

EUROPE

欠 州

* 1861-1873



BREAKFAST 128 66

Apples Water Melon, Grape-Fruits Juice Stewed Apricots
 Watercress Spring Onions Garden Radishes
 Scotch Oats with Fresh Milk
 Force Grape nuts Corn-Flakes Puffed Rice Puffed Wheat

Sauted Sea Bass Melted Butter
 Chicken Gilet Lyonnaise

Japanese Dish — Misosiru Tirimen Zako
 Meat Curry and Steamed Rice
 Potatoes Boiled & Chips

— (From the Grill 5 or 10 Minutes) —

Point Steak with Green Peas
 Lamb Chop, Currant Jelly

Broiled English Ham and Breakfast Bacon
 Eggs Boiled Fried Scrambled & Shired

Omelets — Tomato, Mashroom, Mincd Ham or Plain
 (Eufs Napolitane)

(COLD MEAT)

Bologna Sausage Corned Beef

海上新世界

近代日本的欧洲航路纪行

〔日〕和田博文
 王丽华

译

著



1861-1873

幕末到明治时期遣欧使节航海记

1863-1902

19世纪后期列强统治下的亚洲海域

1902-1913

日俄战争后日本与列强各国入侵南亚

1914-1921

第一次世界大战与德国的无限制潜艇战

1921-1931

20世纪20年代迎来的旅游旺季

1931-1945

法西斯主义的脚步与第二次世界大战

1946-1964

战败后的赴欧之旅与欧洲航路客船时代的终结

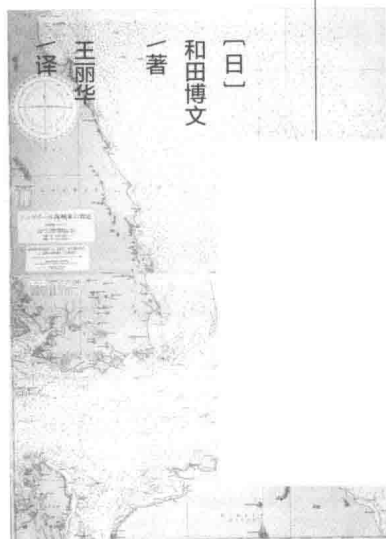
紀

行

史



社会科学文献出版社
 SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS(CHINA)



海の上の 世界地図

欧州航路
紀行史

海上新世界

近代日本の
欧洲航路纪行



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS(CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

海上新世界：近代日本的欧洲航路纪行 / (日) 和田博文著；王丽华译. -- 北京：社会科学文献出版社，2018.11

(樱花书馆)

ISBN 978-7-5201-3295-4

I. ①海… II. ①和… ②王… III. ①航海—史料—日本—近代 IV. ①U675-093.13

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第185977号

· 樱花书馆 ·

海上新世界：近代日本的欧洲航路纪行

著 者 / [日] 和田博文
译 者 / 王丽华

出 版 人 / 谢寿光
项目统筹 / 杨 轩
责任编辑 / 杨 轩 黄盼盼

出 版 / 社会科学文献出版社·北京社科智库电子音像出版社(010) 59367069
地址：北京市北三环中路甲29号院华龙大厦 邮编：100029
网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心(010) 59367081 59367083
印 装 / 北京盛通印刷股份有限公司

规 格 / 开 本：880mm×1230mm 1/32
印 张：11.375 字 数：305千字

版 次 / 2018年11月第1版 2018年11月第1次印刷
书 号 / ISBN 978-7-5201-3295-4

著作权合同 / 图字01-2018-1789号
登 记 号
定 价 / 69.00元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心(010-59367028)联系

 版权所有 翻印必究

目 录

序	海上世界地图——欧洲航路的一个世纪
章	欧洲航路航海图——地中海东部与新加坡海峡 / 002
	日本邮船公司的航海图与欧洲列强的世界分割图 / 010
	用颜色区分的英国、法国、荷兰在东南亚的
	停靠港口 / 018
	马来半岛以西的停靠港口与远东地区的帝国世界地图 / 024
第	幕末到明治时期遣欧使节航海记 1861-1873
一	
章	[1] 文久遣欧使节的艰难航海与西洋体验 / 032
	[2] 岩仓使节团所目睹的帝国主义对世界的瓜分 / 037
第	19世纪后期列强统治下的亚洲海域 1863-1902
二	
章	[3] 苏伊士运河开通前, 伊藤博文及井上馨乘坐大型西式
	帆船前往伦敦 / 046
	[4] 英国的近代造船厂与殖民统治下亚洲的“下等社会” / 052

