

## 資料調査：ユダヤ人難民の船舶による上海渡航

阿部, 吉雄  
九州大学大学院言語文化研究院国際文化共生学部門

<https://doi.org/10.15017/1932370>

---

出版情報：言語科学. 53, pp.99-113, 2018-03-12. Faculty of Languages and Cultures, Kyushu University  
バージョン：  
権利関係：

# 資料調査：ユダヤ人難民の船舶による上海渡航

阿 部 吉 雄

## はじめに

第2次世界大戦を含む約13年間（1938～1951年）中国の上海に中欧・東欧系ユダヤ人の難民社会が存在した。彼らは主に1938年3月のナチスドイツによるオーストリア併合から1941年6月の独ソ戦開始に至る時期に、ナチスによる迫害やドイツ軍の侵攻のためヨーロッパを追われ、当初入境ビザが不要だった上海租界へ逃れた約1万7000人のユダヤ人である。

ユダヤ人難民たちがドイツさらにはヨーロッパから上海へ脱出するために利用したルートは大きく分けて2つある。最初の、そして上海のユダヤ人難民の大部分が用いた経路は海路であり、主にイタリア、ドイツ、日本の船会社がヨーロッパと上海、さらに日本を往復していた定期航路である。例えば1939年7月にドイツのブレーメンを出発したNorddeutscher Lloyd社のScharnhorst号はロッテルダム（オランダ）、サウサンプトン（イギリス）、パルマ・デ・マヨルカ（スペイン）、バルセロナ（スペイン）、ジェノバ（イタリア）、ポートサイド（エジプト）、スエズ（エジプト）、コロンボ（現スリランカ）、シンガポール、マニラ（現フィリピン）、香港、上海、横浜を経て神戸に向かった。<sup>註1</sup>1939年9月にドイツがポーランドに侵攻し第2次世界大戦が始まると、ドイツの船会社はこの航路から撤退した。1940年6月のイタリアの参戦により、海路の中心的存在だったイタリアの船会社も運行を停止した。イタリア参戦でスエズ運河の通行が事実上不可能になり、1940年10月に日本郵船がヨーロッパ航路ロンドン線を休止して<sup>註2</sup>、船舶による上海渡航は終わりを告げた。第2の、より少数派が用いた方法はソ連を横断する陸路であり、モスクワからシベリア鉄道により極東に到達した後、海路で直接または日本経由で上海に向かった。この第2のルートも1941年6月に独ソ戦が始まってからは利用不可能になった。

別の観点から見れば、1938年11月9～10日の水晶の夜事件（Kristallnacht）により、ナチスの迫害に対してもますます危機感を抱くに至ったユダヤ人が1938年12月以降大量に流入するという事態に直面した上海租界は、1939年8月に難民の入境禁止を発表し、10月に後述の厳しい移住制限策を導入した。これにより難民流入の勢いは大幅に抑えられ、その後太平洋戦争が始まる1941年12月までに上海へ移住したユダヤ人難民は2000人程度に留まると推測される。本稿は上海のユダヤ人難民研究においてこれまで前史的・周縁的なエピソードとして扱われてきた上海への渡航に関して各種資料を調査し、難民たちの渡航と上海における彼らの生活や難民社会の活動との関係を明らかにしようとするものである。

## 増便された上海への船舶

ウィーンから移住したユダヤ人難民のAdolf Josef Storfer（1888-1944）が上海において当初隔週で発行した新聞『Gelbe Post』の第2号（1939年5月16日）46ページと第3号（1939年

6月1日) 70~71 ページには下記のようにヨーロッパから上海へ向かう船舶の到着予定が掲載されている。<sup>注3</sup>

『Gelbe Post』第2号(1939年5月16日)  
到着予定日 / 船会社<sup>注4</sup> / 船名 / 出航地・寄港地  
5月19日 / Sw / Nanking / Gothenburg-Hamburg  
19日 / NDL / Scharnhorst / Bremen-Genua  
21日 / BF / Achilles / Liverpool  
22日 / LT / Victoria / Genua  
23日 / NYK / Katori Maru / London-Marseille  
23日 / HA / Sauerland / Bremen  
24日 / PO / Behar / London  
25日 / BF / Sarpedon / Glasgow-Liverp.  
26日 / MM / Aramis / Marseille  
28日 / PO / Ranpura / London-Marseille  
31日 / ?<sup>注5</sup> / Antiochus / Danzig-Rotter.

6月1日 / EA / Afrika / Oslo-Hamburg  
2日 / NYK / Yasukuni M. / London  
3日 / NDL / Neckar / Antwerpen  
4日 / LT / Conte Verde / Triest  
7日 / HA / Preussen / Bremen  
8日 / BF / Lycaon / Liverpool  
8日 / BF / Deucalion / Glasgow-Liverp.  
9日 / MM / Athos II / Marseille  
10日 / ? / Zuiderkerk / Rotterdam  
11日 / GL / Glengary / Antwerpen  
11日 / ? / Soudan / London  
15日 / ? / Triton / Oslo-Hamburg  
17日 / Sw / Peiping / Gothenburg-Hamburg  
20日 / ? / Volpi / Triest  
21日 / HA / Leverkusen / Bremen

『Gelbe Post』第3号(1939年6月1日)  
到着予定日 / 船会社 / 船名 / 出航地・寄港地  
6月1日 / EA / Afrika / Oslo-Hamburg  
1日 / ? / Trianon / Oslo  
2日 / NYK / Yasukuni M. / London  
3日 / NDL / Neckar / Antwerpen  
4日 / LT / Conte Verde / Triest  
5日 / NDL / Coburg / Bremen  
8日 / BF / Lycaon / Liverpool  
8日 / BF / Deucalion / Glasgow-Liverp.  
9日 / MM / Athos II / Marseille  
9日 / HA / Preussen / Bremen  
10日 / EA / Afrika / Kopenhagen  
10日 / ? / Zuiderkerk / Rotterdam  
11日 / GL / Glengary / Antwerpen  
11日 / ? / Soudan / London  
15日 / WL / Triton / Oslo-Hamburg  
16日 / BF / Calchas / London  
17日 / Sw / Peiping / Gothenburg-Hamburg  
20日 / ? / Volpi / Triest  
20日 / NYK / Kasima Maru / London  
21日 / HA / Leverkusen / Bremen

