

近代拉美航线上的 日本移民船与移民输送

祝曙光

(苏州科技大学 人文学院, 江苏 苏州 215011)

摘要: 19 世纪末至太平洋战争前夕, 24 万多日本人背井离乡, 移居拉丁美洲, 使得拉丁美洲成为当今世界日本移民人数最多的地区。向海外移民是近代日本的国策。为了将众多移民快速、安全地输送到遥远的拉丁美洲, 日本政府积极鼓励发展航运业和造船业, 不断升级改造移民船并精心组织移民输送。在高效、快捷地输送移民的背后, 显示出近代日本的国家管理水平和经济实力。

关键词: 日本; 移民; 移民船; 拉丁美洲

中图分类号: K313.4 文献标识码: A 文章编号: 0257-0246 (2018) 09-0095-09

日本与拉丁美洲相距遥远, 神户至桑托斯港的海上航程约 12 000 海里。从 19 世纪末至太平洋战争前夕, 大批日本移民通过日本政府、移民公司以及航运公司的遴选、组织和输送, 移居拉丁美洲。大阪商船会社与日本邮船会社是日本最重要的航运公司, 在开辟拉美航线以及输送移民的历史进程中发挥了举足轻重的作用。

明治时期, 日本政府推行的经济现代化政策损害了农民利益, 导致大批农民即便保留了土地所有权, 也要承受高额地税的重压, 生活日益困窘。与此同时, 人口出生率急剧上升, 新兴的资本主义经济无法消化、吸收“过剩人口”, 农民和失业城市民众成为社会潜在的不稳定因素。为此, 日本政府出台政策鼓励民众向海外迁移, 即所谓“海外雄飞”。

最初, 日本人将夏威夷及美国本土作为主要移居地。但日本移民过多、过快地涌入美国本土, 导致美国移民政策的合法性危机, 一些排外主义者大肆鼓噪“黄祸论”“日本移民威胁论”, 极力阻止日本移民入境。1907 年 11 月至 1908 年 2 月, 日美两国围绕移民问题进行谈判, 并达成“绅士协定”。1924 年, 美国又通过了“排日移民法”, 彻底封锁了日本人移居美国的渠道。日本政府开始将拉丁美洲尤其是巴西作为新的移民接纳地区。

根据相关资料, 太平洋战争爆发时, 日本在海外的移民人数约为 716 000 人 (不包括中国、朝鲜以及南洋群岛等地的日裔人数), 其中拉美日裔人数约为 244 000 人, 占 34%。巴西、秘鲁、墨西哥、阿根廷等是接纳日本移民数量较多的拉美国家。1920—1930 年代, 移居拉丁美洲的日本移民数量急剧增长。1928 年, 巴西的日本移民数量为 49 400 人, 1941 年为 188 986 人, 增长了近 3 倍。1928 年, 秘鲁的日本移民为 10 969 人, 1941 年为 33 070 人, 增长了 2 倍。1928 年, 阿根廷的日本移民为 2610

基金项目: 国家社会科学基金项目 (11BSS006)。

作者简介: 祝曙光, 苏州科技大学人文学院教授, 研究方向: 日本史、东北亚国际关系史。

人,1941年为5398人,增长了1倍多。^①

如何把众多的移民快速、安全地输送到遥远的拉丁美洲,是日本政府必须认真考虑的重大问题。早期移民乘坐外国航轮或政府购置的外国航轮前往拉丁美洲。“笠户丸”就是一艘非常著名的“移民船”,航行时间长、航程远,在拉美航线上输送了大量移民。1900年,“笠户丸”由英国造船厂建造下水,排水量为6209吨,被英国海运公司用于南美航线。后来出售给俄国,被编入俄国舰队。平时作为商船,战时作为巡洋舰加入海战。日俄战争爆发后,它被改装为俄国海军的医疗船。旅顺要塞陷落后,该船被日本海军捕获,改名为“笠户丸”,由东洋汽船会社用于向夏威夷、墨西哥、秘鲁、智利等地输送移民。日美“绅士协定”达成后的1908年,巴西的第一批日本移民就是由“笠户丸”输送的,成为日本移民史上的标志性事件。“笠户丸”后被出售给大阪商船会社。1910年,大阪商船会社委托川崎造船所将“笠户丸”改造为豪华客船,用于台湾航线,^②其乘坐舒适度远超一般航轮。1911年,梁启超偕同好友汤觉顿及长女梁令娴搭乘“笠户丸”赴台湾,在船上诗兴大发“我生去住本悠悠,偏是逢春爱远游。历劫有心还惜别,樱花深处是并州……”^③不久,大阪商船会社将“笠户丸”用于印度航线。进入大正时代,“笠户丸”一度成为巴西定期航路的第一船。