日俄战争后日本与列强各国入侵南亚 1902~1913

- [5] 甲午战争后日本在追求远东帝国之梦过程中
不断膨胀 / 058
- [6] 日本邮船欧洲航路第一艘船往返139天 / 065
- [7] 从“旧世界”走向“新世界”——1900年巴黎世博会 / 072
- [8] 英国人著《渡欧指南》体现出的文化差异 / 078
- [9] 严谷小波、涩泽荣一、冈仓天心等人的甲板演说 / 084

- [10] 日俄战争中欧洲航路船舶的征用及
中立国船舶的雇用 / 092
- [11] 镰仓东庆寺住持再访佛教圣地锡兰 / 098
- [12] 1910年前后的东南亚移民和马来半岛的
橡胶园 / 104
- [13] 耶和华拨开大海，摩西接受“十诫” / 109
- [14] 前去参加英皇加冕仪式的东乡大将和乃木大将的
战争回顾 / 115
- [15] 科普特教徒的女儿在开罗向石井柏亭求爱 / 122
- [16] 三浦环的橡胶林中回荡的歌声与新加坡的
“打工妹” / 129

第一次世界大战与德国的无限制潜艇战 1914-1921

- [17] 地中海上“八阪丸号”的沉没与绕道好望角的迂回航路 / 138
- [18] 欧洲航路船舶的军事化与经由巴拿马运河的转航 / 144
- [19] “宫崎丸号”倒数第二次航海及禁止“有色人种”登陆开普敦 / 150
- [20] 其他公司的船长在泰晤士河口目睹英印大邮轮爆炸 / 157
- [21] 第一次世界大战结束和埃及独立运动 / 163
- [22] 日本邮船公司退休员工们总结的航路指南 / 169
- [23] 三宅克己在写真集里记录的地中海漂雷 / 175

20世纪20年代迎来的旅游业旺季 1921-1931

- [24] 考察者、游客、留学生的激增与大阪商船加入欧洲航路 / 184
- [25] 国画创作协会同人“艺术巡礼”，在停靠港口写生 / 192

- [26] 漫画家近藤浩一路的首次欧洲行及
弥次喜多珍道中 / 199
- [27] 巴黎奥运会参赛选手的船上训练 / 208
- [28] 船舱的阶级性特征与印度的甲板乘客 / 215
- [29] 与外国汽船和西伯利亚铁路对抗, 缩短航海天数,
发行多种旅游指南 / 221
- [30] 和辻哲郎感兴趣的风土、气候与文化的关联 / 226
- [31] 船医的视角——晕船、心理失调与优秀船客的回忆 / 233
- [32] 船上的异文化体验——法国、英国、德国和
日本的邮船 / 240
- [33] 金子光晴与森三千代用一年时间抵达马赛 / 246

第六章

法西斯主义的脚步与第二次世界大战 1931-1945

- [34] 满洲事变与第一次世界大战引发的难民运输 / 254
- [35] 20世纪30年代前期的欧洲航路与名人归国的报道 / 261
- [36] 高滨虚子、横光利一的俳句会和“二·二六事件” / 266
- [37] 二叶亭四迷传说和豪华邮船时代的开启 / 275
- [38] 中日战争、第二次上海事变后邮船中止在上海停靠 / 282

- [39] 野上丰一郎对古代复原图的想象、野上弥生子
对日本的相对化 / 289
- [40] 深尾须磨子的意大利之行与第二次世界大战
爆发 / 295
- [41] 英国东海岸“照国丸号”的爆炸沉没和意大利
参战 / 303
- [42] 欧洲大撤退及“大东亚战争”导致的欧洲航路的
消亡 / 310