24 日 / GL / Glenearn / Antwerpen	22 日 / BF / Patroclus / Glasgow
	24 日 / GL / Glenearn / Antwerpen
	25 日 / PO / Canton / London-Marseille
	25 日 / PO / Chitras / London-Marseille
	26 日 / ? / Teucer / Gdingen
	26 日 / ? / Oder / Hamburg
27 日 / MM / Chenonceaux / Marseille	27 日 / MM / Chenonceaux / Marseille
	27 日 / LT / Biancamano / Genua
7 月 3 日 / HA / Rheinland / Bremen	7 月 3 日 / HA / Rheinland / Bremen
4 日 / ? / Panama / Oslo	4 日 / ? / Panama / Oslo
	5 日 / ? / Eumaeus / Liverpool
	6 日 / ? / Memnon / Glasgow
7 日 / MM / Jean Laborde / Marseille	7 日 / MM / Felix Roussel / Marseille
9 日 / LT / Conte Rosso / Triest	9 日 / LT / Conte Rosso / Triest
	9 日 / GL / Glenogle / Antwerpen
	10 日 / WL / Tarn / Oslo-Marseille
14 日 / NDL / Gneisenau / Bremen-Genua	14 日 / NDL / Gneisenau / Bremen-Genua
	15 日 / ? / Grootekerk / Antwerpen
19 日 / HA / Burgenland / Bremen	19 日 / HA / Burgenland / Bremen
	21 日 / MM / Mar. Joffre / Marseille
31 日 / NYK / Hakozaki M. / London-Marseille	31 日 / NYK / Hakozaki M. / London-Marseille
8 月 4 日 / MM / Felix Roussel / Marseille	8 月 4 日 / MM / Prés. Doumer / Marseille
7 日 / LT / Victoria / Genua	7 日 / LT / Victoria / Genua
11 日 / NDL / Scharnhorst / Bremen-Genua	11 日 / NDL / Scharnhorst / Bremen-Genua
15 日 / NYK / Suwa Maru / London-Marseille	15 日 / NYK / Suwa Maru / London-Marseille
18 日 / MM / Prés. Doumer / Marseille	18 日 / MM / Aramis / Marseille
18 日 / HA / Oldenburg / Bremen	18 日 / HA / Oldenburg / Bremen
25 日 / NYK / Terukuni M. / Marseille	25 日 / NYK / Terukuni M. / Marseille
27 日 / LT / Conte Verde / Triest	27 日 / LT / Conte Verde / Triest
9 月 1 日 / MM / Aramis / Marseille	9 月 1 日 / MM / Jean Laborde / Marseille
12 日 / LT / Biancamano / Genua	12 日 / LT / Biancamano / Genua
	12 日 / NYK / Hakusan M. / London-Marseille
15 日 / MM / Athos II / Marseille	15 日 / MM / Athos II / Marseille
24 日 / LT / Conte Rosso / Triest	24 日 / LT / Conte Rosso / Triest
25 日 / NYK / Haruna Maru / London-Marseille	25 日 / NYK / Haruna Maru / London-Marseille
29 日 / MM / Mar. Joffre / Marseille	29 日 / MM / Félix Roussel / Marseille
10 月 6 日 / NDL / Gneisenau / Bremen-Genua	10 月 6 日 / NDL / Gneisenau / Bremen-Genua

9日 / LT / Victoria / Genua	9日 / LT / Victoria / Genua
10日 / NYK / Katori Maru / London-Marseille	10日 / NYK / Katori Maru / London-Marseille
13日 / MM / Jean Laborde / Marseille	13日 / MM / Mar. Joffre / Marseille
20日 / NYK / Yasukuni M. / London-Marseille	20日 / NYK / Yasukuni M. / London-Marseille
27日 / MM / Felix Roussel / Marseille	27日 / MM / Prés. Doumer / Marseille
31日 / LT / Conte Verde / Triest	31日 / LT / Conte Verde / Triest
11月3日 / NDL / Scharnhorst / Bremen-Genua	11月3日 / NDL / Scharnhorst / Bremen-Genua
7日 / NYK / Kasima Maru / London-Marseille	7日 / NYK / Kasima Maru / London-Marseille
10日 / MM / Prés. Doumer / Marseille	10日 / MM / Aramis / Marseille
14日 / LT / Biancamano / Genua	14日 / LT / Biancamano / Genua
20日 / NYK / Hakone Maru / London-Marseille	20日 / NYK / Hakone Maru / London-Marseille
23日 / LT / Conte Rosso / Triest	23日 / LT / Conte Rosso / Triest
24日 / MM / Aramis / Marseille	24日 / MM / Jean Laborde / Marseille
12月1日 / NDL / Potsdam / Bremen-Genua	12月1日 / NDL / Potsdam / Bremen-Genua
5日 / NYK / Fusimi Maru / London-Marseille	5日 / NYK / Fusimi Maru / London-Marseille
8日 / MM / Athos II / Marseille	8日 / MM / Athos II / Marseille
11日 / LT / Victoria / Genua	11日 / LT / Victoria / Genua
18日 / NYK / Hakozaki M. / London-Marseille	18日 / NYK / Hakozaki M. / London-Marseille
22日 / MM / Mar. Joffre / Marseille	
29日 / NDL / Gneisenau / Bremen-Genua	29日 / NDL / Gneisenau / Bremen-Genua
31日 / LT / Conte Verde / Triest	31日 / LT / Conte Verde / Triest

『Gelbe Post』第2号（1939年5月16日）に記載されている上海到着予定の船の月別の数は、5月後半11隻、6月17隻、7月7隻、8月8隻、9月6隻、10月7隻、11月7隻、12月8隻であり、2週間後に発行された『Gelbe Post』第3号（1939年6月1日）の記載では6月28隻、7月13隻、8月8隻、9月7隻、10月7隻、11月7隻、12月7隻となっている。『Gelbe Post』第2号が発行された5月16日の時点でまだ出航していない7月以降到着分についての第2号の記載から、ひと月に7隻程度がヨーロッパから上海に向かう船舶の通常の数と考えられる。それは『Gelbe Post』第3号が発行された6月1日の時点でまだ出航していない8月以降到着分についての第3号の記載でも同様である。一方、現在航行中または出航直前の船の数を示す5月後半（第2号）、6月（第2号および第3号）到着予定の船舶の数を見ると、第2号（5月16日）の5月後半11隻は通常の3倍、6月17隻は通常の2.5倍であり、第3号（6月1日）の6月28隻は通常の4倍に達する。<sup>注6</sup>6月到着予定の船舶数について言えば、5月16日から6月1日の2週間の間にさらに11隻増便されたのが分かる。それゆえ第3号（6月1日）の7月到着予定の13隻は通常の2倍であるが、これもその後さらに増便された可能性があり、実際後述のようにユダヤ人難民を乗せた船舶だけでも15隻が到着した。

