

# 日本明治游记中的清末南京

杨洪俊

**内容提要** 《中日修好条规》和《马关条约》的先后签订显示了清末中日关系的发展趋向。伴随条约的签订,中日两国人员往来日趋频繁。日本官民来到中国,留下为数众多的中国游记,内容既有对清末中国的细节刻画,也有主观评断。其中涉及南京的篇章十分丰富,成为研究清末南京形象的一个视角。通过解读,可以明晰清末南京的城市交通状况、海关贸易及关税状况、市区商业布局及商铺经营状况,以及形胜依旧、古韵犹存、萧瑟中艰难恢复的整体风貌。通过明治游记呈现清末中国形象,明确近代日本的中国观及其变迁,为中国形象研究提供新的研究视角。

**关键词** 明治游记 清末南京 城市形象 交通 商业

杨洪俊,南京大学历史学系博士生 210093

南京工业大学外国语学院副教授 211816

1871年《中日修好条规》的签订,标志着中日关系进入到一个新的时期。而1894至1895年的甲午中日战争之后,清政府被迫与日本签订了《马关条约》,日本攫取了更多在华权益。这进一步促进了日本官民进入中国。为数众多的日本人,官员、学者、实业家、学生等各色人物来到中国,实地感知中国,并留下了大量游记。游记中有所到之处的山川名胜、风俗民情、商贸物产,还有所接触官员、名流的相关记录,有很高的史料价值。其中游历南京所留下的文章为数不少。本文选择明治游记中有关清末南京的篇章进行分析,立足于构建日本人眼中的清末南京城市空间,呈现其时南京物象,进而对游记中有关清末南京社会人文所做论述进行讨论,力求立体呈现明治游记视角下的清末南京形象。在此基础上分析近代日本的中国观及其变迁状况,为中国形象研究提供一个新的视角。

## 一、清末南京的一种呈现载体:有关南京的明治游记的分类与介绍

日本东洋文库中国研究室所编《明治以降日本人的中国旅行记(解题)》中,1912年前的中国游记共列39篇。该书对各游记的作者、初版时间和大致内容进行了简单介绍。其中16篇,有作者游览或

---

本论文得到江苏省政府留学奖学金资助。

旅居南京时留下的相关记录。虽然该书总共收录日本明治以来游记400余种,但是由于当时游记数量众多,正如该书前言中所说,书中收录的游记数量与明治以来在日本刊行的中国旅行记整体数量相比不过九牛一毛。因此本文选择游记时,还参考了日本游摩尼(ゆまに)书房于1988、1989年出版的《明治北方调查探险记集成》,该书房1997年出版的《幕末明治中国见闻录集成》,韩国景仁文化社1995年发行的《南北朝鲜地理风俗志丛书》(日文引进版),爱知大学2006年发行的《东亚同文书院大旅行志》系列等。根据作者身份及出游目的将南京相关游记的重要著作分类介绍如下。

第一类以政治、军事考察为目的,作者身份多为官员、军人或浪人。高桥谦的《支那时事》记述的是1884年其“南起百粤,北至燕赵,而西远游于巴蜀,与其人士亲近交往,于其风俗人情”<sup>[1]</sup>的深入观察。村木正宪1900年为考察清韩两国通商体制,写成《清韩纪行》。作品以日记形式,详细记录了所到各地的地形、交通通信网的实际状况、关税、物产、地方行政、风俗、在留当地日本人的活动和居留地的实际状况等。《七十八日游记》是德富苏峰于1906年以贵族院议员和日本《国民新闻》记者的身份游历中国时所写。前半部题为“过眼记程”,收录即兴印象,后半部是“触目偶感”,是对“支那及支那人”短评集。1908年底,小林爱雄游历中国,写成《支那印象记》。作品中“体现出的中国观可以用两方面概括:蔑视中国论和侵略中国论。”<sup>[2]</sup>《清韩漫游余沥》的作者胜田主计,1909年为考察清韩产业、贸易、经济、财政等情况,来到朝鲜和中国。漫游所见所闻含“韩国所见”“满洲所见”“支那本部所见”三部分。《一日一信》《旅行纪念志》《孤帆双蹄》均由东亚同文书院出版,是该书院学生的中国调查报告。东亚同文书院对中国的调查,事实上为日本在中国的侵略扩张提供了情报支持。