近代日本船舶航行的水域可划分为平水、沿海、近海和远洋4种。平水水域是指湖泊、河流以及港湾内等水域,航行的多为小型船只。沿海水域包括日本本岛、以库页岛和朝鲜半岛为起点的20海里内的水域,含平水水域,沿海航路主要包括濑户内海航路、阪神至九州航路、青函联络航路、连接下关至釜山的关釜联络航路等。近海区域是指东经175度至南纬11度和东经94度至北纬63度间的水域,含平水和沿海水域,包括从北方堪察加半岛到南方的新加坡、荷属印度尼西亚等广大海域,近海航路有日本本岛至上海、至大连、至冲绳、至中国台湾等多条航路。远洋航路包括平水、沿海、近海等覆盖全世界的航路,主要有旧金山航路、欧洲航路、澳洲航路以及南美航路等。平水航路和沿海航路合称为内航,近海航路和远洋航路合称为外航。^④

随着日本海运业和造船业的发展,日本船舶航行的水域逐渐从平水、沿海水域向近海和远洋水域拓展,开始使用本国制造的船舶输送移民。海运业和造船业是近代日本的基础产业。德川幕府时期,由于日本实行闭关锁国政策,阻碍了造船业的发展。1870年,美国的PM公司开辟了经横滨、神户、长崎至上海的定期航线,完全垄断了日本的海上客货运输。为此,明治政府于同年设立了半官半民的迴漕会社,培育本国海运业。1875年,大久保利通提出了《海运三策》,开始实施海运奖励政策。1875年,三菱商会根据政府的命令,开辟了最初的海外航线,即横滨至上海的每周1次的定期航线,投入船只4艘,展开了同美国PM公司的激烈竞争,并改名三菱汽船会社。与此同时,积极引进西方造船技术。1870年,日本建造船舶2艘,计57吨。1875年,建造汽船14艘,计462吨。1877年,法国造船技术代表团来日进行技术指导。1882年,建造汽船27艘,计1884吨。1896年,明治政府颁布造船奖励法。^⑤日本最初的铁甲船是1871年建造的“新潟丸”,总吨位为64吨(GT),被三菱汽船会社用于横滨至上海航线。1898年,长崎造船所建造了总吨位为6172吨(GT)的“常陆丸”,被航运公司用于欧洲航线。^⑥

1884年成立的大阪商船株式会社,以大阪为起点,开辟了濑户内海、山阳、山阴、九州东西沿岸以及包括纪伊半岛与四国等在内的22条航线。1885年,三菱汽船会社与1882年成立的“共同运输会社”合并为“日本邮船株式会社”(简称日本邮船),资本总额达1100万元,日本政府出资

① 吉田忠雄『南米日系移民の軌跡』東京:人間の科学新社、2006、35頁。

② 宇佐美昇三『「笠戸丸」マルチメディア用ソフトウェア試作資料(6)』『駒沢女子短期大学研究紀要』Vol.35,2002。

③ 梁启超《梁启超全集》第9册,北京:北京出版社,1999年,第5459页。

④ 三鍋大朗『戦間期日本における高級船員の需給関係——1914年—1938年』『社會經濟史學』Vol.76,2010。

⑤ 大隈重信《日本开国五十年史》上,上海:上海社会科学院出版社,2007年,第451页。

⑥ 元良誠三『我が国造船百年の歩み』『日本造船学会誌』Vol.821,1997。

40%，给予该会社许多特权和优惠待遇，包括保证投资者在 15 年内获得年率 8% 的股息。^① 日本邮船会社成立之初，运行从横滨到北海道、小笠原方面的航路。大阪商船会社与日本邮船会社是日本最重要的航运公司，在移民事业中扮演了举足轻重的作用。特别是大阪商船会社，它是除战争期间以外，持续不断地提供海外客船服务的唯一的日本企业。^②

随着造船技术的提高以及海外贸易、人员流动的增加，大阪商船会社与日本邮船会社不断开辟新的航线。甲午战争和日俄战争刺激了日本海运业的发展，“日本输送大军至支那大陆，其数共二十万。虽举国中船舶，尚觉其不足于用”。“日本船舶由战役需要而加增者，迨平和恢复之后将如何利用之，是为一大问题，于是日本邮船会社奋起而开海外航路。二十九年（1896 年——引者注）三月用其最大汽船土佐丸以充于欧洲航路开线第一之航海。嗣后每月一次、一船发航。”^③ 1896 年，日本一举开辟了欧洲、北美和澳洲 3 条远洋航线，震惊了国际航运界。^④ 大阪商船会社分别于 1885 年、1890 年、1896 年、1898 年开辟了琉球航线、朝鲜航线、中国台湾航线和中国航线。1909 年，大阪商船会社开辟了桦太航线，并于 1913 年、1916 年分别开辟了印度航线和南洋及澳大利亚航线，与此同时，陆续开通了北美航线、南美航线、欧洲航线和非洲航线。根据 1918 年大阪商船会社公布的航线图，该公司构建了日本列岛周边航线、东南亚航线、南亚航线以及延伸至非洲、欧洲和包括南北美洲大陆在内的航线网。在公司成立 30 周年之际，大阪商船会社已形成了覆盖全球的航线网络。日本邮船会社同样构建了遍及全球的航线网络。^⑤

