

◆亞洲學術文庫◆

# 日本人 與香港

十九世紀見聞錄



陳湛頤 著

香港教育圖書公司

◆亞洲學術文庫◆

# 日本人 與香港

十九世紀見聞錄



陳湛頤 著

香港教育圖書公司

書 名 日本人與香港——十九世紀見聞錄  
作 者 陳湛頤  
執行編輯 李家駒  
封面設計 藍志舟  
出 版 者 香港教育圖書公司  
〔商務印書館（香港）有限公司附屬機構〕  
香港北角英皇道 75 至 83 號聯合出版大廈 24 樓  
電話：2887 8018  
印 刷 者 美雅印刷製本有限公司  
九龍官塘榮業街 6 號海濱工業大廈 4 樓 B1  
發 行 者 商務印書館營業部  
九龍紅磡鶴園東街 4 號恆藝珠寶大廈 2 樓  
電話：2362 6207

1995年初版

© 1995 香港教育圖書公司

ISBN 962 290 314 2

# 前言

---

日本人對香港有怎樣的印象和看法呢？引發筆者去探索這個問題，乃緣於對日本近代文學的喜好。在過去一段時間內，我頗有興趣研讀近代日本作家的生平和作品，從而得知部分著名的作家如森鷗外、夏目漱石等，皆有出國留學或旅遊的經驗。他們旅途上的種種見聞，每每可以在全集內遊記、日記或書信等類別的作品中發現。香港地處歐亞交通的樞紐，十九世紀時是日本人乘船赴歐必經的港口，因此這些作家的旅行記事，大部分又均觸及香港。在記述上，儘管各人互有詳略，史料價值亦頗殊異，然而大作家的篇章，畢竟有閱讀和剪存的價值。近年來我在隨閱隨簡之下，也積存了一些資料，一次跟周佳榮兄說起，適逢他正為報刊主編「港史天地」，於是力促我整理為文，在專刊上發表。我對本書課題的探索，就是在這一種機緣下開始的。

隨着研究的進展，筆者搜集資料的範圍也從最初的作家擴展至評論家、政客；由個人的遊記、日記而漸及於較官式的紀錄。現時輯錄在本書中的材料，大致可按不同的時期而分成三類：首先是漂流漁民過港時的見聞。漂流漁民到港的時間最早，但他們所透露的消息大

都十分零碎，加上資料分散，同船遭難者，各人事後的追述往往分見於不同的集子中，《日本庶民生活史料集成》第5卷（三一書房）和最近重新整理出版的《江戶漂流記總集》（日本評論社）雖然較集中地輯錄了好些重要的資料，但遺珠依然不少。筆者限於各種條件，實難以一一搜備，所以相信這一部分舛漏難免。第二類是幕末、明治之交，德川幕府和明治政府所派遣的外訪使節團的紀錄。派遣使節團出外，是歷史上的重要事件，因此有關的史料大致上已經整備，脈絡也比較分明，只要依循史事，順次輯錄，便可理出一個大概。最後一類是日本作家、文人、政客等有關香港的記述，三個類別中以它成篇的時間最後，而牽涉的範圍也最廣。在撰寫這一部分時，奧田乙治郎編纂的《明治初年在香港的日本人》（台灣總督府熱帶產業調查會，1937年5月印刷）為筆者提供了很有用的線索。是書專記日本駐港領事館在香港的活動情況，自1873年領事館剛設立時起，下迄1890年前後，其間逐年記事，內容包括館員的調遷、領事館對居港日僑所作的調查報告、過港日人的名錄和他們在港期間的酬酢活動等，資料豐富詳贍，在研究早年港日關係上，具有重要的參考價值。不過，對筆者而言，此書美中不足之處是只記載由領事館接待的要人的行蹤，換言之，筆錄的對象，局限於皇室貴胄和達官顯宦，至於同時期訪港的士庶或學者，均遭割愛，因此，欲追尋後述人士的資料時，惟有另行逐一翻查其年譜、全集等。

