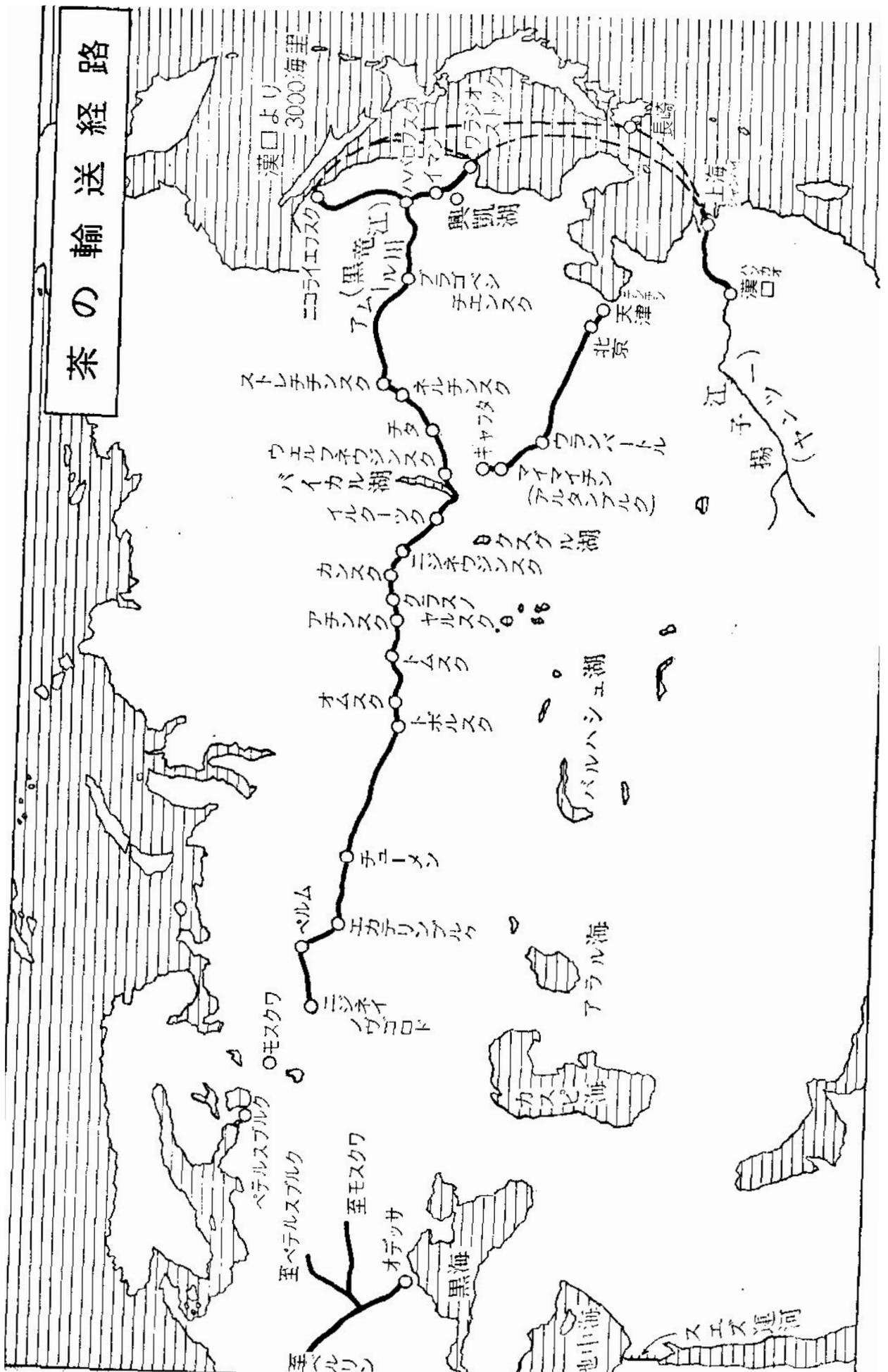
著者の全旅程図



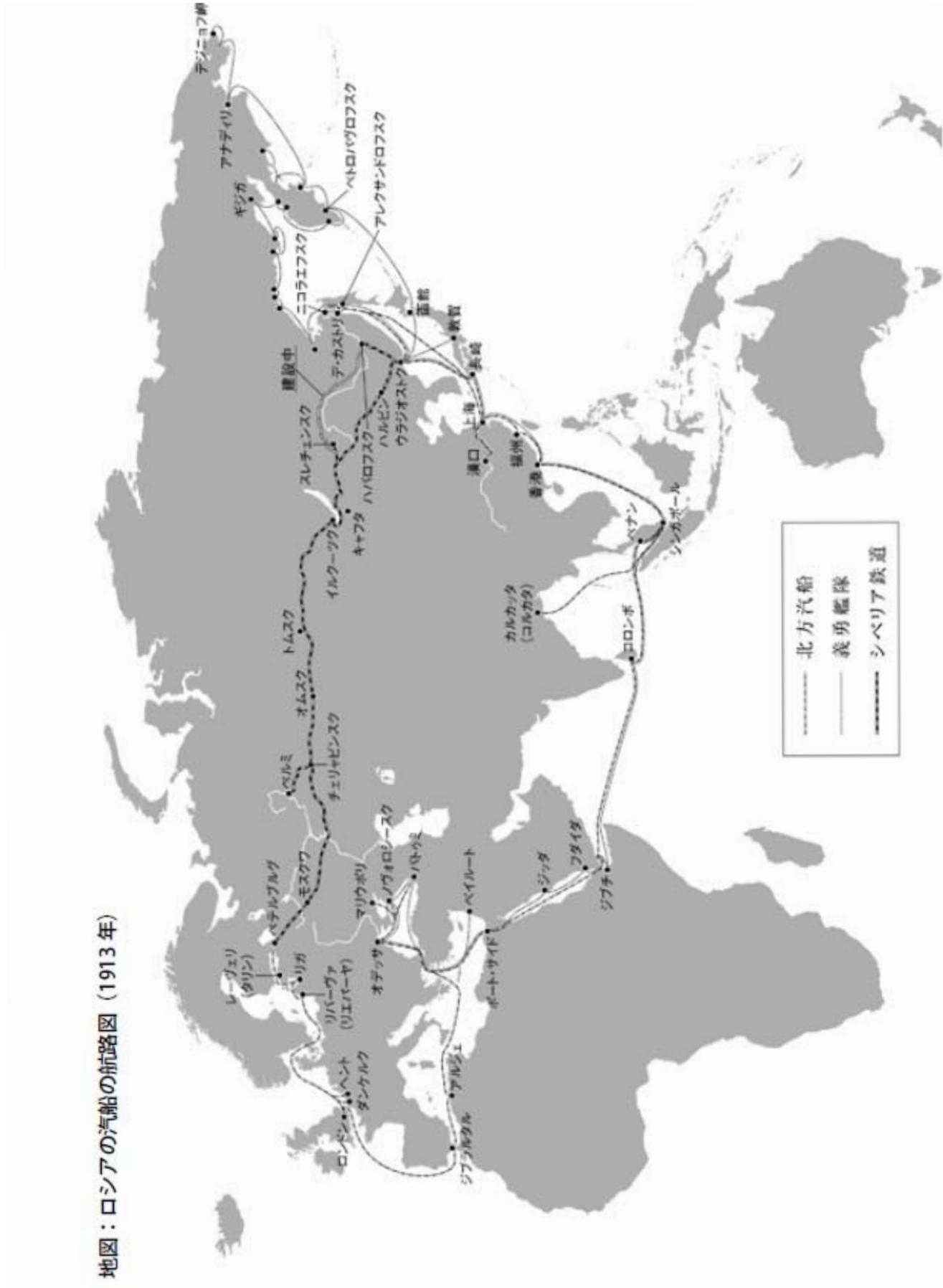
玉井喜作ユーラシア横断の旅



茶の輸送経路



地図：ロシアの汽船の航路図（1913年）



● Tea clipper <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%AB%E3%83%86%E3%82%A3%E3%83%BC%E3%82%B5%E3%83%BC%E3%82%AF>

代表的船

カティサーク (Cutty Sark) は 19 世紀に建造されたイギリスの快速帆船である。中国からイギリスまで紅茶を輸送する「ティークリッパー」として、いかに速く一番茶を届けるかを競った。しかしながら、その建造時期はスエズ運河の完成直後であったため、ティークリッパーとして活躍した期間は短い。

ティーレース

中国とヨーロッパとの貿易を東インド会社が独占していた時代には、紅茶は 18 ヶ月ないし 24 ヶ月かけてロンドンまで運ばれてきた。この独占が 1834 年に終了し、中国のいくつかの港で自由貿易が出来るようになると、多くのヨーロッパの船主が中国貿易に参入してきた。