

从文学创作看前期创造社的日本空间体验

孙佳琦

(陕西师范大学 文学院,陕西 西安 710119)

摘要:日本空间体验作为激活创造社作家文学创作的媒介一直备受学界关注,但对以前期创造社核心成员对日本空间的主动性描述鲜有考察。以郁达夫、张资平、郭沫若、成仿吾等在 1915—1925 年创作的小说文本为中心,会发现“铁道”与“海岸”在这些文本中反复出现。他们对象征着现代文明的日本“铁道”的表述既呈现出惊奇和向往,又寄托着中国作家群体的民族焦虑。而作为与现代文明对立的存在,象征自然的“海岸”被给予了深刻的赞美和怀恋,群体性的民族焦虑在“海岸”这一乌托邦想象中得到了慰藉。从前期创造社成员的“日本空间体验”这一角度出发,挖掘其民族焦虑背后的集体想象,或有助于探讨异域体验之于中国现代文学变迁的重大意义。

关键词:前期创造社;日本空间;形象学;铁道;海岸

中图分类号:I207.425 **文献标识码:**A **文章编号:**1008 - 7192(2020)06 - 0087 - 07

一、前期创造社成员的日本空间体验

创造社以五卅为界分为两段,成员部分已不相同,办刊理念也迥异于“创造”初衷。前期创造社的活动是由当时几位留日学生一同开展起来的,他们大多在辛亥革命至五四运动发生之间的这段时期到日本求学。留日生活给创造社文人带来了博览东西的机会,广阔的知识接受塑造了他们复杂的文艺思想,一边强调文学的美学价值,一边又以高度的热情“干预现实”,颓废的文学风格背后是积极的社会功利性求索。

中国学生最初官派留日是从 1894 年末中日甲午战争后开始的,战败使晚清政府意识到日本维新带来了国力的增强,于是开始向日本输送留学生欲师夷长技以强国。前期创造社的参与人以郭沫若、成仿吾、郁达夫、张资平为主干,包括郑伯奇、陶晶孙、何畏、滕固诸人在内都汇集在民国初年的留日群体中,且诸君间或有同窗之谊,或有笔墨之交。核心成员郭、成、郁、张四人都是在 1914 年前后留学日本的,当时《中日两国特约五校协议》规定了 1908 年后的 15 年内由东京第一高等学校等五所日本官立学校接受中国留日学生就学^{[1]44}。张资平在《曙

新期的创造社》中对清末与日本订条约开放官立学校收容中国学生的回忆讲的便是这件事情。1914 年张资平与郁达夫在竞考东京高等工业中落选,也缘此相识。同年七月张资平、郁达夫和郭沫若三人又竞考东京第一高等并入学预科。预科结束后中国留学生按照要求被分配至日本各地方的高等学校,故在 1915 年,张资平去往九州中部的熊本,郁达夫去往本州中西部的名古屋,郭沫若则去往本州西南角的冈山,彼时同在冈山第六高等读书的还有成仿吾。1917 年到 1919 年郭沫若进入福冈的九州帝国大学,郁达夫、成仿吾、张资平先后进入东京帝国大学。

现依照前期创造社成员回忆录及其他创造社可考资料,将郁达夫、张资平、郭沫若、成仿吾四人留日时期的足迹归纳如下:

郁达夫——	1914 年—	东京(投考高等工业、第一高等)
		千叶(投考医科)
	1915 年—	神田美丰馆下宿屋
		名古屋(赴第八高等肄业)
	1919 年—	东京(东京帝国大学经济学部)

收稿日期:2019-12-09

作者简介:孙佳琦(1997—),女,陕西师范大学文学院硕士研究生,研究方向为比较文学与世界文学。Email:363799181@qq.com

- 张资平—— 1914 年— 东京(投考高等工业、第一高等)
- 1915 年— 大塚
九州熊本县(赴第五高等肄业)
- 1916 年— 房州(洗海水浴)
- 1917 年— 福冈(箱崎湾洗海水浴)
熊本(补习,写作《冲击期化石》)
- 1919 年— 东京(东京帝国大学地质科)
- 郭沫若—— 1914 年— 东京(投考第一高等)
- 1915 年— 冈山县(赴第六高等肄业)
- 1916 年(追求安娜)
- 1918 年— 福冈(九州帝国大学医科)
(箱崎神社甬道遇张资平)
- 1919 年 (结识陶晶孙)
- 成仿吾—— 1910 年— 名古屋(第五中学)
- 1911 年— 东京(补习学校 and 高等学校预科)
- 1914 年— 冈山县(就读第六高等)
- 1916 年— 房州(与张资平相识)
- 1917 年— 东京(东京帝国大学造兵科)

