

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

图书基本信息

书名：《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

13位ISBN编号：9787101053678

10位ISBN编号：710105367X

出版时间：2007-1

出版社：中华书局

作者：中野孤山

页数：214

译者：郭举昆

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu111.com

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

内容概要

本书是日本人中野孤山1906-1909年来中国任成都补习学堂、优级师范学堂教习期间在成都、峨嵋、重庆等巴蜀地区游览的见闻录。此外还记述了溯江而上时见到的上海、南京、芜湖、九江、岳阳、汉口等长江沿岸港口城市的境况。各地的历史沿革、经济状况、风土人情，乃至动物，植被都是其记述的重点内容。

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

作者简介

中野孤山，生平不详，仅知其为日本广岛县立中学的一名都是。1906年10月他应四川总督锡良之请，出任成都补习、优级师范学堂教习，一直工作到1909年才归国

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

书籍目录

近代日本人中国游记总序

译者序

序言

出游动机

第一章

抵达上海

上海表里之见闻

从上海乘船去武汉

第二章

上海与武汉之间的重要港口

上海港

租界

东亚同文书院

日本的物产

吴淞

镇江

南京

芜湖

九江

武昌

· 汉阳

第三章

抵达汉口

汉口的日本旅馆

汉口的日本租界

汉口的日本商人

汉口的将来

气候和风土人情

租界

贸易品

护照

大吉丸和大元丸

从汉口乘船去宜昌

第四章

汉口与宜昌之间的开放港口及停船码头

岳州

洞庭湖

沙市

宜昌

扬子江鱼类之二、三

沿岸鸟类之二、三

扬子江畔的植物

扬子江沿岸矿物

泰安栈

宜昌市概观

第五章

峡江

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

逆行峡江
平善坝
三斗坪
九湾溪
新滩
泄滩
官渡口
孔明碑一带
夔州至万县途中
万县
第六章
红船由来
峡江诸滩
水流
峡中浓雾
溯江之最佳时节
沿岸城镇
轮船航江
外国人乘船费用
峡中上下民船种类
第七章
蜀野之现象
横跨蜀野
第八章
沿途城镇
万县至成都之间的宿驿、官栈、里程、管辖县、护卫兵表
宿栈
第九章
蜀都
蜀都之点点滴滴
第十章
新春光景
打更
自来水之开端
蜀犬
轿子与轿夫
第十一章
东洋车及马车之开端
四川劝工总会
第十二章
文庙
天地君亲师位
牌坊
惜字塔
格言师与皮影师
茶馆
蜀之酒宴
珍奇的食品
第十三章

结婚仪式
饮用水
牛羊猪肉的价格
干兔子及其他种种食品店
蜀犬吠日
每年12月蔬菜开花豌豆结果
地异物殊
养鸟之二、三
第十四章
未实施种痘术
牛粪化为柴薪
祈天放晴
蜀人之交际策略
巡查的服装和薪水
东大街的夜市
皇城门前
第十五章
教育
第十六章
蜀都妇女
蜀都妇女与满洲妇女之比较
铜瓷器之业
卖草药之业
烟草零售业
饭馆
室内装饰品
消闲去处
成都的市场行情
四川人的衣食住居
奇异的风俗
第十七章
峨嵋旅行顺序
蜀都至嘉定一带的现象
古佛洞与地瓜
彭山县的农作物及枳桑
眉州府三苏祠
参观嘉定府
嘉定港与黄葛树
游东坡楼
中岛之泊船
第十八章
峨嵋县的农作物
雅河沿岸观白鹭伴水牛
峨嵋山麓之养蜡
征用小学堂充当宿舍
山中的有名之物
万年寺之热闹景象
山中寺院及接待
僧侣与汤圆店

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

洗象池附近的植物
莲花石之实验
虎豹之啸声
接引殿附近的景色
峨嵋山物产
山顶之住宿
佛光之溪
古代的海底
化石构成的山顶
峨嵋的植物带
第十九章
白蜡研究的趋势
白蜡树
白蜡虫
白蜡
出口额
四川省以外的白蜡饲养地
再次移植地瓜
第二十章
天府之国——四川
四川全省的物产
第二十一章
下渝州记
重庆