『Gelbe Post』第2号が発行された1939年5月16日から第3号が発行された6月1日の間

に生じたヨーロッパから上海へ向かう船舶の急増がすべてユダヤ人難民による需要を原因とするとは限らない。特にそこで市民権を持つユダヤ人にとって安全な場所だったイギリスやフランスから出発する船に彼らが乗ったとは考えにくい。また、ドイツやイタリアの船会社を利用する場合、ドイツの通貨であるライヒスマルクで支払うことができたのに対し、他国の船会社を利用するためには当時調達するのが難しかった外国為替で支払わねばならなかった。<sup>注7</sup>しかし支払いの問題さえクリアされれば、イギリス発やフランス発の船舶がヨーロッパ各地に寄港し、そこで(オーストリアを含む)ドイツからのユダヤ人難民が乗船したことは無論ありうる。一方、第2次世界大戦直前のヨーロッパにおける国際的な緊張関係の影響で、上海に在住するヨーロッパ人が帰国することも少なくなかったであろう。

### 海路で上海に渡ったユダヤ人難民の数

ヨーロッパから船で上海に向かったユダヤ人難民については別のデータが存在する。ユダヤ人難民の Ossi Lewin と Ferdinand Kasstan<sup>注8</sup>が 1939 年 5 月 5 日から発行した日刊新聞『Shanghai Jewish Chronicle』の 1940 年 3 月の特別号 (Sonderausgabe) 23 ページに掲載された記事「135 隻の船が 1 万 2000 人の移住者を運んだ。1939 年のユダヤ人の上海移住」(135 Schiffe brachten 12,000 Emigranten. Die juedische Einwanderung nach Shanghai im Jahre 1939) である。その執筆者は「K. M—r.」と記載されており、記事の内容から上海に到着したばかりのユダヤ人難民たちを出迎え、登録した「上海ヨーロッパ系ユダヤ人難民支援委員会」(Committee for the Assistance of European Jewish Refugees in Shanghai / CFA)<sup>注9</sup>の「受け入れ委員会」(Empfangskommission) のメンバーだったことがうかがわれ、記事で挙げている統計の数字の信頼性は高いと考えられる。

「K. M—r.」によると、1939 年 3 月に到着した船舶は 15 隻、乗船していたユダヤ人難民は 1124 人に上り、4 月：22 隻／1892 人、5 月：16 隻／1857 人、6 月：15 隻／2284 人、7 月：15 隻／1098 人、8 月：13 隻／1285 人である。9 月以降については船舶数を示していないが、到着した難民の数は 9 月：561 人、10 月・11 月：約 30 人、12 月：65 人である。1 月と 2 月については船舶数、難民数ともに挙げていないが、「K. M—r.」が挙げた 3 月から 8 月の 6 ヶ月間の到着船舶数の合計は 96 隻であり、記事のタイトルにある「135 隻」との差の 39 隻が 1～2 月と 9～12 月の到着数ということになる。また難民数については 3 月から 12 月の合計が 1 万 196 人であることから、記事のタイトルにある「1 万 2000 人」との差の 1804 人が 1～2 月の到着数と考えられる。

上述の『Gelbe Post』に掲載された船舶数と比較すると (5 月のみ『Gelbe Post』第 2 号、6 月以降第 3 号／『Shanghai Jewish Chronicle』の記事の数字)、5 月：11 隻 (5 月後半のみ)／16 隻、6 月：28 隻 (注 6 の Usaramo 号を含まず)／15 隻、7 月：13 隻／15 隻、8 月：8 隻／13 隻であり、実際に到着した数は 6 月を除いて『Gelbe Post』第 3 号が発行された 6 月 1 日時点での予定よりさらに増えたことが分かる。その 6 月のみ 28 隻の予定から 15 隻に半減した理由として考えられるのは、「K. M—r.」が『Shanghai Jewish Chronicle』で挙げた数は「受け入れ委員会」が出迎えて記録したユダヤ人難民を運んだ船のものだったことである。残りの 13 隻に

は CFA の支援を必要とせず登録を行わなかった裕福なユダヤ人難民だけが乗っていたか<sup>注10</sup>、難民が乗船していなかったか、そもそも船が上海に到着しなかったかのいずれかである。9 月以降に到着した難民が急減するのは、上海租界を管理する日本、イギリス・アメリカ、フランス各当局が 8 月に難民の入境禁止を発表し、10 月に厳しい移住制限策を発表したからである。

「K. M—r.」は 1939 年に到着したユダヤ人難民の数を船会社別でも挙げており、イタリアの Lloyd Triestino 社が 7600 人で全体の半分以上を占めた。Conte Biancamano 号は 1 年間に 5 回の航海で 3000 人以上を運び、4 月 25 日と 6 月 27 日に到着した際にはそれぞれ（偶然同数の）872 人を乗せていた。しかし 12 月に到着した時はわずか 65 人で、それは 12 月に到着したユダヤ人難民のすべてだった。Conte Rosso 号<sup>注11</sup>、Conte Verde 号<sup>注12</sup>、Victoria 号はそれぞれ 4 回到着し、1324 人、1163 人、941 人を運んだ。Giulio Cesare 号は 2 回の航海で 1220 人を運んだが、5 月 15 日に到着した際は 717 人を乗せていた。ドイツの Norddeutscher Lloyd 社の Potsdam 号、Scharnhorst 号、Gneisenau 号には、6 月に特別運行された Hamburg-Amerika Linie 社の Usaramo 号を合わせて 1220 人が乗船した。ドイツ船籍の貨物船で渡航した難民もいたという。<sup>注13</sup>日本郵船会社ののべ 20 隻は平均 60 人の難民により利用された。

1939 年に上海に到着した 1 万 2000 人の内訳は、夫婦 3187 組、「独身」(ledige) 男性 3583 人、「独身」(ledige) 女性 871 人、子ども 1172 人である。<sup>注14</sup>多くは両親または片親と一緒に来たであろう子どもたちと、全体の半数強を占める夫婦で移住した人々とを合わせて、家族全員で上海に逃れるケースが多かったと「K. M—r.」は推測する。また「独身」男性が多いが、彼らの大半は実際には結婚しており、ナチスの迫害から逃れるためにやむを得ず家族をヨーロッパに残して来たと考えられる。