以比较文学形象学理论看待前期创造社成员的日本空间书写,首先能够辨识的是社会集体想象物的存在。异域形象的形成离不开注视者对被注视者进行的诠释的汇总。前期创造社成员不是简单地站在本土“隔空探物”,而是直接生存于域外现实社会的异质文化环境中,从自身的实际体验出发来感知日本。在贫弱的民国初年踏上文明开化的东洋之地求学数年,在东京、京都、福冈、熊本等地几经辗转,不同的民族、文化、社会氛围的碰撞带来差异性强烈的生活状态和心理感受。作为注视的

一方,前期创造社成员对日本空间体验的形象化描述,“是按照注视者文化中的模式、程序而重组、重写的,这些模式和程式均先存于形象”^[2]¹⁵⁷。日本的现实给前期创造社成员带来了前所未有的现代文明的冲击。他们的“集体想象”与各自在某地生发的“个体想象”相交汇,构成了对日本空间的独特观念。前期创造社同人的文学创作往往要将自身的思想和经历投射到故事主人公身上,重视刻画主体感受。这些主人公身上吸收了其各自作者心中对日本留学生活的记忆。小说里东京、京都、门司、箱根等地都是作者自己留日期间到过的地方,对公园、酒馆、旅舍家女孩等事物的描述也都与作者自己的经历密切相关。而“铁道”和“海岸”在前期创造社同人的文学作品中则是两种十分具有对照意义但在以往研究中却容易被忽略掉的日本空间形象的代表。本文将分别以“铁道”和“海岸”两种形象为中心,一探前期创造社成员文学创作中所呈现的日本空间体验。

二、铁道——都市生命线 with 民族焦虑

经历了明治维新的日本在大正时代已呈一派文明开化之象,都市建设日益完善。在创造社同人赴日之前日本已建有覆盖广阔的铁道运输网,其铁路技术自明治师法英法,至大正已一跃达到世界领先水平。郁达夫在1936年刊发的《宇宙风》上写过一篇《日本的文化生活》文章,其中提到,“明治维新,到现在不过七八十年,而整个国家的进步,却尽可以有和千余年文化在后的英法德意比比”^[3]。并说日本,“各都会都摩登化了”^[3]。阪神电铁、东海岛干线等轨道交通线路的建设发展促进了沿线东京、横滨、大阪、名古屋等中心都市的形成和各城市之间、城市与郊区之间的连通。郁达夫在小说《南迁》里就特别描述过,火车从东京两国桥驿出发经过房州半岛,内房能达馆山,外房能达胜浦。此时的中国则与此番景象不同,日俄战争后日本取得了中国东北铁路支线的属权,并于明治三十九年建立南满洲铁道株式会社,满铁作为日本掌控满洲继而将势力延伸至蒙古地区深入中国大陆,实现东亚秩序新规划的战略性的媒介,为日本带来了不胜计数的

权益。

夏目漱石曾到中国大连、旅顺等地进行考察并写作游记《满韩处处》，在其中提到满洲的洋车和多数马车都是由苦力集团驾驭的。中国铁路整体发展水平落后，铁道只能保持在租界、大都市和省会之间优先串联，即使如上海这一类相对开放发达的都市，人力车产业仍然占据市内交通的重要部分。而日本市内和郊外的电车在大正时代路线持续延长，成为民众日常出行的主要代步工具。前期创造社成员以“弱国贫子”的身份来到日本，铁道这种交通方式携带着现代文明的隐喻渗透到他们的生活中，描写日本城际火车和市内电车的场景在他们对日本留学的回忆性文章和小说创作中常常可以得见。这些场景表达着他们心中矛盾的情感，一方面体现出中国留学生对日本都市文明的向往。郭沫若在《初出夔门》一文中回忆自己赴日留学途经中国东北，换乘的日本火车像乐园一般明朗、整洁，“座位是蓝色的天鹅绒绷着的，玻璃窗也明朗，地板也异常干净”^[4]³⁵⁶，与中国火车的旧、污秽全然不同。张资平的小说《回归线上》讲述G君由日本的T市回到故国将满一年，却每日思念T市，特别是不能忘怀T市的郊外电车：