运送移民的移民船与一般客轮不同。1896 年，日本政府颁布了《移民保护法》。日俄战争以后，《移民保护法》增加了一章，即《移民运送船》，指出“本法所称移民运送船是指根据命令将搭载五十人以上移民前往指定地方的船舶”。根据《移民保护法》，政府对移民的输送，与移民公司和航运公司一样负有法律责任。因此，政府督促航运公司升级改造移民船，改善服务质量，将移民安全、快捷地输送到移居国。

大阪商船会社创立之初，拥有 97 艘船只，多数为木制汽船，平均吨位为 173 吨，显然无法用于远洋航行。进入 20 世纪后，大阪商船会社废弃和出售小型船舶，购置大型船舶。1900 年，大阪商船会社所属船舶平均吨位达到了 789 吨。1910 年拥有船只 107 艘，平均吨位为 1240 吨。1920 年有 133 艘，平均吨位上升为 3013 吨。1930 年有 134 艘，平均吨位上升为 3922 吨。1940 年有 108 艘，平均吨位达到 5082 吨。^⑥

随着移民人数的逐年增长，经营移民业务成为一项有利可图的生意，涌现出许多移民公司。但移民公司良莠不齐，与航运公司相互勾结，谎称客舱已满，向急于出国的移民收取额外费用，降低伙食和卫生标准等。1872 年 7 月，停泊在横滨港的秘鲁籍移民船玛利亚·路斯号发生了中国劳工跳海逃亡事件，揭开了中国劳工移民在旅途中遭遇残酷虐待的黑幕，震惊了日本朝野，也引起了日本政府对移民输送的重视。经过不断探索，最终日本政府全盘接管了移民事业，包括移民的遴选、培训、输送、安置和保护等，并成立了国策性质的移民公司——海外兴业株式会社。1925—1941 年成为近代日本移民史上由政府主导的国策移民阶段。在这一阶段，日本政府对移居巴西者提供全额旅费和手续费补助。

“桑托斯丸”是在国策移民阶段第一艘以家庭移民为单位设计建造的移民船，安装了性能优越、更为经济的柴油发动机。“桑托斯丸”总吨位为 7266 吨，航行时速为 12.75 节。“桑托斯丸”这一级别的移民船有“桑托斯丸”“拉普拉塔丸”和“蒙得维的亚丸”3 艘，均为三菱长崎造船所于 1925

① 张后铨《航运史话》，北京：社会科学文献出版社，2011 年，第 73 页。

② 川崎豊彦「第 3 章 日本の客船」『日本造船学会誌』Vol. 865, 2002。

③ 大隈重信《日本开国五十年史》上，上海：上海社会科学院出版社，2007 年，第 449—450 页。

④ 福垣敦男「船舶 100 年の推移——蒸気船からエボックメイキング」『日本機械学会誌』Vol. 938, 1997。

⑤ 荒山正彦「大阪商船と近代ツーリズム——二つのツーリズム空間という視点から」『人文論究』Vol. 57, No. 3, 2007。

⑥ 荒山正彦「大阪商船と近代ツーリズム——二つのツーリズム空間という視点から」『人文論究』Vol. 57, No. 3, 2007。

年12月至翌年8月间建造,被大阪商船会社投放于拉美航线,旧有的航轮则退出该航线。1927年2月,大阪商船会社将“夏威夷丸”和“马尼拉丸”加入拉美航线,由上述5艘船只定期开行拉美航班,将移民输送至拉丁美洲各国。^① 尽管“桑托斯丸”存在一些缺陷,但仍不失为一艘优良的移民船。战后日本重启拉美移民事业时,决定对“桑托斯丸”进行升级改造。升级改造后的“桑托斯丸”全长144.293米,总吨位8515.95吨,淡水储存仓为1358.8吨,新设隔离病房和吸烟室,载客620人,船员96人,航海时速14.65节。^② 1939年,由三菱长崎造船所建造的“阿根廷丸”,是太平洋战争前拉美航线上最快也是最为豪华的移民船。另有一艘“巴西丸”与“阿根廷丸”为相同级别。“阿根廷丸”总吨位为12755吨,航海时速为17.2节。

拉美航线上的日本移民船沿东海、南海航行,经印度洋绕过非洲、越大西洋抵达南美。大阪商船会社的移民船从神户起航,经长崎、香港(第6天抵达)、新加坡(第11天抵达)、科伦坡(第17天抵达)、德班(第29天抵达)、开普敦(第32天抵达)、里约热内卢(第43天抵达)、桑托斯(第44天抵达)、布宜诺斯艾利斯(第53天抵达)等地。

由于大阪商船会社采用新型柴油发动机客货轮运送移民,逐渐在拉美航线移民运输中占据了主导地位。从1931年5月起,日本邮船会社退出拉美航线。日本邮船会社移民船在拉美航线上航行了19年,共航行85次,输送约4万人。1932年至1934年,大阪商船共向巴西输送了60644名移民,达到了移民船输送的极限。^③