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

编辑推荐

本书是日本人中野孤山1906-1909年来中国任成都补习学堂、优级师范学堂教习期间在成都、峨嵋、重庆等巴蜀地区游览的见闻录。此外还记述了溯江而上时见到的上海、南京、芜湖、九江、岳阳、汉口等长江沿岸港口城市的境况。各地的历史沿革、经济状况、风土人情，乃至动物，植被都是其记述的重点内容。

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

精彩短评

- 1、作者从是上溯三峡经万县换陆路进入四川盆地的，这条古道就是现在的318国道的四川段吧，有一篇详细记录了沿途的驿站城镇等；倒数第二章对四川全省的物产记录，细化到了每个县，非常值得阅读，会明白四川为什么能称之为天府之国。
- 2、这位老兄记录的还是很详细的，要是写关于四川晚晴时期的论文倒是可以从中发现很多原始材料。
- 3、清末社会史啊
- 4、你就想着侵略是吧是吧=,=
- 5、蜀犬和烘笼两节风俗描写极为有趣
- 6、基本上是个流氓！
- 7、带有偏见眼光的书，但可窥见当时的中国
- 8、这一本游记没过分学术化，倒更像芥川那本，记录了从长江入海口逆流而上的种种见闻，听维新后的日本人抱怨落后的中国并不觉得那是歧视贬低，相反却很有感触的，想到了之前去印度自己不也是连声抱怨，转念一想，这是旅行初期正常反应，深入接触，每一种文化都有它的精彩
- 9、词芜识卑的洁癖者。

1、《横跨中国大陆：游蜀杂俎》：从上海到成都看清末民初中国社会《西部交通运输》杂志2012年8月号文章从上海到成都看清末民初中国社会——读《横跨中国大陆：游蜀杂俎》一书记略作者：马静