“坐在电车里，在他眼前画一个长弧形飞过去的郊外景色，应着四季，变化虽多；但那种美映在他的网膜上是始终同程度的，他不知道拿什么东西来形容其美，他只能把做小孩子的时候最喜欢看的，最以为美丽的天空中悬着的五彩的弧形虹来譬喻它。”^[5]

日本现代文明与都市繁华的观感引发了创造社成员热切的惊叹，故国现实的贫弱落后又给他们的心理带来了极大挫伤。他们留日的时间几乎都有近十年之久，正如郁达夫所言，这片异乡的天地，消磨了他们那玫瑰露似的青春，虽在此受了不少凌辱，“到了将离的时候，反倒而生出了一种不忍与她诀别的心来”^[6]⁹，这岛国生活的细碎，“件件都值得怀恋”^[3]。日本对前期创造社成员来说是受气的东洋，也是第二故乡，是理想的归宿之所。于是这种对隐喻现代文明的火车展现出的美好向往总是出现在他们初至日本，或归国后回忆日本都市的情境中。

另一方面，当主人公身处日本都市，这些对铁

道交通的叙述则往往表现出不同于以上的，拥挤、阴郁的氛围，主人公的心境也被表达为燥乱而忧愁的。如郁达夫的小说《南迁》写两人乘电车，用了死力挤上去，车上挤得不堪，“青年被挤在电车的后面，几乎吐气都吐不出来”^[7]⁹³，听了电车开车时响起报时的钟声，“他的心思又忽然消沉起来”^[7]⁹³。张资平的小说《冲积期化石》写“我”从上海回到日本，去门司坐火车转到目的地的过程中一路心绪不佳。鹤鸣在预备学校下课后要途经十字电车路回到下宿，眼见那些在停车场呆呆的乘车、下车、等车的人，“呈一种杂沓现象，是一幕社会的悲剧”^[8]¹²⁷。后来“我”随鹤鸣与温君去马关旅行，返程要搭火车，同车的日本居民都有在月台相送的亲友，而“我们”拼命伸长了脖颈往车窗外探，“总不见有半个影子跑到我们车窗前来”^[8]¹³⁸，显示出异乡人强烈的孤独感来。又如成仿吾发表在《创造季刊》发刊号上的小说《一个流浪人的新年》所描绘的：

“这一天已经是二十八了。他望着市内行去，走到了坐电车的地方，他就跳上一条电车坐下。…他闭着眼睛，让电车拖着他去。他坐到一个地方，跳下车来，望着人道里面一挤，梦一般的，任他的两只脚拉着他跑。”^[9]

电车的声响和其他声音交错在一处形成令人难耐的喧扰。小说又在结尾处叙述道：

“这天已经是初八，他的事情又忙起来了。他仍和从前一个样，侵早坐电车到市内去，晚上又从那电车的终点，一步一步的走回他住的地方；休息了一晚又到市内去，晚上又跑回来。一天去了，两天去了，一个月去了，两个月去了。这样的生活还要过几多时，那只有上帝知道。”^[9]

郭沫若的小说《残春》也出现过描写“我”在火车上的经历：

“车中人不甚多，上下车的人也很少，但是纸烟的烟雾，却是充满了四隅，乘车的人都好像蒙了一层油糊，有的一人占着两人的座位，侧身一倒便卷卧起来，有的点着头儿如像在滚南瓜一样。车外的赤色的世界已渐渐转入虚无里去了。”^[10]

“铁道”在速度上提供了新的参照，将人强制带入一个陌生的维度，“个性”的人在狭小拥挤的车厢

里变成了被搬运的集体。这些现代文明带来的结果不断冲击着中国留日学生的内心。在具有很强自传性质的小说中,创造社同人不约而同地将乘火车和电车的感受表现出压抑以及在车的行进中人的精神趋向虚无的意味。