第二类以游历山水、思古观今、歌咏情怀为主要目的,作者主要是学者、记者、教习、留学人员、学生等。内藤湖南的《支那漫游燕山楚水》,记录其1899年在中国近三个月的游历,“本书出版后,成为不少日本青年游华时的必备指南,于日本对华认识的形上占有一席之地,也为我们研究甲午战争后的中日关系提供了珍贵的资料。”<sup>[3]</sup>《横跨中国大陆——游蜀杂俎》是中野孤山的著作,记录了作者1906到1910年从上海至成都的旅程等,“叙及国民陋习,作者言辞有些过激,但似无特别中伤之嫌。”<sup>[4]</sup>1908年,时任日本帝室博物馆总长股野琢经朝鲜游历中国,所写游记名曰《苇杭游记》。佐藤善治郎的《南清纪行》是其1910年游历南中国的游记,书中概括地说明了上海、南京、武汉三镇、苏州、杭州的地理、历史、经济等情况。

第三类以实业考察为目的,作者以实业家为主。日本栃木县下野新闻社1909年组织观光考察团赴满韩。从实业家视角观察到的满韩的工矿业、商业、贸易、通货情况,还有政情、风俗等,出版为《满韩观光团志》。赴清实业团志编纂委员会编写《赴清实业团志》,于1914年出版。赴清观光实业团1910年在涩泽荣一主导下组建。书中记录旅行日程及各地欢迎者名录,欢迎会上双方的演说摘要等。

第四类以传播宗教为目的,作者为宗教人士。日本西本愿寺当时的新门主率众于1899年踏上清国巡游之途。归国后记游记曰《清国巡游志》。所记内容为旅行日志兼为地志,包含向清国推广佛教的课题和意义等。

## 二、城市交通:驴马轿船车各司其职马路铁道新筑

日本明治游记中集中提到的南京的道路有三条。一是出朝阳门至明孝陵的小路,一是以下关码头为开端的江宁马路,一是同样以下关为起点的宁省铁路。自小路至马路,再到铁路,在共时的角度

[1]高桥谦:『支那时事』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第三卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第99頁,第114頁,第114頁。

[2]小林爱雄:《中国印象记》,李炜译,〔北京〕中华书局2007年版,译者序第9-10页。

[3]内藤湖南:《燕山楚水》,吴卫峰译,〔北京〕中华书局2007年版,译者序第2-3页。

[4]中野孤山:《横跨中国大陆——游蜀杂俎》,郭举昆译,〔北京〕中华书局2007年版,译者序第1页。

上,体现了清末南京交通传统与近代化并存的多样性,而在历时的角度上,则显示了清末南京交通的近代化进程。

南京作为著名古都,名胜古迹众多,游记内容显示,游览明孝陵是当时多数日本游人的选择。这使得朝阳门至明孝陵的道路和这段路的行走方式成为众多游记共同的描写对象。这条路也成为清末南京普通民众野外出行方式的集中展示舞台。从城内至朝阳门,道路可以通行马车和东洋车,而出朝阳门后可选择的主要就是驴子了。内藤湖南在1899年是骑驴去拜谒明孝陵的。1908年12月份到南京的小林爱雄说,朝阳门外“驴子成群”,“十来年轻赶脚”在招呼生意,可见当时朝阳门外已有聚集的生意人群了。栃木县满韩观光团、东亚同文书院第七期学生也在朝阳门换乘了驴子。1909年7月到南京的胜田主计言及“自门外只能乘人力车或骑驴了”,他“雇了人力车”,结果行走“但仍十分艰难,上坡下坡都几乎无路可走,而且所行之处非泥泞即砂砾,终于不得已屡次下车徒步前行。如此看来,还是驴子才是最好的选择了”<sup>[1]</sup>。