二

日本与拉丁美洲相距遥远,旅途艰辛,充满不确定性。移民登船出海时,喜悦与别离的悲伤往往交织在一起,使得每一艘移民船的起航气氛异样凝重。对于远赴拉美的移民而言,那是另一个完全陌生的世界。“从未想过和见过的外国”,“引起很大的不安。于是,又一次想起了家乡的山水,想起家乡衰败的房屋,积雪覆盖下生长着整齐麦苗的几亩麦田以及长期奋斗的艰苦岁月。但是房屋已卖了,地也卖了,所有的家产都给了别人”。在自家的坟墓前献上微薄的供品,向已故的亲人告别。一旦汽笛声响,“这一刻即同祖国的生离死别”。“神户港有雨,是细绵绵的春雨。大海灰蒙蒙的,市街从清晨起如同傍晚一样昏暗。”^④ 这是日本作家石川达三《苍氓》三部曲第一部的开头。石川达三曾入早稻田大学学习,后供职于东京的国民时论社,受杂志社委派考察移民生活。1930年3月以输送监察助理的身份搭乘“拉普拉塔丸”远赴南美,6月末随“布宜诺斯艾利斯丸”回国。1935年在《星座》杂志上发表了这部纪实性作品,描述了移民们“人在旅途”的世相百态。^⑤

在神户港搭船出海的移民们一般会在海岸附近的“移民旅社”滞留7天左右,办理出国手续和卫生检疫,并准备好相应的航海物品。这些“移民旅社”一般是由各县海外移民协会指定的旅馆,为2—3层的木制建筑。移民在海港滞留期间,需要办理护照、购买船票、体检及接种天花、伤寒疫苗,还要进行行李的消毒检查等,因此整日往返于县厅、领事馆、水上署等相关部门。对于大多出身农家的移民来说,这些都是从未遇到的难题,使他们的身心备受煎熬。此外,滞留期间的花费也是

① 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京:中央公論社、1998、71-72頁。

② 新三菱重工業株式会社神戸造船所商船設計課「さんとす丸改裝について」『関西造船協会誌』Vol. 87, 1957。

③ 山田迪生『船にみる本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京:中央公論社、1998、80頁。

④ 石川達三『蒼氓』東京:新潮社、1951、8-10頁。1951年,新潮社将石川达三撰写的《苍氓》《南美航路》和《无声的人们》汇成一辑,收入新潮文库,取名《苍氓》。

⑤ 《苍氓》三部曲分别为《苍氓》《南美航路》和《无声的人们》。《苍氓》叙述了移民登船前寄居在移民收容所的8天生活,《南美航路》展现的是移民在船上的45天生活,《无声的人们》则描写了移民移居巴西的最初生活。《苍氓》三部曲获得了第一届芥川龙之介奖,1937年被拍成电影。

他们难以承受的。据《南美航海指南》记载，每名移民的航海费用为：至桑托斯的船票票价 200 日元，航海手续费 35 日元，港口滞留费（按 10 日计算）15 日元，护照工本费 5 日元，检疫消毒以及接种费 2 日元 70 分，驳船费和行李搬运费 6 分，合计 258 日元零 3 分。大正时期，银行职员的工资为每月 50 日元，10 公斤大米的价格为 3 日元。^① 所以，如果没有国家和其他方面的补助，移民是难以承担高额的旅行费用的。为吸引日本移民，巴西圣保罗州政府曾向每位日本移民发放 10 英镑的交通补助费（约合 100 日元，其中 4 英镑为贷款），贷款利息由农场主向州政府偿还。

明治时期，拉美的日本移民是家里的主要劳动力，通过外出务工赚钱来摆脱家庭困境。但大正时期尤其是“关东大地震”后，赴拉美的日本移民却是全家一起出走。尽管日本政府高喊“海外雄飞”，鼓励民众迁移海外，却掩盖不了经济恶化、农村凋敝的实际状况，移民实际上是“弃民”。1922 年，巴西圣保罗州政府停止对日本移民的交通补助，日本政府为此承担了移民在滞留港口期间的费用和所有的交通费及手续费，向每位成人补助 200 日元，7 岁至 12 岁的少年补助 100 日元，3 岁以上的儿童补助 50 日元。并于 1928 年在神户设立了“国立移民收容所”，帮助移民办理各种手续。

神户移民收容所为 5 层西式建筑，外墙呈浅黄色，于 1927 年 9 月 19 日开工，翌年 3 月 2 日竣工，设置了 50 间收容室，每室定员 12 人。最初收容所能容纳 600 余人。该人数与当时大阪商船和日本邮船会社属下的拉美移民船所载三等船客的数量基本一致，其装潢设计以移民船的二等船舱为模版，以便使移民尽快适应船上生活。随着移民数量的增长，1930 年 3 月又增建了两幢四层建筑，三幢建筑相连相通，可接纳移民 1300 人。移民收容所兼具卫生保健功能，配备了不亚于正规医院的各种设备和专业医生，设置了诊疗室、医务室、治疗室、药房、检验室、消毒室等。