前期创造社同人负笈东游之初年岁尚小,并不很明白自己的国到底是怎样一个情况。日本的发展既让这些中国留学生体验了现代文明的繁荣和个体需求得到满足的一面,也使他们在关于中国的世界地位问题上获得了屈辱的答案。是日本的生活体验在最初塑造了他们对自己身份的认知和他们的文学品格。在中国面前日本曾经是一个荒蛮的弹丸之地,到创造社成员留日的大正时代中国却成为了受日本倾轧的“支那”。如郑伯奇在《中国新文学大系·小说三集·导言》中说的,创造社成员们因在外国住的时间很久,对于外国的缺点和中国的病痛都看得比较清楚。故而会感受到两重的失望与痛苦。融入日常生活的铁道交通方式时刻提醒着他们两个国家之间巨大的强弱差距,不能不激发他们剧烈的民族情感,产生对日本的憎恶,继而转移到写作中,呈现为面对显示日本发达状况的那些现代文明载体的集体身份失落,是受了东洋气之后的一种自我存在的茫然感。不仅是在国家忧患层面的集体茫然,放到小处也是对“我”在繁华都市中微渺个体的茫然。

个体境遇会影响空间向主体进行的情感传递,生成独特的心理结果。身居异乡的中国留学生肩负仿学东洋进步之路的救国目的而来,然而在日本的求学过程却是日复一日重复这在一派繁荣氛围里由电车拉拽着往还的“无自主运动”。他们既抵不住自身对融入这繁荣的念头,又断然无法真正融入这繁荣当中,遭受现代文明“优越的”侵扰后产生了一道弥合不了的间隙,或者应当说是一种群体理念的幻灭和个体意志的丧失。从恍然是在“头等车”到火车驶入虚无,是创造社同人对日本现代都市文明整体感知变迁的文学化表现。关于面对火车这一现代都市文明产物的心态阐述,最为鲜明地展现着前期创造社一批近代中国留日学生对日本都市生活既崇尚又排斥的“爱恨交织”的复杂情感。他们观察日本,又借由日本反观中国的动态情感过程借对“铁道”的描写得以呈现。“铁道”隐含着文

明强大的他者,漂泊异乡搭乘火车的“我”是卑弱的自我,是千千万万为“我的国”苦索良方而陷入困境的近代中国青年知识分子的缩影,也即“我的国”本身。自我的情感在异乡得不到关注,是整个国家在世界竞技场上的被迫边缘化。自我的情感从异乡回到故土仍然无处投放,创造社文学从日本带回来的感伤的欲望书写与浪漫主义式的激情呼喊到了中国的现实面前依旧只能是无力的。身在异乡的个体孤独感延伸为祖国支撑力缺席的集体性焦虑。

三、海岸与乌托邦想象

在创造社同人的文学创作中关于海的描写最突出的一点莫过于“海水浴”活动。张资平的《冲积期化石》开篇便是“我”今晚从海水浴场回来。海水浴发源伊始是一种强健身体、疗养病症的水疗法,后逐渐产生了供人们游戏放松的作用。海水浴在日本的发展由富冈海岸开始,随着铁路的敷设海水浴的娱乐性质被越来越多的居民所发掘,东海道干线、江之岛电铁开通后相模湾沿岸地区成为东京附近的游玩佳地,箱根沿海地域、藤泽站大矶海水浴场皆能乘电铁直达,甚至其后出现了由铁路公司在沿线开设海水浴场的情况。大正时代日本各地的海湾几乎都有海水浴场,海水浴活动趋于大众化,关西地区的人们“可以轻松地去南海电铁沿线堺的大滨、滨寺、阪神电铁的甲子园、芦屋等地游泳”^{[11]222}。在创造社成员发表的有关日本的文章中经常会出现海水浴一事,这与他们在日本留学期间的生活经验自然有很大关系。

海水浴活动能够屡次出现在他们的笔下,除上文说明的海水浴活动在大正时期的兴盛外,还有两个重要的因素,其一是海水浴能强健体魄,娱乐身心。郭沫若的小说《月蚀》中回忆宇多姑娘的片段就讲到,“毕业后暑期中我们打算到日本东北海岸上去洗澡,在一月之前,我的女人带着我们的大儿先去了”^[12]。这种相约洗海水浴的事似乎在几位留日的成员当中是很受欢迎的集体活动方式。张资平曾于1916年暑期和在东京的同乡约好去房州洗海水浴,理由据张资平自述便是为了要“锻炼我们孱弱的身体”^[13]。创造社成员来到日本后生活环境发生了很大变动,日本的食物与中国相比更生冷、寡味,加之地质和气候的更改,他们的身体常常出