## 渡航に伴う様々な困難

1938 年 11 月 9～10 日の水晶の夜事件で逮捕拘束されたユダヤ人男性たちが強制収容所から解放されるには、ドイツから出国することが条件とされた。彼らの家族は入境ビザが不要な上海への船の切符を探し求めた。拘束されなかった人々もドイツを脱出する手段としてひとまず上海へ移住し、そこでアメリカ等へ再移住する可能性を見つけようとした。その結果、上海行きの船は上述のように通常の 2～3 倍に増便されても 6 ヶ月先まで予約済みだった。一等船室の切符しか入手できないことが珍しくなく、最後の資産を売り払ったり親戚に用立ててもらったりすることも多かったが、ユダヤ人難民たちは船員や他の乗客から必ずしも敬意をもって扱われなかった。事実上の国外退去であったにもかかわらず、往復分の代金を支払わねばならなかった。<sup>注15</sup>

ドイツの船を利用したユダヤ人たちは通常ハンブルクやブレーメンへ鉄道で移動し、そこで乗船したが、彼らを泊めてくれるホテルは多くなかった。ハンブルクから Hamburg-Amerika Linie 社の Usaramo 号に乗る予定だった Franziska Tausig とその夫はウィーンの旅行会社で渡されたユダヤ人用のホテルを書いたメモをなくしてしまい、何軒回ってもすべてのホテルの前には「ユダヤ人立ち入り禁止」(Juden ist der Eintritt verboten) という大きな看板があった。普通の住宅のドアにも「ユダヤ人立ち入り禁止」や「犬、ユダヤ人、セールスの立ち入り厳禁」(Hunden, Juden und Hausierern ist der Eintritt strengstens verboten) というプレートが付けられてい

た。<sup>注16</sup>

ユダヤ人はドイツを出国する時 10 ライヒスマルクしか持ち出すことができなかつたため、この規則を官吏によって厳格に適用されたか、規定以上の額を所持しているのが見つかれば逮捕されるのを恐れて自ら生真面目に遵守した難民は、上海での新たな生活を始める際に大きな困難を経験した。上海への航海途中の寄港地でも、現金をほとんど所持しないため手持ちの品との物々交換以外には何も買うことができなかつた。

しかし **Kranzler** によると、ブレーメンからドイツ船籍の船に乗った人々は船内で使用する目的で 150 ライヒスマルクを「船内金」(Bordgeld) の形で持ち込むことができ、それによりカメラや工具のような贅沢品を購入し、それを上海到着後に換金して新生活の資本を獲得した。トリエステからイタリアの定期航路に乗船する場合は 75 ライヒスマルクに減額された。<sup>注17</sup> **Ross** によると、1939 年 2 月に上海に到着した **Conte Biancamano** 号の一等船室に乗船した **Horst Levin** は、切符を購入した **Lloyd Triestino** 社の事務所で数百ライヒスマルクを供託するよう求められた。このクーポン券は航海の後で払い戻されず、**Levin** は乗客の中の裕福な実業家たちと話をつけ、彼が船内のギフトショップで購入した商品や酒を彼らにドルやポンドで売った。<sup>注18</sup> コートの裏に高価な宝石類を縫い込んでドイツから持ち出すことに成功した人々も、船上で裕福な乗客たちに足元を見られながらドルやポンドと交換した。<sup>注19</sup>

また、船会社による違いがあつたにしても、ドイツを離れるユダヤ人たちは手荷物以外にかなりの量の所持品を上海宛てに発送することができた。1939 年 8 月に上海に到着した **Norddeutscher Lloyd** 社の **Scharnhorst** 号の一等船室に乗った **Jerry Lindenstrauss** の家族は 6 メートルの長さの箱に家具、絨毯、クリスタルガラス、衣服等を詰め込んだ。家族はこれらの品を上海で売り、食料品の購入に充てた。<sup>注20</sup> 1939 年 2 月に **Lloyd Triestino** 社の **Conte Biancamano** 号を親子 3 人で利用した **Gerda Karpel** の一家はウィーンから大型トランク 4 個を発送した。(しかし上海には 1 個しか届かなかつた。)<sup>注21</sup> 上海のユダヤ人難民コミュニティでは難民が所有する金・銀製品、プラチナ、ダイヤモンド、真珠、水晶、象牙、時計、クリスタルガラス、高級陶磁器、ペルシャ絨毯、絵画、ブロンズ像、毛皮、革製品、タイプライター、ラジオ、ミシン、楽器、切手、書籍、双眼鏡、スーツその他の衣服等の買取り業が繁盛した。これらのうち手荷物に入らないものは引越し貨物として運ばれたと考えられる。

さらに、裕福なユダヤ人は出国前に手持ちの外貨を外国の親戚に送金し、それを上海の銀行宛の小切手で送ってもらい、渡航中の寄港地や上海で受け取った。<sup>注22</sup>

1939 年 6 月に上海に到着する **Conte Biancamano** 号には定員以上の人々が乗船を希望したため、船長は数十人を船員室に収容した。その結果食堂は込み合い、乗客たちがワインを奪い合い、船員室の乗客は下層のデッキに留まるよう求められた。<sup>注23</sup> 6 月と同数 (872 人) のユダヤ人難民を運んだ 4 月到着の便でも同様の状況だったと考えられる。1939 年 6 月に上海に到着した **Hamburg-Amerika Linie** 社の **Usaramo** 号は定員 264 人だったが、459 人が乗船していた。乗客の中には強制収容所に入れられていた人も多く、収容所から船に直行し、貨物室を改造した船室に乗せられた。<sup>注24</sup> この船を利用した **Franziska Tausig** によると、乗船の際彼女の周囲には坊主頭で手錠をはめられた男たちの奇妙な集団がいた。彼らは逮捕された時の服装のまま何の荷物



も持たず、ナチスの親衛隊員に付き添われてザクセンハウゼン収容所から連れて来られ、船長に引き渡された。<sup>註25</sup> Usaramo 号はスエズ運河の通行料を節約するべくアフリカの喜望峰回りで運行されたため、通常は4週間の上海への航海に9週間かけた。