甲午一战，有如给清政府当头一棒，这一棒既敲醒了昏睡的中国当局，也惊醒了因循守旧的知识阶层。清政府基于挽救岌岌可危的自身统治的需要，效仿日本，力推改革，由此拉开了中日学者交流考察的序幕，其中不乏一些日本人所写的对中国的考察散记、游记。《横跨中国大陆：游蜀杂俎》一书作者中野孤山于20世纪初期从日本来到我国，溯长江横跨我国中部进入四川腹地，游之、记之、评之、议之，得此游记。从视角广袤、事无巨细的描述评论可窥日本人精准、严肃的社会态度，同时全书溢满偏见之词，言语内外，完全是对大华夏的不屑和对中国人粗浮陋习的鄙视。多次提到的中国旅馆，光描写旅馆中的臭虫就不下十几次，关于“蜀犬”的描写，尤令中国人汗颜。由于作者是在单一的日本大陆扩张政策的意识形态指导下对中国内陆加以考察，所以其调查和探知就不可避免地涉及中国的政治、经济、军事、交通、文化等各个方面，而且可谓细致入微。正因为这点，游记本身已远远超出文学和地理的范畴，更像是一把进入中国，了解中国，透析民情的钥匙，同时也为日本的大陆扩张政策做了充分的功课。在《横跨中国大陆：游蜀杂俎》一书中，作者对清末的港口、峡江、水陆交通都作了详实的描述记载，从中可以看到当时的水陆交通布线和长江流域的自然景观和人文景观。尤其是三峡建成后，好多自然景观已经看不到，只能通过过去的资料还原，这就为我们研究长江三峡整体地形风貌提供了颇有价值的资料和证据。以港口城市为例，上海港是当时的“东洋第一港”，港口之大、停泊的船只和每日进出港的船舰之多在当时的国际上已经很有影响力。上海港依托内陆腹地，数条大河的贯穿入海优势，水运极为方便，其道路四通八达与水路互为依靠，相辅相成。然而，集聚了优越的运输条件和便捷交通的上海港在当时并没有给中国带来国富民强，而是便利了帝国主义势力的殖民渗透和对中国内陆的掌控，划定“洋船停泊界”、设立殖民武装力量、瓜分港口岸线、建筑码头仓库、走私鸦片、贩卖人口。由此，上海港反而成了中国人心中的痛，牵一发而动全身的交通特殊性成了殖民势力进入的跳板。看着中野孤山的描述，想到今天的上海港已成为世界著名港口，2010年货物、集装箱吞吐量位居世界第一，还创下了中国世界纪录协会世界货物吞吐量最大的港口纪录，其间历史的演变真是令人十分感慨。汉口是位于扬子江北岸的一个重要港口，距下游上海港约六百英里。日本人在此签订《马关条约》后，就得到了汉口港北端。这里水陆四通八达，给商业带来无限生机。据中野孤山记载：“茶叶、鸦片和其它药草从四川经长江运来，茶叶、兽皮和药材从陕西经汉水运来，米、粟和煤炭从湖南经湘江自北进入洞庭湖再经岳州运来，药材、棉布、海产、人参以及樟脑等自上海而来，经长江而集汉口。（？）”这就是清末的汉口港。书中多次提到的鸦片输入也是大多从汉口集散的。以铁路为例，从上海浦东码头出发，沿黄浦江而下，进入扬子江。行途中，作者提到了单线铁道，这是当时为了从大冶铁山运出磁铁矿而专门修建的。还有一条铁道是位于扬子江与黄浦江交汇处的吴淞，虽然距离上海东北部23公里，但是有淞沪铁路连接，交通还是很便利的。这就是中国最早的铁路。但当时这条铁路也是在英国人的管理下运营。随着时代的变迁和上海城市交通的发展，这条中国铁路的“老前辈”正逐步退出历史舞台。2000年明珠线开通后，原淞沪铁路南段（老北站—江湾）和北段（何家湾—吴淞大桥）已拆除。目前只有中段江湾—何家湾部分作为沪宁铁路的支线，仍在“发挥余热”。在《横跨中国大陆：游蜀杂俎》一书中，清末社会的城市街道、交通工具和人车状况也是中野孤山费了诸多笔墨详细记载的。上海的码头人力车云集，主要是为了揽客拉生意。外滩的马路以水泥铺设，表面是颗粒状凸纹。马路上既有汽车，也有马车，还有电车，还有传统的轿子。可能是为了凸显人们身份的尊卑吧，清末社会中等以上阶层的人一般都是以轿代步的。上海的街道尤显宽阔，是用砖砌的，路面呈弧形，人车交错，热闹非凡。与此同时，宜昌又是另一番景象，街道极其狭窄，城市住房密集拥挤，与狭窄的街道形成极大反差的是，城墙很高很厚。在写到当地民俗风情的时候，作者还是免不了一阵奚落，把人民生活的粗浮陋习数落了一番。“仓廩实则知礼节，衣食足则知荣辱”，不得不说，这与当时中国社会的没落和清政府搜刮民脂民膏太狠离不开。进入四川，就到了蜀都（今四川）。其间，作者饶有趣味地记述了蜀都的独轮车：“蜀都的街道完全是用石头铺成的。在街道的中央，由一条笔直的、宽五寸的沟状路，这就是车道。蜀都的车是独轮的，独轮车经常沿着这条沟道搬运货物，偶尔也会载人，从后面推着走。车轮是木制的，有四、五寸厚，直径也不大，很稳当。车体左右的边缘也可以用来防止倾斜。车轮辗轧的声音传得很远，异常刺耳。东洋车（人力车）和马车，于光绪三十二年（编者按：即1906年）3月四川省劝工总会（劝工博览会）召开之际开始出