战败后的赴欧之途与欧洲航路客船时代的终结 1946-1964

- [43] 荻须高德寻访战争遗迹的航程及日本邮船欧洲航路的
再次启动 / 318
- [44] 苏伊士战争的爆发与欧洲航空时代的到来 / 324

后 记 / 331

欧洲航路相关年表 / 335

人名索引 / 345

序 章

海上世界地图

——欧洲航路的一个世纪



外务省通商局所编《香港概况》（1917年5月，启成社）中收录的《香港及九龙租借地全图》的局部。租借地的交界线，东至东经114度30分，西至东经113度52分，南至北纬22度9分，囊括了大片区域。点线圈出来的部分是割让的土地。欧洲航路上的旅行者见识了各式各样的世界地图，有的世界地图可以确认自己从远东日本到欧洲大都市的移动轨迹；也有的地图如上图一样，将英国为首的欧美列强对亚洲和非洲进行殖民化的历史进程予以平面化的展示。此外，还有表现日本与列强抗衡过程中向外扩张势力范围的地图。

欧洲航路航海图——地中海东部与新加坡海峡

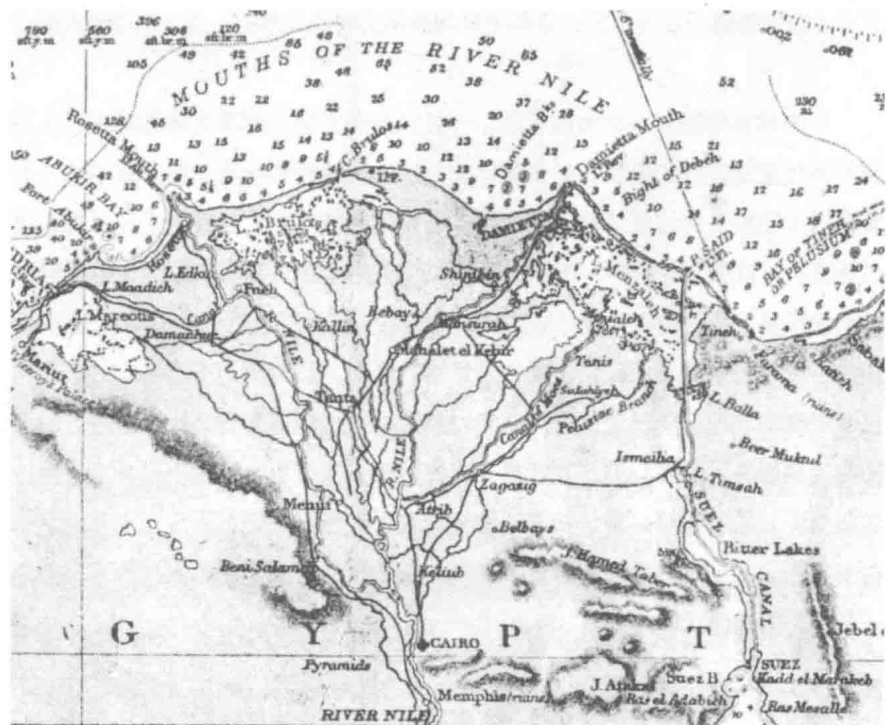
19 世纪后期至 20 世纪上半叶，日本人前往欧洲的通道主要有三条，分别为欧洲航路、西伯利亚铁道和经由美国的路线。其中，使用最频繁且对日本人世界观影响最大的，当属欧洲航路。三宅克己在《遍历世界》（1928 年 11 月，诚文堂）中指出，对于初次去往欧洲的人，推荐其走欧洲航路。因为在途中，你不仅能在香港被“英国人在东方的妙手经营”所震惊，还可以在新加坡目睹“日英两国的势力”。而且，前往欧洲过程中，在沿途停靠的港口不仅可以掌握“刀叉及西洋浴室的正确使用方法”，还可以学会简单的英语。也即，欧洲航路不仅具有“船上大学”的功能，还可以利用它来研究“出洋旅行的学问”。

日本邮船最早从横滨港起程加入欧洲航路，是在 1896 年（明治二十九年）3 月 15 日。第一艘邮船叫“土佐丸号”，途经神户、下关、香港、科伦坡、孟买、塞得港（埃及）、伦敦等地，最终停靠在了比利时的安特卫普。当然，在那之前的幕府末期至明治时代上半叶，英法的军舰及邮船也是从横滨起程的。追溯历史可以发现，越是早期的轮船其体积越小，长途航海也越发困难。以前，轮船