与朝阳门外行走艰难的野外小路相比,明治游记中对江宁马路平整和路两旁杨柳的描写让人印象深刻。内藤湖南于1899年11月15日到达南京下关。“农商务省留学生平冈、杉山二君骑驴前来迎接,令人欢喜。自下关入仪凤门,沿张之洞(甲午乙未之役时暂代刘坤一署理两江总督之际)所修筑马路,行近二日里<sup>[2]</sup>,抵达近总督衙门之科巷的东本愿寺学堂,暂居于此。此马路平整,细柳夹道,树间距仅二三尺,树皆在离根部约三尺处生出树杈。此时已值孟冬,枝叶难免萧疏。不禁想到,若为初春,草木萌生,朦朦嫩绿定会让行人车马意气风发。若巡路者用心修理清扫,持之以恒,单是此处可比拟上海,甚而强过我国帝都了。”<sup>[3]</sup>德富苏峰1906年7月23日上午到达南京下关码头。“南京领事馆馆员池部政治君,因予为乡友,蒙其迎为宾客,乘其马车行七英里地到达南京领事馆。于所走道路之修洁,略感惊讶。”<sup>[4]</sup>第九期“江宁武昌班”在1911年7月3日到达南京下关。“松岛君把行李装上马车,并坐在行李一边先行去了南京城内的宾来馆。……我们步行出发。从下关到南京通行的这条林荫道着实是好。绿柳枝上,有鸟儿嬉闹。真可谓之为‘文明的绿门’<sup>[5]</sup>。”<sup>[6]</sup>内藤骑驴、德富乘马车,而同文书院学生则步行走过。1899年内藤眼中“皆在离根部约三尺处生出树杈”的小柳树,十二年之后的1911年,已是同文书院学生看到的让道路成为“林荫道”的大树,他们把马路称之为“文明的绿门”,足可见路两旁柳树已可蔽日,正所谓十年树木。江宁马路“起于江干,穿下关,由仪凤门入城,循旧石路,达于鼓楼。再绕鸡笼山麓,经总督衙门,达驻防城边,而终于通济门。”这条马路干路是1895年张之洞开始修筑的。“1895年(清光绪二十一年)6月张之洞又着手修筑下关江边至碑亭巷的江宁马路,参照上海租界的马车道路技术标准修筑,路幅6米至9米,以两江总督署(今长江路292号)为中心,东南至通济门驻防城边;西北穿碑亭巷经鼓楼出仪凤门至下关江边,成为贯通南京城区南北的主要干道。”<sup>[7]</sup>江宁马路连接市内各地的支路一直到1901年才陆续完成,“各路均可行东洋车及轻

[1]胜田主计:『清韓漫遊余瀝』,『明治北方調査探檢記集成』(第11卷),〔東京〕ゆまに書房1989年版,第394頁。

[2]按:“日里”为日本距离单位。1891年(明治24年)日本加入《米突公约》后,规定43.2公里为11日里,1日里约为3.927公里。

[3]内藤虎次郎:『支那漫遊 燕山楚水』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第四卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第221-222頁。

[4]德富猪一郎:『七十八日遊記』,〔東京〕民友社1906年版,第177頁。

[5]按:“绿门”指日本在举行庆祝会、运动会等活动时临时搭建的门,上部搭成弓形,并覆一常青树的叶。“明治十八、九年(1885、1886)左右,绿门多装饰于店头或门前”。大熊喜邦:『本邦緑門の溥w』,『建築雜誌』(第二百六十六号)1909年第2期。

[6]東亜同文書院第九期生:『東亜同文書院大旅行誌5 孤帆双蹄』,〔東京〕雄松堂出版2006年版,第178頁。

[7]孙建国:《南京通商口岸开埠始末》,〔南京〕《档案与建设》1999年第8期。



马车。”<sup>[1]</sup>

从下关入南京城,除了江宁马路,始建于1907年并于翌年4月建成的宁省铁路成为另一种选择。据《南洋官报》的“光绪三十三年一〇一册路矿邮电”,“金陵城内铁路,已经工程司勘定轨线,于十月二十日兴工。计该路起点于下关,贯仪凤门东首之金川门入城。……全路延长约十五六里。”<sup>[2]</sup>当时运行江口、下关、三牌楼、无量庵、督署及万寿宫,共七站。小林爱雄是在1908年12月末从上海乘火车进入南京的。从南京下关又“乘坐了一小时左右的市内列车,下车后有马车在等候”<sup>[3]</sup>。小林的目的地为总督府,故所到车站为督署车站。如果小林的记录无错,如此可知自下关站至督署站运行时间当为一小时左右。胜田主计1909年6月30日上午乘船到达南京。在“南京杂观”一节开头写道:“南京停船之处谓下关,与津浦铁路南起点浦口隔江相对。下关距南京市约二日里半路程,该段路程铺设南京市区铁道。该铁路全长共计七英里,宽轨铁道,十分清新,乘坐十分舒适。”<sup>[4]</sup>由此可见,宁省铁路在其运行之初是十分惬意且很受欢迎的出行方式。