移民进入移民收容所前要进行简单的体检，防止移民收容所爆发流行性疾病。^② 移民收容所再次对移民进行身体检查，以便确认是否具备移民接纳国的入境资格，并负责相关疾病的治疗及预防。不过，移民收容所的体检并不严格，因为出国的绝大多数为贫穷的农民，家乡已无田地和房屋，一旦被禁止出国，对移民家庭和政府都会造成极大的困扰。《苍氓》中描写了一名叫黑川的移民，初次体检为不合格，复查时又被判定为合格。“本来无论如何也不合格的，但他只有 20 元钱了，无法让他回九州。既然如此，就打发他们一家十二口人去地球的另一端吧。一旦当了移民，不出旅费，也不出饭钱直接被送到巴西农场，多好的事啊。如果诊断为不合格就麻烦了。幸亏医生给盖了个没有沙眼的合格的印章。”名叫本仓的移民则被判定为不合格，“他的沙眼太严重了，而且是户主。如果是孩子，因此而使得一家人都不合格了，那么可以考虑给个合格”。本仓不得不携家人返回老家，“回去还能有什么呢？本来打算这一生再也不回去了，把所有的一切都料理干净了，房子卖了，地也还给地主了。回去什么也没有了。家乡进行预备检查的医生不是说不要紧吗？那家伙完全是骗人！只是现在说这些又有什么作用呢，即便回去也是一无所所有”。^③ 不严格的体检会导致移民船上发生流行性疾病。如神户移民收容所送出的第一批移民在移民船上发生了霍乱，造成 17 人死亡。为此，政府加强了对移民所的监督，移民所也进一步规范移民体检程序。卫生防疫成为移民收容所最重要的工作。

食堂位于收容所 1 楼，里面排列着 8 人座的饭桌，为移民提供简单饭食。从移民收容所留存下来的菜单来看，伙食还不错。^④ 移民收容所还设有商店、浴室、图书室、儿童游戏室、娱乐室、理发室、教室、洗涤室等。收容所具有相应的教育机能，开设了包括巴西概况、巴西宗教、社交礼仪、葡萄牙语、移居地介绍、卫生常识、西服穿着等课程。此外，还开设儿童学校，带孩子们参观动物园。大阪商船会社专门编印了《南美航路指南》，告知移民们在航海旅途中必须携带的物品，包括衣服、

① 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京：中央公論社、1998、149-150 頁。

② 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京：中央公論社、1998、153-156 頁。

③ 石川達三『蒼氓』東京：新潮社、1951、20-22 頁。

④ 石川達三『蒼氓』東京：新潮社、1951、18-19 頁。

生活用品以及易于携带的农具和木工工具。

神户移民收容所主要面向前往巴西的移民，也接受前往其他国家的移民。1933年、1934年连续两年的入住移民数量突破了2万。截至1971年，神户港开启最后一艘移民船，移民收容所共接纳了近20万移民。

登船前，移民们要将全部行李送到移民所的院子里让办事员检查。“需要纳税的棉布、丝绸、酱油等，每一件都受到了办事员的注意。”心存逃税念头的移民将所带丝绸缠在腰上。“在捆扎好的行李上系上姓名卡片”，寄存到船上的仓库，“只有船到赤道附近时，才可以取出单衣替换。为此，大家一直忙乱到傍晚时分”。^① 启程前，移民们集中前往邻近的生田神社参拜，祈祷航海安全和在异国他乡取得成功。出海日的清晨，移民用完早餐后，在礼堂集合。移民收容所发放航轮床位号码牌，并向大家介绍随船同行的移民公司的输送监察及其助手。最后，移民收容所所长走上讲台，勉励移民们要有开发海外的“宏图大志”，高呼“渡航海外的移住者诸君，万岁！”在所长的带领下，移民们三呼万岁。至此，移民收容所的工作宣告完结，移民们盛装列队从收容所出发，沿坡道向下，步行前往港口。

移民们登船后，凭借收容所发放的号码牌找到自己的舱位。船舱内的房间主要按移民出生地进行分配。本来绝大多数移民都是走投无路、失意落魄的农民，内心充满了冷漠和怨恨，但是真到了远别祖国的那一天，移民们心里仍不免五味杂陈。码头上，乐队奏起激昂的进行曲，为移民们送行。石川达三在《苍氓》中描述了有三四百名小学生前来送行。他们在乐队的伴奏下，一边挥动着太阳旗一边和着乐队的节拍演唱《移民欢送之歌》：“前进！同胞们，跨越海洋，向着南国，向着巴西……向着那未曾开拓的富饶土地，成为英雄的开拓者……”^②

三

移民登船后，要将护照、现金及贵重物品交事务长保管，且会收到移民公司发放的旅行手册，详细记录了航海旅途中需要注意的相关问题，如卫生防疫、体育锻炼、登岸观光注意事项、船上幼儿园及小学的开设、船上运动会及文娱演出活动等。^③

移民公司派出的输送监察与助手随同船员一起承担移民输送的管理工作。有些输送监察及其助手会在起航前几天就入住移民收容所，了解移民情况，安抚移民情绪，“从移民中选拔工作人员，设立船内新闻部、风纪卫生部、体育运动部、联络部、伙食协作部，选定青年会长、妇女会长等，根据职位不同向他们分发颜色不同的臂章，开始整顿船内生活”。他们要了解移民船的舱室以及“船上运动会、文化艺术会、相扑大会、发行报纸等所需用品和奖品的情况”。输送监察还要撰写“监察日志”。