1939年8月に蘇州河以北の日本管理地区、蘇州河以南の共同租界およびフランス租界の各当局は上海租界への新たな入境を禁じ、ユダヤ人難民の移住は突然不可能になった。8月19日までにヨーロッパの港を出航した人々は上海に上陸することを許されたものの、その後は10月22日に厳しい移住規則が決められるまでユダヤ人難民の流入はストップした。

1939年10月22日に発行された『Shanghai Jewish Chronicle』第138号1ページおよび10ページの記事「新たな移住への規定」(Die Bestimmungen fuer neue Einwanderung)によれば、共同租界の新規則では今後上海に移住するためには以下の4つの条件のいずれかを満たす必要があった。「1. 上海において400USドル以上(13歳未満の子どもは100USドル以上)、もしくは他の通貨でこれに相当する額を持つ者。切符を予約する前に、上記の額を所有していることを船会社または鉄道会社または他の旅行業者に証明する必要がある。これらの会社や業者には、上記の額の所有に関する「上海ヨーロッパ系ユダヤ人難民支援委員会」(CFA)の証明書が示されねばならない。2. 以下の者はS.M.C.<sup>註26</sup>により入境許可を得る。a)十分な収入があることを証明された上海に住む難民の直系の家族(両親、配偶者、子ども)、b)上海の企業家が出した雇用契約を持つ者、c)上海居住者と結婚する者。入境許可証への申請は「上海ヨーロッパ系ユダヤ人難民支援委員会」Cathay Hotel, Room 426を通して、S.M.C.へ(郵便でまたは直接)提出すること。S.M.C.が許可または却下を決定する。」

船の切符を手に入れることに加え、上海租界当局の許可を得るための手続きも新たに必要になり、ユダヤ人の移住は非常に難しくなった。大量流入の初期から難民支援活動に携わっていたE. Kannによれば、その後1940年1月25日までに移住できたのは約100人に止まった。Kannは新規則決定後の3ヵ月間に約1600件の申請がCFAに寄せられ、1940年3月現在約570件が共同租界当局により、30件が他の地域の当局により承認され、拒否された少数を除いて、その他はCFAまたは租界当局において調査中と報告している。<sup>註27</sup>新規則に則った移住が始まるまでに約10週間の空白が生じ、その後もCFAと租界当局による審査のための時間が必要になったことは、一刻も早くドイツから脱出しようとするユダヤ人にとって大きな痛手だった。もしこの障害がなければさらに6000人以上が1939年末までに上海へ逃れることができたとして上述の「K. M—r.」は推測している。実際には7月以降上海に到着するユダヤ人難民は月1000人強で推移しており、また1939年9月にはドイツ軍のポーランド侵攻により第2次世界大戦が始まり、ドイツ船籍の船舶による渡航は停止したため、上海へ逃れる機会を流入制限策により失ったユダヤ人は1939年に限れば3000~4000人と考えられる。

## 渡航する難民への支援

上述したようにドイツを出国するユダヤ人は10ライヒスマルクしか持ち出せなかったため、寄港地で下船しても買い物ができなかった。1939年1月7日にエジプトのポートサイドに寄港したイタリアのLloyd Triestino社のConte Verde号には420人の難民が、ドイツの

Norddeutscher Lloyd 社の Gneisenau 号には 150 人の難民が乗船していた。カイロ、アレクサンドリア、ポートサイドのユダヤ人コミュニティからなる委員会が難民たちに 250 英ポンドを分配したが、それは彼らが上海で 1~2 日生活するのに必要な額だった。<sup>注28</sup> 強制収容所から Usaramo 号に直行した難民の多くは逮捕時のままの身なりで通常の衣服や下着がなく、寄港したバタヴィア（現ジャカルタ）ではユダヤ人コミュニティが衣服を集め、彼らに配った。<sup>注29</sup> 船に乗っていた上級ラビが事前に無線通信でバタヴィアのコミュニティと連絡を取り合い、乗船しているユダヤ人難民の構成（男性、女性、老人、子供、幼児、乳児の人数）、妊娠中の女性の有無、ミルクおよびミルクの缶詰、果物、医薬品や医療器具の必要性等について情報を伝えた。これにより、体調を崩した老人のために車椅子、出産間近の女性のために乳母車、亜熱帯気候の上海に適した衣服、その他多くの物品や金銭が船に届けられた。<sup>注30</sup>

『Shanghai Jewish Chronicle』特別号（1940年3月）15 ページの記事「ユダヤ人支援委員会の活動報告から」（Aus dem Taetigkeitsbericht des juedischen Hilfskomitees）で医師の Loevinson 夫人が到着する難民への CFA による支援を紹介している。<sup>注31</sup> まず、CFA は上海へ向かう船舶が寄港するいくつかの土地の委員会と連絡を取り、乗船しているユダヤ人難民の人数などを調べてもらい、受け入れ準備を行った。上記の Usaramo 号は定期運航ではなく、459 人という大人数のユダヤ人の特別輸送である上、通常のスエズ運河経由でなくアフリカの喜望峰回りで 2 ヶ月以上の長い航海を行ったため途中の連絡がほとんどなく、受け入れ委員会の Dr. Kurt Marx<sup>注32</sup> からバタヴィアのユダヤ人コミュニティへ電報で調査を依頼していた。

船が上海に到着すると、接岸前に水先案内人と一緒に受け入れ委員会のメンバーが乗船し、難民全員に宿泊・収容先を割り振り、重要な手続きや関税規則等について説明した。注意書きという形で与えられた指示では以下の行為が禁じられた：1. 見ず知らずの人物、特に新聞記者への情報提供、2. 政治的議論、3. 軍事的理由から、（日本軍が管理していた蘇州河以北の）虹口での写真撮影およびカメラの携帯、4. 路上での目立つ品行、大声での会話、ホテルのロビーでの徘徊や物乞い、5. ナイトクラブやバーに入店し、スロットマシンを含めいかなる種類であれギャンブルに興じること。また、財政的支援を受ける難民は英語コースへの参加が義務であることや、スリが多いので所持品に注意するよう伝えられた。<sup>注33</sup>