清末南京的出行方式选择上,当以人力车和马车为主,江宁马路的修建,大大拓宽了人力车和马车的使用空间。但是,像朝阳门去往明孝陵的路段那样几近无路可走的地方,耐力更好、体型小且灵活的驴子的使用则更多。在明治游记中的清末南京,轿子的身影极少出现。小林在游览明孝陵的回路上看到过贵人乘坐的轿子。“回去的路上,遇到了四位坐着轿子前来拜谒的贵人。紫色的袖子垂出轿子,于这个场景是那么地协调。”<sup>[5]</sup>清朝轿子有官轿和民轿之分。清朝政府规定“道台或知县的官轿出行时,有一伙随从人员前呼后拥,鸣锣开道”<sup>[6]</sup>。佐藤善治郎在去往南洋劝业会的途中,看到高官坐轿出行的情景。“两三个骑士护卫着,走在前面的人手举彩色的、如笏一样的长板,其他人为轿子撑起阳伞,一同行进。这着实富有支那意味。”<sup>[7]</sup>小林所见的是民轿,佐藤所看到从督署出来的则是官轿。但随着马车和轻便的人力车的兴起,轿子渐渐退出了历史舞台。清末南京货物的陆路运送中,独轮车和驴子的使用还很广泛。佐藤描述的驮运谷物的驴队和推运石材的独轮车便是很好的证明。“途中首先看到的奇景是驴子队伍。这是一支由五六头又或十头驴子组成的队伍,由一个男人赶着,驮运着谷物。……(驴子)套着笼嘴,脖子上挂着当当作响的铃铛。在回来的路上,那人会骑着一头驴子而赶着其它的驴子。如此队伍持续往复,倒也有一点诗趣。还看到一辆推运石材的独轮车,发出吱吱的声响。”<sup>[8]</sup>舟船在水系发达的南京,无论客运还是货运都发挥着重要作用。从内藤对西水关“水波平稳,舟船往来”、小林登船前往秦淮画舫宴会等描述中可见一斑。渡江的客货运更是离不开舟船。东亚同文书院第九期学生乘坐的“划子”应该是当时普通民众渡江的主要方式。“雇了划子渡江。由于近来涨水,浊流满溢,激荡船头。老船夫流着油汗,划动着船橹。炎炎烈日照耀浊流。船越发被冲荡着,不能前行,反被冲入苇丛间。划开苇丛前行的小船犹如走在一团炽热烈火之中。船夫已是汗流浹背,划子终于到了浦口”<sup>[9]</sup>。待到1908年宁省铁路开通,“宁省铁路通车后即开行了市内客车,一天数趟,从根本上改变了城市的交通状况,为市民和商贾带来了极大的便利。宁省铁路三等客票的价格为每站五分,全线单程三等票价为二角,二等四角,头等八角,还可以带货,与当时主要交通工

[1][2]南京市地方志编纂委员会办公室翻印:《首都志》(下),南京古旧书店、南京史志编辑部1985年版,第844-845页,第851页。

[3][5]小林爱雄:『支那印象記』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第六卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第277頁,第285頁。

[4]勝田主計:『清韓漫遊余瀝』,『明治北方調査探検記集成』(第11卷),〔東京〕ゆまに書房1989年版,第399頁。

[6]嵇果煌:《传统代步工具——轿子的兴衰》,《交通与运输》1995年第1期。

[7][8]佐藤善治郎:『南清紀行』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第十八卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第115頁,第112-114頁。

[9]東亜同文書院第九期生:『東亜同文書院大旅行誌5 孤帆双蹄』,〔東京〕雄松堂出版2006年版,第178-179頁。

具马车、小船相比既经济又快捷,铁路营业状况极好。”<sup>[1]</sup>作为近代化的交通方式,铁路的修筑和火车的使用无疑是革命性的。

小林爱雄曾记述在半山寺游览时看到的铁路道口的情形,“途中过一道口,立一大门,上大字写着‘眼见火车,往来人等,车马勿过’。”<sup>[2]</sup>这样的道口路牌,既包含着清末南京各种交通要素,也可以看作是车马让道火车的近代交通发展趋势的一种绝佳诠释吧。