现。当时，在蜀都南门外约有50辆人力车和4辆马车往来于耳仙庵与蜀都之间约七八华里的路段。此乃蜀都人力车和马车之开端。”值得补充一提的是，此前十年，一个叫宋云岩的官员就已把东洋车引入了成都，但因为在街上肇事很快被官府禁止。这一很有意思的独轮车现象也可以让我们对清末蜀地特有的文化窥一斑而知全豹。中野孤山对中国地形地貌、交通行业发展的记载虽停留在观察描述的阶段，但是却为读者呈现了一幅详实饱满的清末社会景观。而书中满溢的的偏见和孤傲，以及对华夏的没落的嘲讽也在一定程度上真实地反映了当时国情民貌。在《横跨中国大陆：游蜀杂俎》一书中，中野孤山还基于个人的所见所闻对当时的中国作了总结性表述：“该国虽然看起来在各个方面都取得了辉煌的成绩，但实际上，它已年迈体衰、丧失活力，五亿人民落后于世界文明，即将成为野蛮的民族，这实在是可悲的事情。”中野孤山的悲观固然出于对中华民族肤浅的了解而形成的短见，却在一定程度上表现出对当时中国现实的清醒认识。清末民初以来的历史事实也证明，中国走向精神文明的路还很长……（编辑：陈致成）编注：《横跨中国大陆：游蜀杂俎》，[日]中野孤山著，郭举昆译，中华书局2007年1月初版。该文原载《西部交通运输》杂志2012年8月号《丝绸之路》栏目。《西部交通运输》杂志2013年10月号文章东洋车及马车之开端（外一篇） [日]中野孤山[文] [中]郭举昆[译]蜀都的车是独轮的，从后面推着往前走。搬运货物自不必说，也用来载人。路上一定有一条沟状的车道，车轴辗轧的声音传得很远，异常刺耳。东洋车（人力车）和马车于光绪三十二年（编注：即1906年）3月四川省劝工会（劝工博览会）召开之际开始出现。当时，在蜀都南门外约有五十辆人力车和四辆马车往来于二仙庵与蜀都之间约七八华里的路段。此乃蜀都人力车和马车之开端。当时的车道利用的是人行道。在劝工总会召开之际，人行道路面加宽，并改良成弧形。在会议期间，车道禁止一切人乘轿、骑马及徒步往来。换句话说，就是不乘坐马车或人力车者不允许在车道上通行。由于没有专门为步行者铺设道路，车道一侧的田圃在没有经过任何人的同意之下就变成了人行道。这是原来的人行道禁止通行后的必然趋势。车道每町（编注：町为日本长度单位，1町约合109米）设置有巡查，其服装为土黄色，德国式的帽子上别着一枚带“警”字的银白色徽章。巡查手持一根约三尺长的青冈栎（编注：亚热带常绿乔木，在我国分布极广，性耐瘠薄，木质坚韧，有青冈树、铁稠等别名）木棒，脚穿一双肥大的鞋子。停车场位于南门前不远的地方，那里搭了一个棚子，夜间，车子停在这里。人力车夫与普通人不同，头上没辫子，只有一寸长左右的留海儿，很有趣。乍一看，他们构成了与众不同的另一类世界。作为文明先驱而出现的东洋车居然是经过这些乞丐的双手才开始了它的初始运转，此等现象可悲可叹。这种事情开世界之先河，在世界上绝无仅有，乞丐车夫也始发于此。马车由一匹马来拉，涂成黑色，外观非常漂亮。驾车人为普通人，辫子拖至脚后跟。他们不太会驾驭车马，显得狼狈不堪。人力车在蜀地被称为东洋车，由两个乞丐一前一后地推拉着运转。前面拉车的，挺着胸；后面推车的，心不在焉地扶着车身。而且，他们以中国的走路的方式慢吞吞地挪步，车轮吱呀吱呀地转动，给人要死不活的感觉。客人坐在车内，身体往前弯曲，显得极为不安。由于有四千年来乘坐独轮车和轿子的遗风，他们即使坐上人力车，大概还是有乘坐独轮车和轿子时的那种不安全感。车夫和乘客对人力车都不习惯，因此，东洋车的名声没有打响，与轿夫的快步如飞简直无法相提并论。在劝工总会闭幕的同时，五十辆东洋车和马车也就销声匿迹了。尤其是在使用了四五十天后，其中大部分车已经破损。从制作粗糙及使用粗暴等情况来看，其结果也是可想而知的。蜀都附近也没有适合东洋车运行的道路，那些路只能过独轮车和轿子，因此，要想使东洋车这种双轮车盛行，首先必须改造道路。大清国国家庞大，设施规模也宏大，可就是道路极为狭窄，没有便于双轮车通行的道路。毕竟，他们出行时从来都是乘坐轿子，搬运货物时，要么肩挑背扛，要么利用独轮车，因此，他们不仅不会抱怨这些路窄，而且还对其加以了充分的利用。这些道路基本上是用石块铺成的，不过，很多地方因年久失修，路面或从中央纵向裂开或严重磨损，还有的地方因路面石块破碎，使人无从下脚，寸步难行。人力车在上海和汉口虽然非常盛行，但其身影也只能在外国租界内的宽敞马路上见到，不像在我国东京那样随处可见。不过，那里的车夫相当机敏，他们眼观八方，争抢生意，一见到客人，马上聚拢过去。看着周围出现的车墙，我们往往不知乘坐哪辆车好，苦于选择。尤其是车辆之简陋粗糙、车夫之肮脏不洁令我们不知所措。俗话说“办事快，不吃亏”，但华人做事总是慢吞吞的。因此，该国虽然看起来在各个方面都取得了辉煌的成绩，但实际上，它已年迈体衰、丧失活力，五亿人民落后于世界文明，即将成为野蛮的民族，这实在是可悲的事情。该国号称“中华”、“中国”，曾极尽繁盛强大，但如今却每况愈下，陷入退步落伍的境地，已经没有回天之力了。如果孔孟的复生的话，或许还有一线希望，但就目前状况来看，孔孟的复生是做梦都不可能的事情。轿子与轿夫蜀都唯一的交通工具是轿子，可与我国马车媲美。不过，轿子分好几种，有下等人乘坐的、中等阶层以上的人乘坐的和高官