難民たちは船着場から、上海在住のセファルディ系ユダヤ人富豪 Sir Victor Sassoon が北四川路（現四川北路）に所有する Embankment Building の 1 階へ一時的に、その後または船着場から直接蘇州河北側に数カ所設置されたハイム（Heim）という名の集団宿泊所へ運ばれた。その際難民たちが幌なしのトラックの荷台に乗せられたことが、特に上海の表玄関のバンドから運ばれた時、上海租界における欧米人（白人）の名誉を傷つけるものだと批判されたことについて、上記の「K. M—r.」が事情を説明する。曰く、受け入れ委員会は最初バスを予約するつもりだったが、船の到着が大抵は予定通りでなく最大 10 時間遅れることがあり、待ち時間の分も支払わねばならないため、数百人が到着する際には過大な費用を発生させる恐れがあった。<sup>注34</sup> 一方、HIAS（ヘブライ国際支援協会／Hebrew International Aid Society）によって出迎えられた人々は、その本部へバスで運ばれた。<sup>注35</sup>

受け入れ委員会の乗船には医師と看護師も同行し、天然痘の予防注射を行い、生水を飲んで

いけないことや果物は沸騰したお湯で洗ってから食べることを教えた。<sup>注36</sup>事前に寄港地へ郵便で送られたパンフレットには、1. 上海では早朝住居の前に死体を発見した場合、貧しい親戚たちが持って行ってもらうためにそこに死体を置いたのであり、ただちに消防署へ連絡すること、2. どこへ行くにも消毒剤を携帯すること、3. 煮立った水を通りの煮沸屋で買うことができるが、その店で決して何かを食べないこと等が書かれていた。<sup>注37</sup>

1939年6月27日には872人を乗せた Conte Biancamano 号と459人を乗せた Usaramo 号の上海到着が見込まれていた。合わせて1300人以上の難民に同時に対応することは受け入れ委員会の能力を超えていたため、船会社と交渉し Usaramo 号の入港が数時間遅らされ、27日午後の遅い時刻に Conte Biancamano 号が、翌28日の午前中に Usaramo 号が接岸した。28日にはフランスの Messageries Maritimes 社の Chenonceau 号も到着し、「K. M—r.」は3隻が運んだユダヤ人難民の合計を1365人としている。<sup>注38</sup>到着する難民に対して CFA が行った支援に関する Loevinson 夫人の紹介の2点目は難民たちの登録だった。新着者たちは1人ずつ職業上の知識、外国語（特に英語）の知識、年齢、国籍、上海からの再移住の見込み等について数週間以内に聞き取り調査が行われ、支援委員会は難民たちの構成について把握することができた。Usaramo 号に乗船していた Franziska Tausig によると、入港前の船上では受け入れ委員会による登録が一昼夜続いた。通常は上陸後に実施される登録を船上で行うことにより、入港を遅らせて浮いた数時間を有効に利用したと考えられる。接岸直前には求人を行う欧米人や中国人が乗船して来た。最も需要があるのはバーのホステスだったが、手工業者の需要も多く、革製の靴を作ることができる靴屋たちはすぐに雇われた。Tausig はウィーン出身の難民が所有するレストランの料理人として採用される。<sup>注39</sup>

## 終わりに

ナチス政権による5年以上の迫害に耐えかねて上海へ逃れたユダヤ人難民は、その多くがヨーロッパに家族、親戚、婚約者や恋人を残して来たこともあり、出航時は非常に厳しい精神状態だった。しかし大洋上の4~9週間の船旅は概ね平穏で、食事が豪華だったこともあり、難民たちには精神と身体の回復をもたらすこの上ない静養になった。恐らくすべての難民にとってナチスが政権に付いて以来、上海での最長13年間の滞在期間を含めて、最も穏やかな時間だった。この航海の間、難民たちは未知の世界である上海に関して一部奇想天外な情報を交換し合い、到着後の生活に向けて心の準備をすることができた。同じ船に乗った人々の間には長い航海の中に絆が生まれ、上海での職業活動に活かされた。

出身地がドイツかオーストリアか、宗教的にユダヤ教の保守派かリベラル派かキリスト教か、社会的立場が経営者か労働組合員か、職業が商人か裁縫師かジャーナリストか芸術家か医師か等、一概にユダヤ人と言っても様々であり、上海のユダヤ人難民社会はヨーロッパの故郷のコミュニティ以上に種々雑多なメンバーで構成されていた。難民たちが船による渡航において故郷の隣人や知人と異なるタイプのユダヤ人たちと生活を共にしたこと、そして先に到着し支援委員会に参加した難民に出迎えられ、人道支援以上のサポートを受けて新天地での生活をスタートしたことにより、上海のユダヤ人難民は第2次世界大戦終了時まで共同体としてほぼ一体性を維持して諸

課題に対処することができたと考えられる。

## 注

1. Jerry Lindenstrauss: „Eine unglaubliche Reise. Von Ostpreußen über Schanghai und Kolumbien nach New York. Jüdische Familiengeschichte 1929-1999“. Hrsg. v. Erhard Roy Wiehn. Konstanz (Hartung-Gorre Verlag) 1999. S. 78. Scharnhorst 号はその後 1939 年 8 月に神戸を出航し、マニラに寄港後シンガポールに向かっていたが、1939 年 9 月の第 2 次世界大戦開始に備え、ドイツに帰投せずマニラを経由して神戸に戻った。その後日本海軍が買い取り、空母に改造し神鷹と命名したが、1944 年 11 月にアメリカ軍の潜水艦の攻撃で沈没した。<http://www.saturn.dti.ne.jp/~ohori/sub36.htm#22>「日本郵船 欧州航路を利用した邦人の記録」。
2. 日本郵船株式会社『日本郵船戦時船史。太平洋戦争下の社船挽歌』上巻、1971 年、91 ページ。
3. 『Gelbe Post. Ostasiatische Halbmonatsschrift』は 1939 年 5 月 1 日から 1939 年 11 月 1 日まで 7 号が発行された。ページは 1 号から 7 号まで通算で表記される。1 号から 5 号までは隔週で、それ以後は不定期に発行された。1940 年 3 月から 1940 年 9 月までは日刊新聞になった。
4. 船会社の略称。その正式名は以下の通り。BF : Blue Funnel Line / EA : East Asiatic Co. Ltd. Copenhagen / GL : Glen and Shire Lines / HA : Hamburg-Amerika Linie / LT : Lloyd Triestino / MM : Messageries Maritimes / NDL : Norddeutscher Lloyd / NYK : Nippon Yusen Kabushiki Kaisha / PO : Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. Ltd. / Sw : Swedish East-Asiatic Co. Ltd. / WL : Wilhelmsen Lines.
5. 実際の『Gelbe Post』での記載は「？」ではなく、空白になっている。
6. 6 月 28 日にさらにハンブルクから Hamburg-Amerika Linie 社の Usaramo 号が到着しており、6 月は 29 隻ということになる。
7. ユダヤ人たちは急遽出発する必要性があったため、少数の人々は他国籍の船を利用し外国為替で支払った。それで例えばフランス、日本、オランダ等の貨客船を利用した。『Shanghai Jewish Chronicle』特別号（1940 年 3 月）7 ページの記事「E. Kann: ヨーロッパから中国への移住。真正の描写」（E. Kann: Europaeische Emigration nach China. Eine authentische Darstellung）。
8. 1939 年 11 月に上海の The New Star Company という出版社から発行された『移住者住所録』（Emigranten Adressbuch）に Lewin は「Osias Lewin、ジャーナリスト」と記載されている。また、上海の日本陸・海軍司令官名の布告により、1943 年 5 月以降中欧系ユダヤ人難民は蘇州河北の虹口・揚樹浦地区に居住するよう指定された。この地区を管轄する提籃橋分局特高股が 1944 年 8 月に作成した『外人名簿』には、「Ossi Lewin、37 歳、新聞社主、ポーランド難民」と記載されている。Kasstan は『移住者住所録』に「ベルリン出身、