### 三、市井商情:大码头谈贸易物产关税小店铺话买卖世态人情

明治游记较全面地呈现了清末南京的经济状况,记述了下关码头开关贸易的状况,对进出口物品种类、贸易额、关税收入也有所记录。另外,也直观记录了清末南京市内的商业布局和店铺状况。

根据1900年村木正宪所做的记述:“南京经由上海、镇江等地,主要进口棉布、棉线、鸦片、石油和砂糖等;出口的产品主要有绸缎、天鹅绒、药材、皮革、羊毛、鸭毛、小麦以及芝麻等。”“南京的海关收入仅五万六千六百五十三两。”<sup>[3]</sup>从其描述措辞来看,这个海关收入额应该是比较低的。胜田主计对南京下关码头的吞吐量和贸易额、贸易逆差状况进行了记述。“根据1908年的统计,船舶吞吐量约五百二十万吨,货物进出口总额为一千零五十万两,其中一直处于贸易逆差。进口总值约六百九十万两,而出口只有约三百五十万两。总之,南京是一个消费性城市,虽然也有毛皮类、丝织类等一些产品,但物产并不十分显著,只是一个典型的旧都和两江总督驻地而已吧。”<sup>[4]</sup>虽然出口物产不够丰富,而且贸易逆差也很严重,但1908年南京下关港口的外观看起来已经比较成规模了。据小林爱雄的记述,“从港外看金陵,德国的旅馆、英国的洋行等,鳞次栉比,威风凛凛。这与城内的支那街道截然不同。”<sup>[5]</sup>小林所说下关港口和南京城内存在的巨大差异,显示了大贸易与小买卖的区别。

大贸易谈物产关税,到了城内的小买卖则可以看到南京的世态人情。关于清末南京最繁华商业街道所在,明治游记中有明确记述。1899年11月17日午后,内藤湖南“在农商务省和三井公司的留学生陪伴下,前去逛了南京最为繁盛的市街——三山街。”“这里距离科巷应该还有半日里的路程。逛完一两家古董店后,回去学堂。”<sup>[6]</sup>胜田主计在内藤湖南游历南京十年之后,1909年7月1日“傍晚,乘车游览了城区商业中心——三山街及附近秦淮天神桥等地”<sup>[7]</sup>。据二人所述,三山街应是南京最繁华的商业街道了。三山街后来的发展,如在民国时期的状况可以看作是这一繁盛的延续。“城南作为城市的商业中心,商店门类、数量多,分布密集,城市地价为全城之最,三山街地区地价在1928年时就已达到200元(大洋)每方丈,远高于全城其它地区。”<sup>[8]</sup>1910年8月游历南京的佐藤善治郎记述:“进入水西门。这一带是南京繁华的中心,道路两侧大厦林立,正所谓‘车毂击,人摩肩’。”<sup>[9]</sup>差不多一年之后,1911年7月东亚同文书院第九期学生记述:“考察水西门附近,感觉自己好似也成了一个够格的商人

[1]吴本荣:《公共交通与南京城市近代化(1894-1937)》,《南京工业大学学报(社会科学版)》2009年第1期。

[2][5]小林爱雄:『支那印象記』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第六卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第285頁,第290頁。

[3]村木正憲:『清韓紀行』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第五卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第152、156頁。

[4][7]勝田主計:『清韓漫遊余瀝』,『明治北方調査探検記集成』(第11卷),〔東京〕ゆまに書房1989年版,第394-395頁,第398頁。

[6]内藤虎次郎:『支那漫遊 燕山楚水』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第四卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第223頁。

[8]王乾、徐昀、宋伟轩:《南京城市商业空间结构变迁研究》,〔南京〕《现代城市研究》2012年第6期。

[9]佐藤善治郎:『南清紀行』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第十八卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第139頁,第112-114頁,第103頁。

一般。”<sup>[1]</sup>这两段记述表明1910、1911年的水西门附近商业十分繁盛,但仅据此似乎并不能确定当时南京的商业中心由三山街转移到了水西门,认为商业繁盛区域从三山街向西北扩展到了水西门一带,或者说西水关一带传统繁华地区有了进一步发展比较合适。水西门是内外秦淮河的汇合之处,门外设水陆码头,是通往南京西郊——上新河的要道,外地商贾多循水路聚集于此。“走过城西南角之赛虹桥,北转乃西水关,秦淮河与护城河在此合流。水波平稳,舟船往来,保留着往时繁华之痕迹。”<sup>[2]</sup>1899年内藤湖南就曾记述过水西门一带的繁华,所以十几年的发展之后,水西门渐渐有了商业中心的样子也在情理之中。