到了上海或香港都要停下来，从那里再转乘别的军舰及邮船，前往马赛或伦敦。

不同体量的船只当然情形有别，一般只能由大副在舰桥上操作轮船。大副与手握轮船指挥权的船长一起来决定轮船的安全航行和航向。航行途中为了把握自己（轮船）的位置与周围的环境，必须用到航海图。航海图上记录有经度和纬度，可以确认轮船在大洋中的位置。通过航海图，还可以确认陆地的地形、岛屿的形状、障碍物和主要灯塔的分布等信息。航海图上也记录有海水的深度，由此可以了解船底与海底是否保持有足够的距离。航海图上还用特定的记号将航海必要事项标记了出来，并用文字对航路途中的危险事宜进行了提醒。航海图的比例尺并不是统一的。如果是长距离航海，需使用比例尺不足百万分之一的航海图。如航行中需确认沿途陆地的情况，需使用比例尺不足三十万分之一的航海图。如需调查沿途港湾与水路的详细数据，则需使用比例尺为五万分之一的港泊图来确认航向。

1885年（明治十八年）9月，郵便汽船三菱会社与共同运输会社合并，新组建了日本邮船公司。同时，英国海军省也于两年前的1883年2月发行了航海图《地中海·东部海域》（*Mediterranean Sea_Eastern Sheet*）。该航海图高达104厘米，宽72厘米，由弗雷德里克·约翰·埃文斯（Frederick J. Evans）船长监修。如航海图的题目所示，该图涵盖了意大利与西西里岛以东及地中海东部的广大海域。该航海图后分别于1907年和1912年再版，并于1914年8月28日增印。增印一个月前的7月28日，第一次世界大战爆发，同年8月4日英国对德宣战。宣战两天后英国邮船停止了在地中海的航行，往返于欧洲定期航路的只剩下了日本邮船。在地中海局势日渐紧迫的情形下，该航海图被重新印刷。



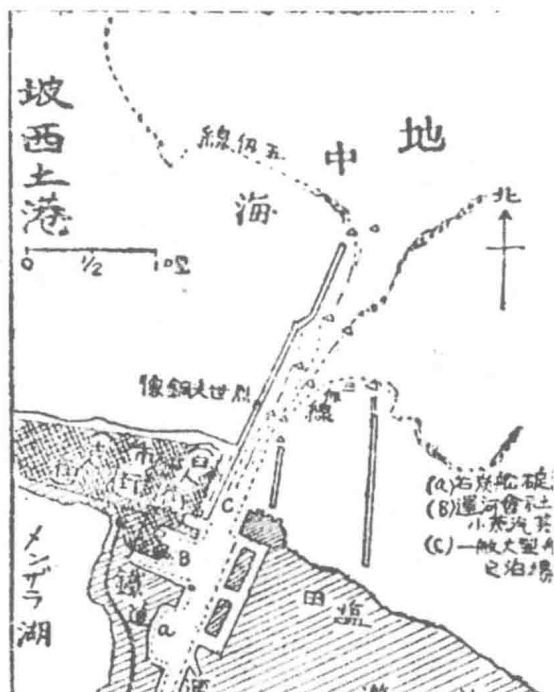
航海图《地中海·东部海域》(1883年12月,英国海军省)之苏伊士运河(Suez Canal)附近。

曾在日本邮船上工作过的高山谨一在第一次世界大战结束两年后的1920年12月,基于自己乘坐欧洲航路的体验创作了《西航杂记》(博文馆)一书。该书不仅对沿途停靠的港口进行了介绍,还对航路作了解说,是一本不可多得的游记著作。想必当时也有很多游客将这本书当作航路指南而倍加珍惜。上图是《地中海·东部海域》这幅航海图上苏伊士运河(Suez Canal)附近的一部分。在此,不妨结合航海图与高山著作中记述的内容,体验一下苏伊士运河的一段

旅行。沿着运河北上，便靠近了苦水湖（Bitter Lake）。高山在书中指出：“翻开《旧约全书·出埃及记》，仿佛回到了数千年前，摩西将犹太救出埃及，带领他们到达西奈山的情景跃然纸上，令人心潮澎湃，意趣盎然。这些湖口正是他们逃离虎口的太古时代的海。”