石川达三所搭乘的“拉普拉塔丸”于启程当天晚上召开户主会议，不过一些户主因晕船和感冒无法参加会议，209个家庭仅派出了53名代表。在首次户主会议上，船长等向乘客表示欢迎。事务员告知船上生活注意事项，如预防接种、节约淡水、入浴顺序、卫生间的使用以及洗涤的场所和时间等。输送监察对A、B、C、D四个舱室分别指定了1名室长和2名副室长。^④

辻小太郎毕业于神户商业高等学校。在校期间就立志投身于拉美移民事业，刻苦学习葡萄牙语，得到了学校南美同志会的鼓励和帮助。毕业后受聘日巴（西）协会，为《巴西》杂志撰稿。辻小太郎先后数十次护送移民到巴西，他在回忆录中对移民船上的生活进行了详细描述。登船以后，他立即

① 石川達三『蒼氓』東京：新潮社、1951、70-71頁。

② 石川達三『蒼氓』東京：新潮社、1951、82-83頁。

③ 吉山基徳『南米編第15卷（昭和戦前期編）我等の発展地メキシコ』東京：日本図書センター、1999、146頁。

④ 石川達三『蒼氓』東京：新潮社、1951、60、94頁。

将移民们组织起来，成立了名为“备后村”的移民自治组织。将客舱划分为8个区，每区推选一名区长兼村会议员，年满20岁的男子有选举权和被选举……辻小太郎任村长并组成村会，对讨论的事项按多数人的意见做出决定。由15岁以上30岁以下的男子组成青年团，下设总务部、运动部、辩论部、语言部、风纪卫生部、编辑部、文娱部等。在客舱内划出一块区域作为村办公场所，任命2名青年为秘书，受理临时事务。^①在漫长的海上航程中，船上自治组织发挥了重要作用。辻小太郎指出，“存在了两个月‘后备村’是完全的自治组织，于是在这两个月中未发生一起纷争事件，也绝无风纪问题，三百余名（移民）完全亲如一家，令人难忘”。^②

由于航程远，航行时间长，航轮往往发行船内报刊供旅客阅读消遣。如大阪商船发行的《每日拉普拉塔》，内容丰富，格式漂亮。“拉普拉塔丸”于1928年4月3日发行的《每日拉普拉塔》，在“拉普拉塔丸船内新闻”栏目中刊载了诸如“铃木内相辞职”“英国议会全场一致通过给予女性选举权的法案”“预定到达科伦坡”“拉普拉塔丸运动会”等新闻。^③“备后丸”报刊编辑部则出版了《备后时报》。

神户到桑托斯的拉美航路，可划分为3段航程：第一段为神户至香港，主要是熟悉船上的设施，适应海上生活，克服晕船及别离的悲伤。第二段为香港至德班，虽有酷暑与疾病的威胁，但逐渐适应了航海生活的移民们开始享受旅行的快乐，开展各种丰富多彩的活动，展示自己的才艺，结下深厚的友谊。第三段为德班至桑托斯（或其他拉美城市的港口），移民们为下船做准备，船上弥漫着紧张不安的气氛。^④以《每日拉普拉塔》为参考，可以基本还原当时船上一天的生活场景“上午六时起床，演说。上午七时国民体操。上午八时早餐。上午九时小学开课。正午午餐。下午一时葡萄牙语讲座。下午二时柔道、剑道、相扑训练。下午五时晚餐。餐后，进行舞蹈练习，之后观看电影。晚上十时，就寝。”^⑤

“备后丸”的各项活动有固定的区域，即一等甲板上开村会，对面则召开青年团总务会，前甲板供幼儿园使用，后甲板则是小学的教学场所。辻小太郎在回忆录中指出，30岁以下的妇女成立妇女会，进行裁缝和卫生知识讲座。幼儿园附属于妇女会，选出7人担任保姆，负责幼儿的运动和游戏。由3名具备教学经验的移民担任“备后丸”的小学教师，另任命一位学务委员负责教辅工作。他不无得意地说“一起开始活动时的壮观景象确实令人印象深刻。”“备后丸”上各种组织的负责人一般不允许兼任。^⑥

为增强移民的体质和丰富海上生活，船上会举办一些体育活动，主要有国民体操、柔道、剑道和相扑训练等。“备后丸”的国民体操由青年团运动部负责。每天清晨，无论男女老幼，均齐集于前甲板做早操。规模最大的体育活动是运动会和相扑大会。辻小太郎考虑到2周后的9月7日是巴西独立日，届时在巴西独立纪念庆典上演唱巴西国歌，一定会博得巴西人的好感。^⑦从运动会的第二天起，“备后丸”上的移民在清晨与黄昏开始练习合唱巴西国歌。