在追尋資料的過程中，令筆者稍感意外的，是本書所引用的大部分材料，均可自香港大學和中文大學兩所圖書館內覓得。這兩家圖書館收藏的日文書籍說不上豐富，然而，互補長短——港大收藏較多文學書籍和作家的全集；而中大則富歷史方面的著作，湊合起來，竟也勉強足敷應用。當然，筆者始終引以為憾的，是未能騰出時間赴日作進一步深入的調查研究，使本書的內容變得更為充實，並盡量減少謬誤。看來，這得企諸日後了。

隨着香港史的研究日趨興旺，港、日關係近年也漸漸備受重視。本書所敘述的十九世紀後期日本人眼中的香港，只能算是港日關係史上的一個起點，筆者懇切希望藉此而引起更多學者對這個課題的關注，進一步將研究的範圍伸展至二十世紀初、香港淪陷和第二次世界大戰以後等不同的階段去，並把經濟、政治和文化等因素涵括在內，以較全面地和真確地反映出兩地交流、交惡的歷史面貌來。

在本書即將付梓之際，筆者謹向多年的好友周佳榮兄致以衷心謝意，本書的寫作，可以說主要是由他推動的，後來在編纂和出版的過程中，又蒙他從專業的角度提供了不少寶貴的意見，實深感銘。香港教育圖書公司的李家駒先生在編輯是書時，耗費了不少心力，在此亦致以謝忱。

1994年冬

## 內容介紹

香港地處歐亞交通的樞紐，十九世紀時是日本人乘船赴歐必經的港口，部分近代日本作家的旅行記事，均觸及香港。在記述上，儘管各人互有詳略，史料價值亦頗殊異。作者近年檢閱大量日本作家遊記、日記等材料，整理出十九世紀後期日本人眼中的香港面貌。

輯錄於本書中的材料，大致可按不同的時期而分成三類：首先是漂流漁民過港時的見聞；第二類是幕末、明治之交，德川幕府和明治政府所派遣的外訪使節團的紀錄；第三類是日本作家、文人、政客等有關香港的記述，上三個類別中，以它成篇的時間最後，而牽涉的範圍也最廣。

隨著香港史的研究日趨興旺，港、日關係近年也漸漸受到重視。本書另闢蹊徑，敘述十九世紀後期日本人筆下的香港，可說補足了香港史、中日文化交流史的空白，擴闊了研究的視野。

## 作者簡介

陳湛頤，1974年畢業於香港中文大學崇基學院，隨後赴日本廣島大學進修。1980年返港後於專上院校從事日語教育的工作，現任教香港大學日本研究學系。研究和著述以日本語文、日本文化為主，著有《日語應對》、《日語應對續篇》等書；近年旁及港日關係，本書即爲此一方面的最新著述。

# 目 錄

---

|    |   |
|----|---|
| 前言 | 1 |
|----|---|

## 第一篇 日本的漂流船員與香港 1

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 1・乘「莫理遜號」歸國不果的日本漂流船員  | 5  |
| 2・香港開埠初年過港的「觀音丸」漂流船員  | 11 |
| 3・「永住丸」船員彌市所見的香港      | 16 |
| 4・1850年代初過港的「天壽丸」漂流船員 | 25 |
| 5・「榮力丸」船員彥藏等人的經歷      | 32 |

## 第二篇 幕末與明治初年日本訪美、 訪歐使節團經港時的見聞 43

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| 1・1860年遣美使節團的在港見聞       | 45  |
| 2・1862年遣歐使節團的在港見聞       | 93  |
| 3・1863年遣法使節團的在港見聞       | 136 |
| 4・1865年遣法、英使節團的在港見聞     | 142 |
| 5・1867年赴法參加巴黎博覽會一行的在港見聞 | 149 |
| 6・1873年岩倉使節團的在港見聞       | 158 |