- 商人」と、『外人名簿』に「43歳、セールスマン、ドイツ難民」と記載されている。
9. 上海に到着する中欧出身のユダヤ人難民を支援するために、上海在住のセファルディ系ユダヤ人社会とロシア系ユダヤ人社会により CFA が 1938 年 10 月に作られた。
  10. 「K. M—r.」は到着時に登録しなかった難民を 1939 年全体で約 1000 人と見積もっている。
  11. 『Shanghai Jewish Chronicle』第 1 号 (1939 年 5 月 5 日) 2 ページの記事「Conte Rosso 号の到着」(Ankunft der „Conte Rosso“) は、5 月 7 日に上海に到着する Conte Rosso 号が約 480 人の乗客を運び、そのうち約 400 人が移住者 (ユダヤ人難民) だと報じている。また Mars によれば、1938 年 11 月 (12 月?) に到着した Conte Biancamano 号と Conte Rosso 号はナチスドイツによるオーストリアの併合後最初のユダヤ人難民を上海へ運んだ。この時の Conte Biancamano 号には 562 人、Conte Rosso 号には 259 人の難民が乗船していた。その次の 1939 年 2 月に到着した Conte Biancamano 号では、800 人以上の乗客のほとんどがユダヤ人難民だった。Alvin Mars: „A Note on the Jewish Refugees in Shanghai“. In: „Jewish Social Studies: A Quarterly Journal Devoted to Contemporary and Historical Aspects of Jewish Life / The Conference on Jewish Relations“. no. 4, 1969. S. 286.; James R. Ross: „Escape to Shanghai. A Jewish Community in China“. New York (The Free Press) 1994. S. 5 u. 18 u. 36. 一方、1938 年 8 月 15 日に到着した Conte Biancamano 号に乗船していたユダヤ人難民はわずか 14 人だった。『Shanghai Jewish Chronicle』特別号 (1940 年 3 月) 27 ページの記事「1938 年 8 月 14 人の移住者が到着」(August 1938. Vierzehn Emigranten kommen an)。
  12. Conte Verde 号は 1934 年ナチス政権下のドイツから上海へ逃れる最初のユダヤ人難民を運んだ。1938 年から 1940 年の間に 6 回の航海で 1500 人以上が利用した。James R. Ross: „Escape to Shanghai. A Jewish Community in China“. S. 210. 『Shanghai Jewish Chronicle』特別号 (1940 年 3 月) 26 ページに掲載された Tibor Kunfi 医師の記事「難民医師たちの生きるための戦い」(Der Existenzkampf der Refugee-Aerzte) によると Conte Verde 号は 1938 年 9 月 25 日に上海に到着した。また、1939 年初めに到着した際には約 300 人の難民を運び、そのうちの約 130 人は 1 等船室のオーストリア出身ユダヤ人だった。Astrid Freyeisen: „Shanghai und die Politik des Dritten Reiches“. Würzburg (Königshausen & Neumann) 2000. S. 398. さらに、Lloyd Triestino 社の最後の上海便として 1940 年 6 月 7 日に到着し、イタリアの第 2 次世界大戦参戦により上海に留まった。Evelyn Pike Rubin: „Ghetto Shanghai“. New York (Shengold Publishing) 1993. S. 92 u. 97. Ristaino によれば、太平洋戦争開始後日本軍によりホテルに拘留されていたアメリカの外交官や領事館職員たちが、スイス領事の仲介で同様の日本人たちと交換するため 1942 年 7 月 Conte Verde 号でモザンビークのロウレンソ・マルケス (現マプト) へ運ばれた。イギリスの外交官や領事館職員たちも数ヵ月後同様に送還された。Marcia Reynders Ristaino: „Port of Last Resort. The Diaspora Communities of Shanghai“. Stanford, California (Stanford University Press) 2001. S. 188. 1943 年 9 月、上海に停泊していた Conte Verde 号は連合国に降伏したイタリア政府の指示により自沈した。