航运公司将改善饮食、开展娱乐活动以及港口观光作为移民输送的重要事项，并通过节水和扩大蓄水池容量以确保淡水的供应。移民船的开饭时间一般为早餐8时，午餐12时，晚餐17时。开饭时以铜锣为号，用餐方式类似于自助餐。进入昭和时代，移民船的伙食有了巨大改进。基本上每餐为两

① 辻小太郎『南米编第14卷（昭和戦前期編）ブラジルの同胞を訪ねて』東京：日本図書センター、1999、4-5頁。

② 辻小太郎『南米编第14卷（昭和戦前期編）ブラジルの同胞を訪ねて』東京：日本図書センター、1999、6、23-25頁。

③ 徳永哲也『宮崎県南米移住史』宮崎：鉦脈社、2002、58頁。

④ 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京：中央公論社、1998、181頁。

⑤ 辻小太郎『南米编第14卷（昭和戦前期編）ブラジルの同胞を訪ねて』東京：日本図書センター、1999、4-5頁。

⑥ 辻小太郎『南米编第14卷（昭和戦前期編）ブラジルの同胞を訪ねて』東京：日本図書センター、1999、5頁。

⑦ 辻小太郎『南米编第14卷（昭和戦前期編）ブラジルの同胞を訪ねて』東京：日本図書センター、1999、5、8頁。

菜一汤外加咸菜。出于防治脚气病的考虑,主食为混有两成小麦的米饭,还搭配了面食。^① 日本政府对移民船的食物及饮水储备非常重视,昭和初期颁布的《船舶设备规程》规定了每位乘客每日所需食物及饮水的最低配给量。

日本移民船不仅输送移民,也兼营一般客运服务,移民船的一、二等船舱往往有社会名流乘坐,设有高级餐厅、豪华休息室、读书室、画廊、吸烟室、游泳馆、健身房和儿童游戏室等,高级餐厅有外国厨师提供西餐等。输送监察等人便住在面向船尾、便于远眺的一等船舱,“这类房间很少感受到船的晃动,床也不是铁制的,而是使用木料。”“有洋服衣柜和带镜子的梳妆台,屋子洁白,一按铃就会有当值的男侍者进来服务。”根据石川达三的描述,“拉普拉塔丸”三等舱室有4个房间,每个房间可入住180至200人。每个大房间里,满满地排放着两层式的床铺,俗称为“蚕棚”。每家每户外围用布帘隔开,由此而形成一个个不同的家庭生活区域。^②

移民船上还配备了医疗卫生设备和医护人员。医护人员除了进行治疗、预防接种、检疫之外,还要负责船内消毒和大扫除等卫生管理的指导工作,工作量相当大。为此,医护人员常向输送监察抱怨。石川达三搭乘的“拉普拉塔丸”起航后第二天就进行霍乱疫苗注射的工作。1名医生、2名护士按A、B、C、D、E、F舱室的顺序,从上午9时开始对949名乘客进行疫苗注射,持续到下午2时方才结束。^③“桑托斯丸”的病房区分为普通病房(男女分间)和传染病患者的隔离病房,共24张病床。^④日本移民船承袭了战前医疗卫生设备的布局方式。1957年2月,改造竣工的“桑托斯丸”设置了诊疗室、病房、产房、理发室、男女浴室,并特设妇女专用的化妆室。此外,还设有洗衣房、干燥室、床垫消毒室、隔离病房和隔离病人专用的厕所和浴室等。^⑤

根据资料,能够被航运公司录用的“船医”一般都具有丰富的医疗经验。著名军医关余作就曾受雇于大阪商船会社。关余作出生于兰医世家。其父关宽斋是有名的医生,曾作为军医投身于戊辰战争,1869年9月被任命为德岛医院院长。受父亲影响,关余作从小立志从医,1904年毕业于冈山医学专门学校,进入札幌医院工作。1906年末赴中国东北行医。第一次世界大战爆发后,关余作应聘担任俄国野战医院军医,是俄罗斯军队中唯一的日本军医。由于医术精湛、认真负责,关余作深受俄国人的信任和好评。1920年10月,担任日本陆军所属的“一番川医疗所”军医。1928年,54岁的关余作被大阪商船会社录用,担任移民船的“船医”。他在“桑托斯丸”“阿根廷丸”等多艘移民船上担任“船医”,直到太平洋战争结束。^⑥

根据1926年10月至1929年1月拉美航线上的移民船输送统计,每次航海平均输送476人,患病647人次,2人患病死亡,并有3个新生儿降生。从香港到南非德班的航程为热带海域,加上移民船为两层床铺式的舱室,无法进行内外换气,舱室内十分炎热,约有近五分之一的乘客罹患皮肤病,即因炎热而患汗疹或者湿疹。^⑦船医会将船上乘客的身体状况及患病人数随时向输送监察报告,并与船长、事务长、输送监察等人在船尾为病亡者举行隆重的水葬仪式。在热带或亚热带海域航行,每个人都热得汗流浹背,因此洗澡成了移民们最大的愿望。但因蓄水池容量有限,乘坐“拉普拉塔丸”移民船的乘客,一般每周洗澡两次,时间从上午9时到下午5时,根据所在舱室轮流洗澡。由于新航轮的投入、医疗卫生条件的改善,传染病的发生率趋于下降。从关余作留存下来的信件和在移民船上