**第三篇 十九世紀後期日本各界人士的****訪港見聞..... 171**

1・成島柳北的《航西日乘》..... 172

2・矢野龍溪的《矢野文雄通報》..... 182

3・森鷗外的《航西日記》..... 198

4・岡千仞的《觀光紀游》..... 206

5・谷干城的《洋行日記》..... 215

6・德富蘇峯有關香港的遊記和評論..... 226

**結語..... 242****附錄：十九世紀日本人來港及有關事項年表... 247**

# 第一篇 日本的漂流船員與香港

爲着禁止天主教的傳入和管制對外貿易，德川幕府自1616年（日本元和二年）起陸續頒布禁令，除驅逐教徒，毀壞教堂之外，還限制外國商船前往日本進行貿易。「鎖國」的體制在1639年（寬永十六年）大致完成，它主要的內容包括：（1）禁止日本人往來海外，從海外回國者得面臨死刑的處罰。（2）嚴厲取締天主教，號召檢舉傳教士、神父和信徒。（3）規限外國貿易的船隻，除中國、荷蘭的商船能駛入長崎作有限度的貿易外，其餘外國船隻，一律禁止駛入。「鎖國」至此基本完成。

鎖國政策的施行，使日本與其它國家的往來陷於斷絕，隨後近400年間，日本平民百姓除碰上偶然的機會能衝破樊籠外，基本上可以說是生活在一個封閉的世界裏，對外界所知甚寡。所謂「偶然的機會」，是指因船隻遇險而越洋漂流到外地去。

幕藩體制的確立，使日本國內的政治步入一個穩定的時期，人口聚居，都市發達，海外貿易雖因「鎖國」

而停滯不前，但國內產業依然蓬勃發展，物資迅速流通。由於日本四面環海，在運送物資時用船隻循水路走遠比靠馬馱走陸路為便捷，因此踏入江戶時代之後，從事貨運業者便不斷開闢新的航路，並大量依賴內河船和外航船作運輸的工具。航路新闢和航行船隻日多，導致海難事故急增，其中以駛向江戶（東京）的貨船〔迴船〕遇事最多，這些貨船，主要是所謂「弁才船」的小型內航船，它只有一根帆桅，載重多而吃水淺，也缺乏導航的設備，一旦遇上暴風雨，帆桅摧折後，便只有順着環流漂出大洋。倘若船隻是漂出西海的話，尚可望來日貿易的清船和荷蘭船施以援手，但不幸漂出東面太平洋的話，使命懸一線了。這種惡劣的情況，到了十九世紀後才略為好轉，當時太平洋上的捕鯨業趨於蓬勃，在太平洋上航行的貿易船也日多，漂流船為外國船救助的機會於是相應增加。

根據紀錄，遇險的日本船隻因風向、水流的關係，曾經漂流到世界不同的角落去：俄國、美國、東南亞，甚至遠在太平洋彼岸的南、北美洲，均有其影蹤，而獲救船員、漁民足跡所至之地，範圍就更加廣闊，有些船員經人輾轉移送，竟踏過半個地球；其中回國途中經過香港的，也有多個例子。漂流船員〔漂民〕為甚麼會前來香港呢？這主要因為他們重返「鎖國」日本的通道，不出以下兩途：一是乘乍浦等地開出的中國貿易船到長崎；二是給送到北方蝦夷地。倘是走乍浦一路的話，漂流船員很多時都會取道南中國的澳門、廣州等地北上。

香港開埠後，漸成外國船隻必經之地，被送到乍浦去的日本船員，往往因船隻寄碇的關係而取道香港。連同一些不能順利歸國、被迫在港居留的日本船員，他們可算是最早一批過港、居港的日本人了。

曾經在外流寓的船員一旦歸國，即成了干犯國禁的嫌疑犯，得接受官員的盤問。官員查詢和船員答辯的內容，事後都會加以整理保存，這就是今天「漂流記」一類文獻的所由了。按照問話的性質和編纂的方針，「漂流記」還可以區分為3類<sup>①</sup>：一是漂流船員歸國後在長崎奉行或江戶等地的官衙接受問話時的紀錄，由於問話具有入國審查的性質，所以較着重船隻漂流的時日、經過等。接受過問話，又或經過一段時間的拘禁後，船員便會獲赦還鄉。回鄉以後，藩方又每動員官吏或對外國事物有興趣的學者，再進行另一次的調查，並編纂成報告、書冊等第二類的「漂流物」。這一類著作中，不乏精采的傑作，例如桂川甫周（Katsura Hoshū 1751—1809）的《北槎聞略》、蘭學者<sup>②</sup>大槲玄澤（Ôtsuki Gentaku 1757—1827）的《環海異聞》、《蕃談》和岩崎俊章的《東航紀聞》等，質量均非常高，除船員的供述外，還添上編者的考證和批評，體系十分完整。最後一類近似「爐邊閒談」式的筆記，是當事人在事過境遷