这些繁华的街道主要是商号林立的商业中心。在清末南京街道两侧的商号名称是怎样的呢?1910年8月佐藤善治郎从下关坐人力车前往位于中正街(今白下路)的日本总领事馆。自鼓楼开始关注南京的商家招牌。通过这段记述,清末南京商铺名称和常见街道字牌的大概信息一目了然。“商家门前树立高柱,上面竟挂上几块招牌,着实稀奇。坐在人力车上,一边看着各种招牌一边前行很是有趣。仕官行台,即官吏的临时住所,也有上等旅馆之意。很多旅馆会在门口对面砌一砖墙,用大字把这四个字写在上。整容,即理发处;照相或丽珠照相,即照相馆;钟表,即钟表店;刘字号,好像就是刘姓老板开的店;公司、局,即日语所说会社;洋行,即外国人开的商店;真不二价,即不报谎价;书阁,即艺妓屋(并非书店);车站,即车辆停车上下客处;学士靴,即西洋式的鞋子;头等,即一等;小便池,即公共厕所;钱庄,即兑换商;押、当,即典当商;君子自重,即禁止小便;闲人莫进,即无事者禁止进入。很多商店门口贴着半片红宣纸,写有‘龙来集宝’等语句。那是每年元旦要张贴的。很多招牌为中西<sup>3</sup>旅馆、中西药铺等,万不可认为是日本人开的店。此‘中西’之‘中’为中国,‘西’乃西洋之意。”<sup>[4]</sup>

明治游记从清末南京的贸易状况、商业布局和店铺名称等方面,描绘出清末南京经济地理的一副略图。清末南京下关码头的吞吐量和关税收入都比较有限,在市内商业布局上,三山街和水西门一带是商业繁盛之地,店铺有中有外,经营内容也是各种各样。

#### 四、城市风貌:形胜依旧古韵犹存萧瑟没落中艰难恢复

明治游记中,有概观南京者,言及南京的历史沿革、物产形胜、风土人情等,并通过比较给出了各自的评价。其中既有如“不亚于当今帝都北京”等正面评价,也有如“没落之都”的负面评价。虽然不同的评价来自作者评价标准存在的差异,但是,整体上是比较客观的,把两方面的评价结合起来可以综合出清末南京的整体风貌。

对于南京形胜,中野孤山认为其为“清朝全土胜地之冠”。“南京的城墙像一条长蛇蜿蜒于扬子江中游,其雄壮宏伟的气势俨然一大帝都。……南京由东至南掌控连绵群山,西北牵制浩瀚扬子江,境内还有淮水流淌。沿扬子江溯流而上,可深入四川、云贵,顺江而下,北可达北京,南可通广东。南京城可以算得是清朝全土胜地之冠,并不亚于当今帝都北京。”<sup>[5]</sup>内藤湖南则是通过与中国其他大城市的比较,对金陵形胜的绝佳之处进行了分析。“金陵形胜在其雄伟壮观。想来,如京津地方,苍茫有之,然其山甚远,反倒缺乏雄伟之感;如杭州,明丽有之,然其山过近,全无雄伟之趣。金陵之地,其山

[1]東亜同文書院第九期生:『東亜同文書院大旅行誌5 孤帆双蹄』,〔東京〕雄松堂出版2006年版,第179頁。

[2]内藤虎次郎:『支那漫遊 燕山楚水』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第四卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第227頁。

[3]按:“中西”在日本是一常见姓氏。

[4]佐藤善治郎:『南清紀行』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第十八卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第139頁,第112-114頁。

[5]中野孤山:『支那大陸横断遊蜀雜俎』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第十七卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第65-66頁。