乘坐的。根据其种类的不同，其结构有精致、粗糙之别。下等人乘坐的轿子由两个人抬，中等以上的轿子由三个人抬，高官的由六人或十二人来抬。使用最多的是三人抬的中等以上的轿子。轿夫的工钱很有意思，不按时间多少计算，而是按路程的远近来算。因此，无论花了多少时间，如果路程近，就得不到多少工钱。相反地，只要去远的地方，即使花不了多少时间，工钱也很多。还有一个有趣的规定，即按十字路口的数量来增加工钱。轿夫每人一天的工钱，一般是一百六十文至两百文。外国人付的工钱要高出很多，与本国人的简直无法相比。但随着对当地情况的了解，我们乘轿子也可以不花冤枉钱了，所付工钱几乎已接近一般情况。无论到哪里，看见的轿夫都是衣衫褴褛，皮肤患病，满身疮痍。歇脚时，他们一定会抓虱子。如果休息时间延长，他们就会不择地方倒头便睡，要么就去抽鸦片。乘轿人要上路的时候却找不到人。打发伙计去找，结果发现轿夫在前面两三条街的地方抽鸦片，竟恍恍惚惚地进入了梦乡。他们揉着眼睛、慢吞吞地走回来。不过，他们一旦抬起轿子来，就脚下生风，快步如飞。尤其是在人多嘈杂的地方，他们的号子声高昂嘹亮，脚步更快。如果行人动作迟缓、躲避不及的话，就会被他们撞倒在地。然而，绝对没有人对此加以抱怨。这似乎是沾了孔子教诲的光。因为人们认为自己躲避缓慢才是耻辱。另外，把客人送到约定的地方之后，或者当天的抬轿工作结束以后，轿夫一定要向乘客讨些酒钱。这个习俗是四百余州通行的，而非蜀都独有。并且，这种情况不仅仅局限于轿夫，苦力自不必说，就连伙计也会如法炮制。这可以说是国风。业务不分巨细，时间不论长短，结束的时候，不论多少，一定要赏酒钱，因此，他们认为讨酒钱是理所当然的。如果忘记给他们，就会遭到强行索要。酒钱由轿夫和乘轿人的伙计共同分享。在下等人眼中，乘轿人只是有钱而已，谁要是希望得到伙计或轿夫的诚实和忠诚，那简直是异想天开。不过，在我国，要想得到伙计、婢女、车夫和马丁的忠诚也绝非易事。在这一点上，大概任何国家的情况都是相同的。（编辑：陈致成，录入编辑：苏银玲）编注：该文选录自中华书局2007年1月初版，[日]中野孤山著、[中]郭举昆译《横跨中国大陆：游蜀杂俎》一书，经本刊校订。在该书中，作者对清末的港口、峡江、水陆交通都作了详实的描述记载，从中可以看到当时的水陆交通布线和长江流域的自然景观和人文景观。

《横跨中国大陆-游蜀杂俎》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu111.com