---

① 參鶴見和子（Tsurumi Kazuko，1918—）與春名徹（Haruna Akira 1935—）的對談「開國和漂流民羣像」，載《江戶漂流記總集》第5卷，日本評論社，1992年12月出版，頁25—32。

② 江戶中期以後，用荷蘭語研究西方學問的人。

以後用輕鬆的心情暢談往日經歷的紀錄，它富於逸話趣聞，表達上也顯得較為自由。這種種性質不同的「漂流記」，儘管在內容和記事上不免有參差，然而，在抒發日本人對外界事物的認知力和感受性，及如實地反映出某處地方某段時期的歷史面貌兩點上，卻有一定的價值。香港就是後者一個很好的例子，由於小部分漂流的船員在歸國途中曾經過港，所以一些「漂流記」中便保存了香港開埠前後的某些面貌，成為珍貴的資料。當然，出於船員事後追憶的這些紀錄，不免有零碎、片面甚至謬誤等缺失，但在早期香港歷史較為缺乏文字材料的情況下，相信「漂流記」中的有關記述，仍然具備一定的參考價值。

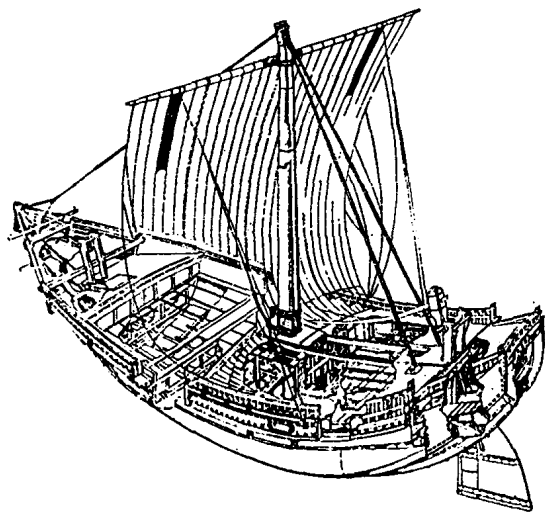


圖1：經常遇風漂流的日本內航船「弁才船」

## (1) 乘「莫理遜號」歸國不果的日本漂流船員

### 1-1 兩度遭砲擊，終於無功折返澳門

1837年（日本天保八年）舊曆七月三十日<sup>③</sup>，一艘外國船駛入浦賀（橫須賀市東部、三浦半島東端），在相模灣（神奈川縣東南部的海面）內航行。這艘船叫「莫理遜號」（Morrison），564噸，隸屬於設在廣東、熱心於傳教事業的美國貿易公司「塔爾博特·奧立芬公司」（Tablot, Olyphant & Company）。「莫理遜號」駛往日本時，船上的乘客包括「塔爾博特·奧立芬公司」的合夥人金氏夫婦、美國公理會（The American Board of Foreign Mission）的傳教士威廉士（Samuel Wells Williams, 1812—1884，漢名衛三畏）<sup>④</sup>、醫師和7名日本的漂流船員。「莫理遜號」這一次的行程，除出於人道的考慮，將這批流落在外的船員送還外，暗裏其實還有這樣的計算：利用這7名船員為「棋子」，藉以衝擊德川幕府的「鎖國」政策，為傳教和通商打開一個缺口。

乘坐「莫理遜號」歸國的日本漂流船員，分別來自兩艘不同的船隻。其中一組3個人：尾州人（今愛知縣西部）音吉（又作乙吉）、岩吉和久吉，遇險的經過十分曲

③ 1872年十一月九日以前，日本沿用舊曆，為方便與日文的資料配合，本書第1至5章所記月日，除特別註明者外，悉為舊曆，而用阿剌伯數字者，則屬西曆。又，舊曆七月三十日為西曆6月29日。

