

关门海峡

如同苏伊士运河、巴拿马运河、麦哲伦海峡和直布罗陀海峡一样，关门海峡也是一条决定国家命运的重要水道。这条海峡位于本州岛和九州岛之间，数百年间一直是连接日本海和瀬戸内海的海上关键航道。一代又一代的引航员和船长都曾在海峡的险滩暗礁中，顶着高达 11 节（20.3 公里/小时）的激流航行。关门海峡呈 S 型，长约 15 海里，深 12 米，最窄处的可航行宽度仅 650 米。航道狭窄，视野受限，令航行危险系数陡增。

在地理上，关门海峡的规模相对较小，但在地缘政治、历史和文化方面至关重要。数世纪以来，圣人、学者乃至间谍都曾造访过这条水道，它见证了海战和政治动荡，也见证了一位天皇的悲惨结局。在历史长河中它几经更名，穴门、马关、下关都曾是它的名字。

起源

现代地质学家估计，关门海峡大约形成于 6000 年前本州岛和九州岛分离之时。但根据日本神话所述，关门海峡诞生于公元 3 世纪早期，当时神功皇后(170-269)南下镇压今九州地区的原住民族“熊袭”的叛乱，途中，她在一处名为“穴门”的洞穴停留，洞穴奇迹般地一分为二，大地的巨大裂缝变成了今天的海峡。

平安时代末期的悲剧

12 世纪末，即平安时代(794-1185)末期，日本陷入平家和源氏的源平合战(1180-1185)之中。这场内乱以关门海峡近海的“坛之浦之战”告终。平家武士意识到败局已定，宁可投身恶浪而亡，也不愿面对被俘的耻辱。交战中，年仅 8 岁的安德天皇(1178-1185)被外祖母二位尼(1126-1185)抱着跳入大海，溺水身亡。

从室町时代到江户时代的关门海峡

室町时代(1336-1573)，前往中国明朝(1368-1644)的“遣明船”常常经由关门海峡停靠在门司港。当时，门司是一个特许贸易港口，由控制着九州北部大部分地区的大名（大领主）大内家族监管。1550 年，耶稣会传教士方济各·沙勿略(Francis Xavier, 1506-1552)

在前往京都向朝廷传教的途中登陆下关。他在首都遭到佛教徒的坚决拒绝后，与支持者一起返回了现在的山口县，继续传播基督教。

1592年，日本的武将兼实际统治者丰臣秀吉(1537-1598)船行前往大坂（今大阪）。经过关门海峡时正值最容易触礁的退潮时分，丰臣秀吉因急于赶路冒险驶入海峡，船体果然搁浅，他被抛入波涛之中，最终侥幸逃过一劫。

17世纪早期，著名剑豪、哲学家宫本武藏(1584?-1645)在岩流岛的一场决斗中，杀死了对手佐佐木小次郎（生卒年不详），他们的传奇故事至今仍为人们津津乐道。在随后江户时代(1603-1867)的数百年间，下关一直是西行货船的主要停靠港，货船从北海道和日本东北出发，经关门海峡向大坂运输海带、鲑鱼和其他贵重商品。

下关战争

1853年7月8日，美国特使马修·佩里(Matthew C. Perry, 1794-1858)准将率领“黑船”船队抵达浦贺湾（今东京附近），令西日本的排外和反幕府情绪高涨。1863年6月25日，当美国商船SS彭布罗克号(SS Pembroke)穿过关门海峡时，长州藩（今山口县）前田炮台的106磅大炮对准了它，双方局势紧张，一触即发。这一事件成为世界性重大新闻，并引发了西方国家与长州藩之间的一系列海战，统称为“下关战争”(1863-1864)。次年5月，英国海军准将奥古斯都·库珀(Augustus L. Kuper, 1809-1885)率领一支由英国、美国、荷兰和法国组成的联合舰队驶入海峡，他们用110磅阿姆斯特朗炮击溃了2000人左右的长州藩军队。尽管长州军振臂高呼“尊王攘夷！”，却无人回应，日本闭关锁国的大门从此被打开。

门司港繁荣时期与近代海峡

《日英通商航海条约》于1899年生效，该条约终止了1858年签订的《日美友好通商条约》等一系列不公平和限制性的贸易政策。在经历了多年不平衡的双边贸易之后，门司成长为一个真正的国际港口，关门海峡也成为了煤炭、大米、小麦、面粉和硫磺等商品的出口重地，为日本国际贸易的蓬勃发展作出了巨大贡献。

1902年，俄国建成了中国东方铁路，将符拉迪沃斯托克（海参崴）与不冻深水港——大连的旅顺港（当时又称亚瑟港）连接起来，门司港也因此更加繁荣。1898年，门司港接待了1000多艘外国船只，在全日本港口中位居第五，其中许多船只只是为了购买东亚地区的珍贵商品——筑丰（九州）煤炭而来。

第二次世界大战(1939-1945)期间，美国将军柯蒂斯·勒梅(Curtis E. LeMay, 1906-1990)在“饥饿行动”(1945年)中对日本内陆水域进行了空中布雷。美国军事情报部门认定关门海峡是“敌方航运阵地中最脆弱的一个点”，因此将其作为主要破坏目标。海上雷区极大地阻碍了石油、铁和粮食的进口，令日本已经匮乏的战时配给更加恶化。

如今，每天有数百艘船只通过关门海峡，其中既有本地船只，也有前往亚洲、北美洲和大洋洲主要港口的渡轮和集装箱货船。这里的洋流依然极富挑战性，如果没有训练有素的引航员指引，万吨及以上级别的船只都无法通过。

关门海峡湍急的水流声与船只的汽笛声交织在一起，形成了独特的海峡音色。关门海峡因此被列入了“日本之音风景百选”。