不远不近,苍翠萦绕,间或有缺角之处,则更使人生出幽远无际之感。且有钟山,虽不甚高大,然富有雄奇突兀之姿。野色远近,高城百里。策马行于孝陵前至朝阳门之高原,不由使人想到旌旗蔽野、千军万马驰骋之中的古代英雄。予曾言与本愿寺一柳氏,于金陵任总督而无谋叛之心者必为庸愚。武汉形胜,控湖广沃土,亦甚雄伟,然其地为金陵上游之雄镇,宜制驭一方,而不能成帝王之州。”<sup>[1]</sup>“于金陵任总督而无谋叛之心者必为庸愚”,内藤所言之意似乎是在南京不想谋叛就对不起南京形胜一般,这当是一程度的举例,但足以反映出南京地理位置的重要和地势之险要。对于南京的民风,西本愿寺僧众所记游记中写道:“市民勤于业,妇女巧于刺绣,男子犹存六朝遗风,风流儒雅,多有君子之风。四方翰墨之士争相来到此地,故至称江南人物。”<sup>[2]</sup>对于南京形胜,从悠久浓厚的历史人文韵味、重要的地理位置和独特建城地势等方面,明治游记作者概观南京时给出了很高的评价。

从概观的角度看,南京可谓形胜依旧,作为六朝古都,六朝遗迹、古事及贵族遗风是清末访游南京的日本人心中的主要意象所在。然而,清末的南京社会现实状况却不像六朝古都意象一样美好,已经是“没落之都”了。“南朝的四百八十寺,现在还残留多少呢?就连这明代极尽华丽的墓陵,也已是完全腐朽,现在只能从身着补丁衣服的卖瓦女人的盒子里,去想象当时的风貌了。……虽同是古都,但奈良是贵族们用樱花装饰的遥远时代的都城,而南京则是浅挖泥土可见白骨的今天的没落之都。”<sup>[3]</sup>正所谓“城阙荒残古帝州,山川历劫夕阳愁。六朝脂粉秦淮水,遗恨千秋凝不流。”<sup>[4]</sup>清末南京作为古都的没落,可以看作是当时清末中国处于内忧外患之社会情势的一个缩影。尤其,南京这样一个城市,在清末太平天国运动中承受了极为严重的摧残。南京从1853年到1864年的11年中,经历了太平天国军从清军手中夺取的战争,太平天国定都南京期间两方的拉锯战,再到曾国荃帅湘军重新夺回南京的战争。在明治南京游记中则多片面记述了太平天国运动对南京的摧残。“南京丧帝都之实已四百余年,加之近岁罹经长发贼大乱,城内着实荒废,甚至马路两侧都是人家疏落而不相连,田畴竹树,犬牙交错,好似行走于村落间。……由西华门径入内城。内城乃明故宫所在,而今为八旗驻防之所。长发贼之乱后,荒废至极,断壁残垣不曾修,御沟之水空自流。”<sup>[5]</sup>六朝意象、帝都繁华都多是传闻和想象,现实则尽是“荒废”“荒凉”。“据说南京盛时,住户鳞次栉比延续至下关。现今市区所在只是南端一部,原来钟鼓楼一带已成原野。人所共知,长发贼之变中,巨魁据守此地十余年。曾国藩平乱之时,市街大部分饱受兵燹之灾。现今多少有所恢复,但如此闻名之地,亲眼目睹后还是不禁觉得荒凉。”<sup>[6]</sup>

明治游记中对太平军以及太平天国运动的评价偏向于负面、甚至是敌视的。“这种敌视基本上是基于运动初期流传并由中国读书人所确认的那些传说:‘明末之人并不唱义起兵’,太平天国是由广西的烧炭人和因反对重税而起事的愚昧的乡人来领导的,他们是‘强令愚民一心信奉天主教’的邪教徒。……象使用‘长毛贼’这类称呼典型反映出来的那样,太平天国几乎被视同‘贼匪’了。”<sup>[7]</sup>所以,在

[1]内藤虎次郎:『支那漫遊 燕山楚水』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第四卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第222-223頁。

[2]西本願寺教学参議部:『清国巡遊誌』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第十四卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第170-171頁。

[3]小林愛雄:『支那印象記』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第六卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第326頁。

[4]股野琢:『葦杭遊記』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第二十卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第382頁。