现健康问题,郁达夫就是疗养病院里的常驻客。日本的很多疗养院如镰仓海滨院、须磨浦疗病院、石神医院滨寺分院等正是建在海岸边的,张资平的小说《回归线上》就曾写道“我”的友人H来信说海滨的风景很美丽,邀请“我”到海滨他所住的病院去与他时常相聚,好一同度过这个酷热的暑期。

其二是海水浴场多且花销小。经济窘迫可以说是前期创造社成员留学时的生活常态。郁达夫1917年的日记中说官费留学生每月只给三十三元,“以之购书籍,则膳金无出;以之买器具,则宿费难支”^{[14]3}。郭沫若在《创造十年》中回忆他在博多湾租住在面积只有一丈见方的质屋的质库楼上,“人立起来便可以抵着望板。只有东北两面各有一堵铁格窗,看起来很像鸟笼,也很像监狱”^{[15]52}。小说《月蚀》里还写到妻在梦境中住抱洋阁的情节,虚构了一处亦西亦洋,有花园、鱼池、曲桥、假山的住所,却随梦醒而幻灭。在其他成员颇有自传意味的小说中,常常要将主人公的住房形容成斗室、火柴盒一类的东西,实际是他们真实居所狭小逼塞的倒影。官费虽可支撑生活,但若享受那种“银座散步的风气”对创造社成员来讲大概是不现实的。郁达夫的小说《南迁》里说M和M的父亲要伊人带上镰仓去洗海水澡,伊人则认为海水浴很俗,还不如上箱根温泉去。陶晶孙也在回忆徐祖正时提到过,“日本伊豆半岛,海滨且有山,温暖,产生柑桔之处,我们留学生,谁都没有钱,不敢到那种地方去旅行。”^[16]伊豆半岛较其他海湾更佳之处在于那里有修善寺、伊豆山等数个温泉。他们很向往去有温泉的地方游玩,但费用却无法负担,而到海湾洗海水浴的费用则并不高,况且学生们假期从学校出发乘火车便可轻易到达海边,故而他们留下对海水浴的记述很多,对温泉却只好远观。

“海岸”是前期创造社成员日本空间体验中相当重要的一部分。日本的海岸对几位初创人而言是一个非常有意义的地点。上文提到张资平1916年去房州海岸洗海水浴一事,正是在房州海岸上张资平结识了成仿吾,几天后又遇见了郭沫若。郭沫若与成仿吾也是因在博多湾附近的冈山六高读书同住相识的。郭沫若是最初提议组建创造社的人,日本的海岸,尤其博多湾,带给了郭沫若数不清的灵感,他的《女神》和《星空》两本诗集都是在博多湾

上做成的。自从郭沫若1918年在福冈箱崎神社的甬道上碰到张资平,两人在博多湾海岸上详谈了有关文学的事后,他便开始一度辗转于东京、京都、名古屋等地去劝诱成仿吾、何畏、郁达夫这些人。

海洋既是连接中国与日本的纽带,也是把这两个国家划分开的界限,一海之隔是两样世界。日本的海在创造社同人的观念中近乎是一种与现代文明对立的乌托邦式的存在。在他们眼中,海风的涌动和海浪的奔袭是“生的鼓动”^{[17]60},海滨的光景叫人无比闲适。与受东洋气时表现出来的屈辱和憎恶完全相反,当他们面对日本的海景,走在日本的海岸上,乃至回归故国后回想起日本的海时总是为之付出柔情的赞叹。郁达夫称赞日本山水秀丽,是“蓬莱岛上的仙境”^[3],“一过濑户内海,看看两岸的山光水色”^{[18]301},要生出“神仙窟宅的幻想”。又说安房半岛“成层的海浪,蔚蓝的天色,柔和的天气,平软的低峦,海岸的渔网,和村湾的居民”^{[7]90},是一个“dream land of the romantic age”,能让旅客忘记自己身在异乡。把一片汪洋碧海午前的风景比作“患肺病的纯洁的处女”,午后则比作“成熟期以后的嫁过人的丰肥的妇人”。凡讲到日本的海景和海岸活动,那些饱含国仇家恨的疾言厉色和哀婉哭嚎就都退避得没有一点踪迹,剩下的只有不遗余力的称颂。张资平甚至觉得高耸在海岬的灯塔能发出一种使黑暗变为光明、愚昧变为智慧、忧郁变为欢畅的神秘之光。