④ 有關威廉士，參看第一篇註⑳。

折。他們所乘的「寶順丸」是艘大型的「弁才船」，載重1,500石。「寶順丸」於1832年（天保三年）十月從鳥羽（志摩半島東北部的港口）出發，預算前往江戶（東京）。船隻航行到中途，便在遠州灘（伊豆半島和志摩半島間的海域）遇上惡劣的天氣，強風將它從日本近海吹出了大洋，孤舟一葉，在太平洋上竟長期漂流了14個月之久。漂流期間，船上14名船員中，有11人都患壞血病死去。船隻最後漂抵加拿大西岸英屬哥倫比亞州的一個島嶼，餘下來3個僥倖不死的船員在那兒獲得英國哈德遜灣公司的人員救助，並在1835年用軍艦將他們送到倫敦去，10日之後，再讓他們乘坐另一艘哈德遜灣公司的船隻，從倫敦繞過非洲好望角，於同年十二月抵達澳門，3個人在澳門英國商務監督署官員的保護下，等候回國的機會。

同船的另外一組4個人是肥前島原（今長崎縣東南島原市）的力松和肥後（今熊本縣）人庄藏、壽三郎、熊太郎，他們於1835年（天保六年）秋乘坐一艘載重80石的小型貨船，自九州的天草（熊本縣西南部）出發，駛往長崎。航行途中在天草沖遇風，漂流了1個多月之後抵達呂宋北部的一個小島。1837年，4人幾經轉折到了馬尼拉，及後登上一艘駛往南中國的西班牙船，於同年三月來到澳門。4人借住在一個美國傳教士的家裏，稍後跟前述的音吉等3人匯合，一行7人，同登上「莫理遜號」歸國。

奉行「鎖國」政策的德川幕府，為着切實防範外國船駛入日本，在1825年（文政八年）向各「大名」頒下了「砲擊外國船」的命令〔文政異國船打拂令〕。「莫理遜

號」儘管載着日本的漂流船民，也沒有獲得從寬處理。她甫在相模灣下錨，砲彈便自臨時架設的3、4座砲台中飛來，擊中了舷樯。遇襲的「莫理遜號」鑑於處境危險，惟有轉而駛往鹿兒島，希望那兒最有勢力、思想最進步的薩摩藩主能將船員接收。然而，迎接停泊在鹿兒島灣內的「莫理遜號」的，依然是無情的砲火，最後，「莫理遜號」只得跟這些充滿敵意的武士告別，無功而還。當時船上最感悲痛、憤恨的，自是經歷了千辛萬苦才返抵國門的7名船員，他們滿以為可跟闊別多時的家人團聚，不料卻遭砲火轟擊，願望成空，結果只好懷着複雜的心情，隨船於八月二十九日折返澳門。

有國歸不得的力松等7人，部分暫時逗留在澳門，威廉士1876年在所寫的〈「莫理遜號」航海56日的成果〉中回憶說：「他們當中，有2人留在古茨拉夫（K.F.A. Gutzlaff, 1803—1851）<sup>⑤</sup>身邊；另外2人則在澳門我的印刷廠工作。」威廉士沒有提到這4個人的名字，但從其它資料看來，他們似包括了庄藏、壽三郎和熊太郎。1842年（天保十三年）、即上述「莫理遜號」遭砲轟後5年，古茨拉夫曾委托途經澳門往長崎出任荷蘭商館長的阿爾貝特·比克（P. Albert Bik）捎帶兩封由漂流船民所寫的家

⑤ 漢名郭實獵、郭士立。德國人，1823年到鹿特丹的荷蘭傳道會受訓，1826年被派到東方傳教，後來在澳門受聘為英國駐華商務監督署漢文傳譯。1842年中英關於「南京條約」的談判中，他是英方翻譯之一。郭實獵生平著述甚多，有英、德、日、中文著作70餘種。香港的「吉士笠街」（Gutzlaff Street）即以他命名。