とりわけ、イギリスの国民的な飲物である紅茶をいかに新鮮なまま届けるかには高い関心が集まった。最初に届けられたその年の一番茶は高値で取引され、船主や船長は莫大な利益と名誉を得ることができた。

1850 年には、ついに年内に新茶が届けられた。12 月 3 日アメリカの新鋭帆船オリエンタル号が、1500 トンの新茶を積み込んでロンドンに入港し、船価の 2/3 にも及ぶ運賃を稼いだのである。このニュースはイギリスにとって大きな衝撃となり、このティーレースに参戦すべく、Taeping、Leander、Blackadder、Hallowe'en、Thermopylae といった紅茶輸送のための快速船ティークリッパーが多数建造された。ティークリッパーは外洋で高速が出せるよう、通常の帆船に比べ前後に細長い形状をしていた。

帆船は石炭を搭載する必要がないため積載量が大きく、給炭地に寄航する必要もない。また蒸気船の船体に用いられる鉄は紅茶を劣化させると信じられていたために、蒸気船が普及した後も、しばらくの間は帆船が紅茶輸送の主役であった。しかしスエズ運河の開通により、状況が大きく変化した。スエズ運河はほとんど無風であり、帆船が通過できないのである。そのため、紅茶輸送の主役も蒸気船へと移行していく。