他们对日本之海的乌托邦幻想几乎达到了痴迷的状态,尤其是郭沫若,他在福冈就读九州帝国大学期间就居住在博多湾附近。这一段海岸生活总是成为郭沫若的文学素材,他最早署名“沫若”刊到《学灯》上的诗《抱和儿浴博多湾中》便写到了这个地方。在他的小说中,主人公归国后也依然要时时想起日本的海,绝多想起的就是博多湾,这些主人公总是同他自身的经历相似,归国前有许多日子住在海岸边,“住在森林的怀抱里,真所谓清风明月不用一钱买”^[19],怀念起博多湾的海色,便又对往昔的日本旧居无限景慕,对如今回到故国的生活越发生出不满。虽然“我们”早已经计划了很久要到吴淞去看看海,“但只这么邻近的吴淞,我们也不容易跑去,我们是大为都市所束缚了”^[19]。

在郭沫若的另一篇小说《炼狱》中,他也借主人

公爱牟之口抒发了在太湖风光面前引起的对博多湾海景的怀恋。郭沫若将住在日本的海边看作是最理想的生活环境,这一点与他对上海生活的看法完全对立,他希望自己的孩子能够回到日本的海边去成长,因而在小说《圣者》中写道:

“在东洋的时候,孩子们日日在海上玩耍,身体也强健得许多,性情也活泼得许多,如今是被我误了,我因为要占有他们,所以才从自然的怀中夺了出来,使他们和我同受着都市生活的痛苦,我是罪过!……孩子们还是等他们到东洋去罢,他们还是发育时代!”^{[20]61}

完全将日本海岸生活作为与故国破乱情境对立的一方来看待。故国是必须拯救又不堪拯救的令人身心疲惫的现实,日本的海岸则是被热望追寻的能使人身心升华的“世外桃源”。医科读书期间,郭沫若曾与张资平一同在博多湾游泳,他这样描述当时的情况:

“两人在滨海的一座石造的灯台旁边把衣服脱了,便向着海里走去,海水是满潮的时候,但是那博多湾真是“远浅”,在水中走了很远很远,依然还是可以踏着海底的。那只浚海机在将近湾心的地方刮拉刮拉地在运转机械。运转机械的发动似乎用的是煤油,待我们在海里晃了一会之后,想是风头转换了,本来是很清洁的海水,一海面都浮起了煤油,在阳光中反映着种种的虹彩,更还挟着一些煤烟。糟糕!糟糕!两人匆匆忙忙地又赶快朝岸上逃跑……”^{[15]44-45}

博多湾在郭沫若的人生字典里可以说是最关键的地理名词之一。这段海中游泳遭遇煤油的经历,透露着对象征纯粹自然的“海”遭受工业文明侵扰的不满。战后随团访日的郭沫若再次来到福冈,千代松原的松树受蛀枯萎近绝,博多湾的筑港工程大举推进,海岸的幻梦随年华一道远逝,悲悼之心更甚于从前。即使福冈的都市化令博多湾面貌大改,郭沫若仍将这片海岸视为可以最后栖魂的地方,在小说里他设想到了实在不能活的那个时候,便回到在日本的妻子的身边,杀掉三个儿子,“然后紧紧抱着跳在博多湾去死了罢!”^[21]郁达夫也说,若自己受了故国的压迫不得不自杀时,“最后浮上我的脑子里的,怕就是你这岛国哩!”^{[6]9}

日本在地理上四方临海,相比于封闭、拥挤、高速运动着的车厢,海自足地构造了一个完全不同的“开放”型空间,它没有可视的边界,先于人为因素而存在,即使受到人为干预也不会被其完全定义。日本的海岸远离社会意识形态笼罩和现代文明渗透,承载了前期创造社成员们在青年时期的重要记忆。那里没有酒馆、咖啡厅里被放大的日本人和支那人的分别,同时也就屏退了令他们感到受辱的心理负担,理所当然要成为前期创造社成员的情感寄托所在,抚慰他们在文明差异中滋长的屈辱与焦虑。他们对于日本海岸的乌托邦想象包含了真实的海岸环境因素、留存的青年记忆因素以及在故国生活感受衬托下产生的对日本生活的主观美化因素……这种乌托邦想象的形成是多层作用的结果。