13. 『Shanghai Jewish Chronicle』第227号(1940年8月20日)5ページの記事「引越し貨物を Melchers から引き取ってください！」(Umzugsgut bei Melchers abzuholen!)では、Norddeutscher Lloyd社の代理店Melchers & Co.が税関倉庫に保管している荷物を受取人は8月25日までに引き取るようCFAが呼びかけている。この記事によると1939年4月5日にMarburg号、5月19日にScharnhorst号、6月26日にOder号、6月28日にUsaramo号、7月15日にGneisenau号がそれぞれハンブルクから上海に到着した。これは『Gelbe Post』第2号(1939年5月16日)および第3号(1939年6月1日)に掲載された到着予定の通りである。
14. 「K. M—r.」は「約」が付かない1万2000人というきりがいい数字を挙げている。夫婦、独身男性、独身女性、子どもの数の合計もちょうど1万2000人であるが、Ristainoによると、CFAとは別の難民支援組織「ヨーロッパ系難民救援国際委員会」(International Committee for Granting Relief to European Refugees / IC)が「上海市参事会」(Shanghai Municipal Council)に提出した数字では1938年1374人、1939年1万2089人、1940年1955人である。Marcia R. Ristaino: „New Information on Shanghai Jewish Refugees: The Evidence of the Shanghai Municipal Police Files, National Archives and Records Administration, Washington, D.C.“ In: „The Jews of China“. Vol. 2. Armonk, New York (M. E. Sharpe) 2000. S. 140.
15. David Kranzler: „Japanese, Nazis & Jews — The Jewish Refugee Community of Shanghai, 1938-1945“. Hoboken, New Jersey (KTAV Publishing House) 1988 (1976). S. 86 ff.; Jerry Lindenstrauss: „Eine unglaubliche Reise. Von Ostpreußen über Schanghai und Kokumbien nach New York. Jüdische Familiengeschichte 1929-1999“. S. 21.
16. Franziska Tausig: „Shanghai Passage. Emigration ins Ghetto“. Wien (Milena Verlag) 2007. S. 61 f. Tausigは『外人名簿』に「49歳、コック、ドイツ難民」と記載されている。彼女の夫は『移住者住所録』に「Dr. Aladar Tausig、ウィーン出身、弁護士」と記載されている。
17. David Kranzler: „Japanese, Nazis & Jews — The Jewish Refugee Community of Shanghai, 1938-1945“. S. 87.
18. Marsによれば、当初は多額のライヒスマルクを船内に持ち込むことが許されたが、1939年7月に150ライヒスマルクに減額された。Alvin Mars: „A Note on the Jewish Refugees in Shanghai“. S. 287.; James R. Ross: „Escape to Shanghai. A Jewish Community in China“. S. 36 f. Levinは『移住者住所録』に「ベルリン出身、経営者」と、『外人名簿』に「26歳、経営者、ドイツ難民」と記載されている。Levinは上海で1939年5月から太平洋戦争開始までアメリカ籍のラジオ局XHMAでユダヤ人難民向けの番組を毎日午後に担当し、人気を博した。
19. Vivian Jeanette Kaplan: „Von Wien nach Shanghai. Die Flucht einer jüdischen Familie“. Aus dem Englischen von Kurt Neff und Sibylle Hunzinger. München (Deutscher Taschenbuch Verlag) 2006. S. 111.
20. Jerry Lindenstrauss: „Eine unglaubliche Reise. Von Ostpreußen über Schanghai und

- Kolumbien nach New York. Jüdische Familiengeschichte 1929-1999“. S. 21. Jerry の父 Louis は『移住者住所録』に「ダンツイヒ出身、商人」と記載されている。
21. Vivian Jeanette Kaplan: „Von Wien nach Shanghai. Die Flucht einer jüdischen Familie“. S. 111. 上海到着後結婚した Gerda Karpel は『外人名簿』に「Gerda Kosiner、29 歳、ポーランド難民」と記載されている。彼女と一緒に上海へ移住した弟の Willi Karpel は『移住者住所録』に「Willy Karpel、ウィーン出身、写真家」と、『外人名簿』に「24 歳、会計係、無国籍難民」と記載されている。注 13 の上海の税関倉庫に保管されたままの引越し貨物には「1 個 270kg」、「2 個 203kg」というものもあった。
22. Jerry Lindenstrauss の父親はロンドンにいる従兄弟に 500 英ポンドを為替で送り、その金を電報で上海の American Express へ送ってもらうよう手配した。Jerry Lindenstrauss: „Eine unglaubliche Reise. Von Ostpreußen über Schanghai und Kolumbien nach New York. Jüdische Familiengeschichte 1929-1999“. S. 78.; Franziska Tausig: „Shanghai Passage. Emigration ins Ghetto“. S. 80.
23. James R. Ross: „Escape to Shanghai. A Jewish Community in China“. S. 47 f.
24. Hamburg-Amerikanische-Paketfahrt-Aktiengesellschaft (H.A.P.A.G) ホームページ、<http://www.schiffe-maxim.de/Usaramo.htm>。『Shanghai Jewish Chronicle』特別号（1940 年 3 月）23 ページの記事「135 隻の船が 1 万 2000 人の移住者を運んだ。1939 年のユダヤ人の上海移住」。Berl Falbaum: „Shanghai Remembered ... Stories of Jews Who Escaped to Shanghai from Nazi Europe“. Royal Oak, Mich. (Momentum Books Llc) 2005. S. 28 f.
25. Franziska Tausig: „Shanghai Passage. Emigration ins Ghetto“. S. 63.
26. 「上海市参事会」(Shanghai Municipal Council) の略称。
27. 『Shanghai Jewish Chronicle』特別号（1940 年 3 月）8 ページの記事「E. Kann: ヨーロッパから中国への移住。真正の描写」。Kann はユダヤ人難民の流入制限策を策定した各当局の代表者たちによる国際委員会の副委員長であり、彼を責任者とする支援委員会が作られた。『Shanghai Jewish Chronicle』第 138 号（1939 年 10 月 22 日）1 ページおよび 10 ページの記事「新たな移住への規定」。
28. Alvin Mars: „A Note on the Jewish Refugees in Shanghai“. S. 287.
29. Berl Falbaum: „Shanghai Remembered ... Stories of Jews Who Escaped to Shanghai from Nazi Europe“. S. 29.
30. Franziska Tausig: „Shanghai Passage. Emigration ins Ghetto“. S. 76 f.
31. Loevinson は『移住者住所録』に「IC」と記載されている。
32. Marx は『移住者住所録』に「IC」、「CFA」、「上海ユダヤ教区理事」と記載されている。
33. James R. Ross: „Escape to Shanghai. A Jewish Community in China“. S. 5 f.
34. 『Shanghai Jewish Chronicle』特別号（1940 年 3 月）23 ページの記事「135 隻の船が 1 万 2000 人の移住者を運んだ。1939 年のユダヤ人の上海移住」。
35. Jerry Lindenstrauss: „Eine unglaubliche Reise. Von Ostpreußen über Schanghai und Kolumbien nach New York. Jüdische Familiengeschichte 1929-1999“. S. 22.

36. James R. Ross: „Escape to Shanghai. A Jewish Community in China“. S. 3.
37. Franziska Tausig: „Shanghai Passage. Emigration ins Ghetto“. S. 87 f.
38. 『Shanghai Jewish Chronicle』 特別号（1940年3月）23ページの記事「135隻の船が1万2000人の移住者を運んだ。1939年のユダヤ人の上海移住」。
39. Franziska Tausig: „Shanghai Passage. Emigration ins Ghetto“. S. 92 f.

本稿は JSPS 科研費 17K03135 の助成を受けたものです。