① 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京:中央公論社、1998、196-199頁。

② 石川達三『蒼氓』東京:新潮社、1951、81頁。

③ 石川達三『蒼氓』東京:新潮社、1951、96頁。

④ 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京:中央公論社、1998、128-130頁。

⑤ 新三菱重工業株式会社神戸造船所商船設計課「さんとす丸改装について」『関西造船協会誌』Vol. 87, 1957。

⑥ 大西久男『ロシア帝国軍医関余作のロシア通信(一)(二)』『北海道武蔵女子短期大学紀要』Vol. 25, 1993。

⑦ 数据来源:海本徹男『移民運送船の研究』東京:外務省通商局第三課、1930、183頁。转引自山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京:中央公論社、1998、128-132頁。

拍摄的照片来看，感觉他对移民船的医疗卫生设施还是比较满意的。

移民船从开普敦出港后，再航行 10 日左右，便抵到达美的第一个停靠港口——里约热内卢。移民公司开始督促移民为入境做准备，举行入境说明会。船医会提醒移民注意休息，充分保证睡眠时间，以免因睡眠不足导致眼部充血被误诊为沙眼。要求移民衣着整洁，妇女特别是老年妇女要适当化妆，男士应理发剃须，在检疫医官面前脸露微笑、精神饱满，给人以健康的印象。^① 因此，经历了漫长旅途，从航轮上下来的日本移民往往身着正装、干净卫生、彬彬有礼，与其他国家或地区衣衫褴褛、蓬头垢面的移民形成了鲜明对比，被誉为来自东方的绅士。抵达里约热内卢港前夕，“拉普拉塔丸”船医对仍未痊愈的沙眼患者进行“野蛮治疗”，在不使用麻药的情况下，翻转眼睑，“用银色的手术刀将滤泡挑破，从眼睑里挤出了一杯血，十分疼痛，像撕裂了一样，敷上强效药”。^② 最终，船上所有移民都通过了入境检疫。

幼儿园与小学的毕业典礼于登岸前两三天举行，校长为孩子们颁发结业证书。一些移民船会为 55 岁以上的老人召开敬老慰问会，并为辛勤工作的各舱室室长、青年会和妇女会成员等举行答谢西餐晚宴。输送监察向移民发送《乘船感想表》，征求移民对旅行的感想，以便改进服务。

办完相关手续后，移民在码头搭乘专用列车，驶往移民住宿所。移民在移民住宿所逗留数日之后，便各奔东西。在移民船入港直至移民们前往各自目的地的日子里，一切事务由海外兴业株式会社在当地的分社员工负责照料。而移居地及耕地的分配结果，早在船上甚至在移民收容所就向移民们公布了。输送监察严格按照《移民输送监察须知》行事。该须知规定，输送监察“不得私自允许分配移民到其要去的地方”。所以，当移民对移居地及耕地分配提出异议时，总是遭到断然拒绝或呵斥。

尽管日本移民在旅途中遭遇了诸多困难特别是疾病的折磨，但仍比缺乏国家保护的中国移民在旅途中的遭遇要好得多。迁移秘鲁的中国劳工上船后，“被封闭在极其拥挤的船舶内，没有任何通风设备，甚至连最基本的食品都无从提供，在整个航程中，他们都被置于野蛮的管辖之下”。1860—1863 年期间，秘鲁航程上华工每年的死亡率高达 22%—41%，死亡原因包括坏血病、痢疾、脱水以及自杀。由于拉美移民船上的恶劣条件以及对于目的地生存环境的恐惧，导致华工多次奋起反抗。前往秘鲁和古巴的航程最令人不堪忍受，1850—1872 年期间发生的总计 24 次船上暴动中，有 19 次发生在开往卡亚俄或哈瓦那的航船上。同样的情况也发生在英国船和美国船上。由于英国船的运行情况太糟糕，英国议会不得不在 1855 年通过了关于《装运中国乘客航船的管理法案》，就英国船只载运中国移民出洋做出明文规定，包括船上每位乘客平均应当享有的最起码的活动空间和基本生活条件。^③

近代日本决策者将移民拉美作为国策，将大量日本人迁移至巴西及其他拉美各国。尽管在移民输送过程中也发生了传染病并导致人员死亡的悲惨事件，但整个移民过程快捷、高效，反映了近代日本的国家管理水平和经济实力，也给移民接纳国留下了良好印象。

本文写作得到了神戸市立海外移住与文化交流中心、横滨海外移住资料馆及高晓芳同志的帮助，谨致谢意！

责任编辑：刘 莉

① 山田迪生『船にみる日本人移民史——笠戸丸からクルーズ客船へ』東京：中央公論社、1998、193—194 頁。

② 石川達三『蒼氓』東京：新潮社、1951、196 頁。

③ 孔飞力《他者中的华人：中国近现代移民史》，李明欢译，南京：江苏人民出版社，2016 年，第 131—132 页。