穿梭于苏伊士运河的邮船上的，还有水上领航人。苦水湖是他们的换班地点，所有往来邮船都要在这里稍作停留。继续航行到巴拉湖（Lake Balla），就能在左岸看到古代骆驼商队的中转地阿尔坎塔拉村。在第一次世界大战期间，土耳其军方妄图封锁苏伊士运河，沿叙利亚而来的商队路线一路进军，在阿尔坎塔拉与英国军队发生激烈交锋。英军戒备森严，最后以土耳其军队惨败告终。据说运河上曾漂满了土耳其士兵的尸体。继续北上穿过曼扎拉湖（Lake Manzala）后，很快即抵达地中海的入口——塞得港（P.Said）。

下图是高山谨一在《西航杂记》中收录的塞得港自制地图。运河左岸是曼扎拉湖，右岸的沙漠和岩田尽收眼底。沿着运河继续北上，就是图中a所在的“阿巴斯西尔玛运煤船定点停靠站”。穿过这里，缓缓向前来到B所在的位置。左右两岸都是“修理汽艇、驳船、疏浚船或挖泥船等船只或邮船停靠的码头”，鳞次栉比。再向前继续行进，便来到日本邮船停靠的“街市正面”。煤炭和粮食在这里装船。船上乘客利用装船的时间可以下船参观塞得港。“烈世夫”就是主持开凿苏伊士运河的斐迪南·德·雷赛布（Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps），参观他铜像的日本人不计其数。这条街上，“白人街”“市街”与“土人街”形成鲜明的贫富对比。位于白人街与市街的酒店洋溢着法国的浪漫情调，酒店周围四季常青。但是土人街却非常“不干净”，令人作呕。



高山谨一《西航杂记》中的塞得港自制地图。

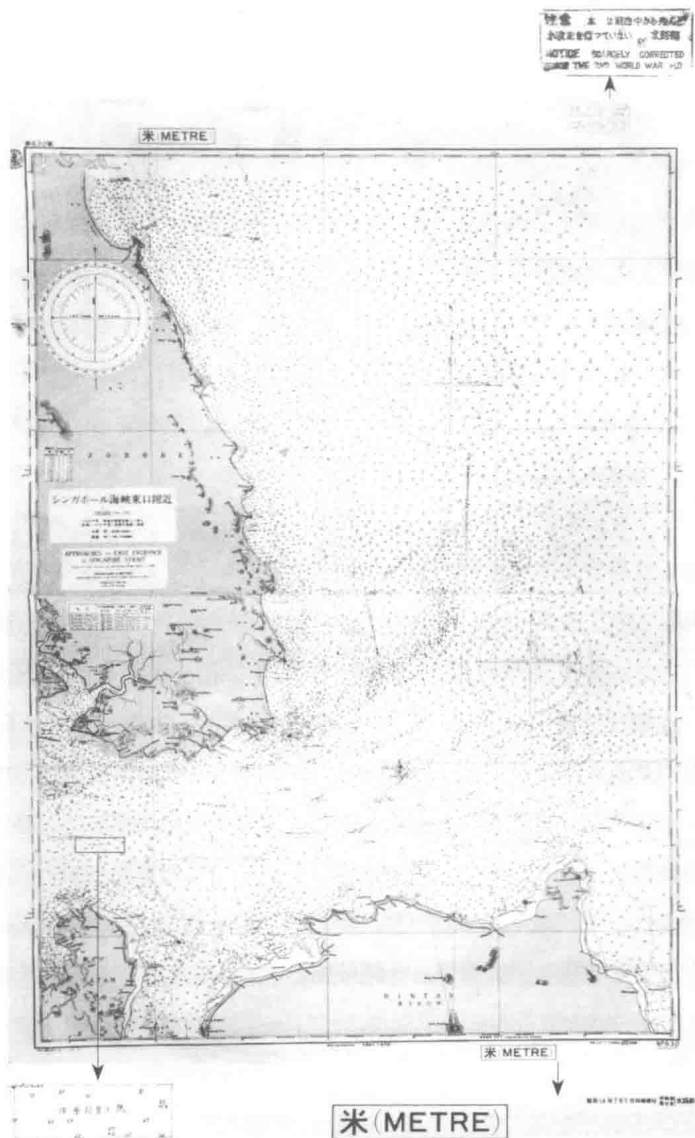
从塞得港航行到地中海，邮船在“蓝天碧海”间顺着西北方向继续前进。此处航海图上标记有“12”“14”等数字，意指海洋的水深。因为这是英国的航海图，所以单位不是米而是英寻（Fathom）。1英寻大概是伸开双臂的长度，约1.8米，相当于日语中的汉字“寻”。12寻约为21.8米，14寻约为25.5米。航海图上基本没有与陆地相关的数字标识。但是在记录火山等的海拔时，会使用英尺（1英尺约等于0.305米）作单位。高山谨一写道，从塞得港起程约行25海里（约46.3千米）处，“向左便可望见遥远的水平线上，尼罗河东流河口所在地