四、结 语

铁道这个意象最能够体现创造社成员对日本空间既向往又因感时忧国而失落的复杂情感。当创造社成员身在日本都市中时,火车带来的速度感最能象征现代文明带来的冲击,且这一冲击往往变成与故国贫弱相抵触的存在,不断地刺激着他们的忧患意识,他们便开始将搭乘火车的体验描述为烦躁的、重复的、趋向虚无的感觉,无处不在地折射着个体的孤独与群体的焦虑。这时,作为现代文明对立的自然存在——海岸,就成为了他们暂时寄托身心的乌托邦。“海岸”所承担的乌托邦想象作用正是对“铁道”带来的现代文明冲击的反向逃避,两种空间体验带来的差异性描述最后是殊途同归的。

参 考 文 献

- [1] 樊国福. 近代留日学生与直隶省教育近代化研究[M]. 石家庄:河北教育出版社,2016.
- [2] 巴柔. 形象[C]//孟华. 比较文学形象学. 孟华,译. 北京:北京大学出版社,2001.
- [3] 郁达夫. 日本的文化生活[J]. 宇宙风,1936(25):27-29.
- [4] 郭沫若. 郭沫若全集:文学编·第11卷[M]. 北京:人民文学出版社,1992.
- [5] 张资平. 回归线上(on the Tropic)[J]. 创造季刊,1924

- (2):24.
- [6] 郁达夫. 郁达夫全集:第3卷·散文[M]. 杭州:浙江大学出版社,2008.
- [7] 郁达夫. 郁达夫全集:第1卷·小说(上)[M]. 杭州:浙江大学出版社,2008.
- [8] 张资平. 冲积期化石[M]. 北京:人民文学出版社,2009.
- [9] 成仿吾. 一个流浪人的新年[J]. 创造季刊,1922(1):120-123.
- [10] 郭沫若. 残春[J]. 创造季刊,1922(1):130-131.
- [11] 竹村民郎. 大正文化——帝国日本的乌托邦时代[M]. 欧阳晓,译. 上海:生活·读书·新知三联书店,2015.
- [12] 郭沫若. 月蚀(续前)[J]. 创造周报,1923(18):15.
- [13] 张资平. 曙新期的创造社[J]. 现代,1933(3):223.
- [14] 郁达夫. 郁达夫全集:第5卷·日记[M]. 杭州:浙江大学出版社,2008.
- [15] 郭沫若. 郭沫若全集:文学编·第12卷[M]. 北京:人民文学出版社,1992.
- [16] 陶晶孙. 创造社还有几个人[J]. 一般,1943(1):10.
- [17] 郭沫若. 郭沫若诗集[M]. 上海:创造社出版部,1929.
- [18] 郁达夫. 郁达夫全集:第4卷·游记自传[M]. 杭州:浙江大学出版社,2008.
- [19] 郭沫若. 月蚀(未完)[J]. 创造周报,1923(17):14.
- [20] 郭沫若. 郭沫若全集:文学编·第9卷[M]. 北京:人民文学出版社,1992.
- [21] 郭沫若. 十字架[J]. 创造周报,1924(47):7.

The Japanese Space Experience of the Early Creation Society in Terms of Literary Creation

SUN Jia-qi

(School of Chinese Language and Literature, Shaanxi Normal University, Xi'an 710119, China)

Abstract: The space experience in Japan, a medium to activate the literary creation of the Creation Society writers, has been paid much attention by academic circles. However, there is little research on the initiative description of Japanese space by the core members of the early Creation Society. It is found that “railway” and “coast” appear repeatedly in the texts of novels by Yu Dafu, Zhang Ziping, Guo Moruo, Cheng Fangwu and other writers between 1915 and 1925. They wonder and yearn for the expression of Japanese “railway” that symbolizes the modern civilization on which to rest the national anxiety of Chinese writers. As the antithesis of modern civilization, “coast”, a symbol of nature, has been praised deeply and thought of nostalgically and the utopian image of “coast” serves as a consolation to the collective anxiety of the nation. In terms of the “Japanese space experience” of those members of the early Creation Society, the paper aims to study the mass imagination behind the national anxiety, and explore the significance of foreign experiences in the changes of modern Chinese literature.

Key words: the early Creation Society; Japanese space; imagology; railway; coast

【编辑 王思齐】