[5]德富猪一郎:『七十八日遊記』,〔東京〕民友社1906年版,第178-179頁。

[6]勝田主計:『清韓漫遊余瀝』,『明治北方調査探検記集成』(第11卷),〔東京〕ゆまに書房1989年版,第394頁。

[7]小島晋治、云鶴、振江:《日本人的太平天国观》,《扬州师院学报(社会科学版)》1981年第4期。

明治南京游记中,大多数把南京城市的没落较程度上归咎于太平军对于南京的夺取和占据,也就不足为奇了。“单从城市发展史的角度看,太平天国建都这11年几乎无足称道,破坏远大于建设,给南京造成的破坏是灾难性、毁灭性的。……太平天国守南京,清政府攻南京,南京的窘困与衰败与清军的军事进攻和围困有直接关联,所以不能把责任完全推到守方身上。太平军破城后军纪较好,而湘军破城后大肆焚掠杀戮,局面完全失控。这一事实也能说明问题。”<sup>[1]</sup>这一分析是比较客观的。清末南京城市的没落原因既在太平军的占据,也在清军的进攻和攻克后的破坏。

明治日本人游记中的清末南京城市风貌,整体而言就是形胜依旧、六朝古韵犹存,但是城市萧瑟没落,虽然有所恢复,但极为艰难。游记中对于南京城市衰败原因的分析,由于历史和政治等方面的原因,显得较为片面。

## 五、结 论

近代日本否定性中国观的形成,主要在两个层面的对比中产生。一个是存在于文学意象或经典文本中的中国与清末中国社会现实的对比,一个是走上明治维新道路获得发展的日本和固守封建统治日渐衰落的中国的对比。日本古典文学尤其是汉文学中很早就有了与六朝古都南京密切关联的文学意象。成书于751年的日本现存最早汉诗集《怀风藻》,言其编撰目的为“予撰此文意者,为将不忘先哲遗风,故以怀风名之云而”<sup>[2]</sup>。虽然其作品风格分前后两期,分别受到六朝和初唐文学的影响,但其所怀之风,旨趣主要在六朝文学。《怀风藻》中“六朝文学的印记随处可见。……因此,说《怀风藻》和中国文学的关系集中表现在六朝文学上并非言过其实”<sup>[3]</sup>。然而及至清末,展现在日本人面前的,原本承载着美好的六朝文学意象的南京却已是萧瑟一片。如小林爱雄所说,南京历史上的风华“只能从身着补丁衣服的卖瓦女人的盒子里”去想象了。经典文本中构筑的南京意象被现实冲撞得支离破碎。另外,伴随明治维新后日本国力军力不断提升和清末中国不断衰落,在两相对比下,日本官民对中国的认识也不断改变。“由于晚清的中国积贫积弱,与变法维新成功的日本形成鲜明的对比,因此,现实中的中国社会、中国人,则是大多数日本人蔑视的对象。”<sup>[4]</sup>尤其在日本在中日甲午战争中获胜“成为极大改变日本人中国观的契机。敌对心情转换成的对对方的污蔑感,在大众中间广泛渗透”<sup>[5]</sup>。另外,日本在明治维新后逐步接受西方“文明”,且以西洋文明在东洋的代言人自居,并开始依此评量他们眼中的中国和中国人。“到了督署停车场。……走出月台,见小贩在铁道上叫卖。若见车来便逃散而去。车停后又在四周叫卖起来。这里没有像日本那样细致的规则,而是‘放任主义’。这种放任主义在支那体现在所有事情上。”<sup>[6]</sup>明治游记中的清末南京形象研究很好地呈现出这两层对比下近代日本的中国观及其变迁。虽然对于南京的研究只是一个个案,但这为研究近代中国的城市形象提供了一种方法上的可能,同时也为时下学术界广泛开展的“世界的中国形象”研究提供了一个新的研究视角。

[责任编辑:肖 波]

[1]夏春涛:《太平天国时期南京城的变迁》,《扬州大学学报(人文社会科学版)》2011年第6期。

[2]林古溪:『懷風藻新注』,〔東京〕明治書院1958年版,第10頁。

[3]宿久高、尹允镇:《〈怀风藻〉与中国古典文学的关联》,〔北京〕《日语学习与研究》2005年第3期。

[4]张学锋:《译后记——幕末明治时期的中国见闻录及宇野哲人的〈中国文明记〉》,宇野哲人著,张学锋译:《中国文明记》,〔北京〕中华书局2008年版,第245页。

[5]安藤彦太郎:『日本人の中国観』,〔東京〕勁草書房1971年版,第48頁。

[6]小林愛雄:『支那印象記』,小島晋治監修:『幕末明治中国見聞録集成』(第六卷),〔東京〕ゆまに書房1997年版,第285-286頁。