矗立着杜姆亚特灯塔”。航海图《地中海·东部海域》上“Damietta Mouth”的下方，有“Lt.Rev.”字样。“Rev.”是Revolving的缩略，为“灿若星河的灯塔设置于此”之意。

欧洲航路使用的航海图并不全都是用英语标记的。朝比奈秀雄在《航海图与海底测量》（《岩波讲座地理学》第5卷，1931年7月，岩波书店）中写道：“如要索取相关地域的航海图，太平洋及印度洋沿岸的各图在水路部刊行图志目录中均有记录。其他地域的航海图则需要向各统治国索取，或者不得不参考英国版航海图。”在地中海航行，一般使用英国版航海图。但是，在行经新加坡海峡时，可以使用日本水路部发行的航海图。

下面来看日本水路部发行的《新加坡海峡东口附近》航海图。该图正下方记载有“昭和十四年六月二十九日刊行 水路部长小池四郎”，右下方有“昭和十四年七月五日印刷发行 印刷者发行者：水路部”等字样。该图高约96厘米，宽约68厘米，比例尺为十万分之一。这是日语版的航海图，上面写有“根据1936年以前的英国及荷兰航海图制定 原图由英国及荷兰于1930年以前测量制作”等内容。1919年在伦敦召开的国际水路会议上，各国都希望航海图的单位能够统一为“米”。但是英国和意大利坚持主张用“英寻”（寻）。日本水路部发行的航海图上下方都标有大大的“米（Metre）”字，便是出于这个原因。日本自1920年10月起开始使用米作为航海图的单位。水路部发行的航海图上印有英寻与米的换算表（1寻=1.82米）。大概是为了避免混乱，才日、英航海图并行使用。

若要设想欧洲航路的往返情景，可窥探香港与新加坡之间这段最后的航程中所使用的航海图。北边是向东南延伸的马来半岛，南边是廖内群岛。邮船通



航海图《新加坡海峡东口附近》(1939年7月5日,水路部)的局部图。

过二者之间的海峡向西航行，很快便能抵达马来半岛南端的新加坡。高山谨一在《西航杂记》中指出：“看到民丹岩岛的灯塔后，再航行大约 100 海里，进入新加坡海峡，右手边是马来半岛的南端，左手边是廖内岛及巴达姆岛等大岛屿及星罗棋布的小岛。靠近马尔帕灯塔后，再有 40 海里即抵达新加坡。”廖内岛位于航海图的右下方，也即巴达姆岛左下方的陆地部分。

这是东经 104 度 40 分至东经 104 度的航海图，图上的新加坡海峡处，用日语标注有“强波浪”“强涨潮”“强涨潮及旋涡”“涨潮及旋涡”“向东航行时海水变色”“禁止投锚区”等注意事项。同时，还用红色正方形标有“弹药投放区域”的标记。所谓红色，是指航海图右上方印的红色图章。图章中有些字迹已经模糊，无法识别，上面写有“注意本次战争期间基本 # 没有进行订正 水路部”等字样（# 是无法识别的字）。从这句话的英文标记可得知，“战争”指的是第二次世界大战。但是第二次世界大战爆发于 1939 年 9 月 1 日。此航海图发行于战争爆发两个月前的 7 月。因此，红色图章应是在航海图发行之后才盖上去的。

说到海上世界地图，大多数人首先想到的应该就是航海图了。但是除去船舶的工作人员外，看过航海图的人少之又少。因为航海图只在船舰上使用，若非受到船长的参观邀请，船舰一般是禁止乘客入内的。不过前往欧洲的日本人在旅途中也并非不携带地图。不论是实际的地图，还是根据印象绘制的地图，游客都会将旅途中的信息及所见所闻记录在上面，形成他们自己的世界观。当时他们携带的究竟是什么样的地图，或者说可能会带什么样的地图呢？