

台灣



SCANNING TAIWAN Vol. 2

世紀回味

1895
2000

生活長巷

總策劃 莊永明



遠流出版公司

台灣



SCANNING TAIWAN Vol. 2

世紀回味

1895
2000

生活長巷

總策劃 莊永明

 遠流出版公司

台灣 SCANNING TAIWAN Vol. 2 世紀回味 1895 2000 生活長巷

編著者 遠流視覺書編輯室
總策劃 莊永明
編輯顧問 鄭林鐘
編務諮詢 吳興文・林皎宏
專文作者 黃智偉・劉克襄・陳佳芬・王紹中
丁榮生・莊永明
主編 黃秀慧
執行編輯 李淑楨・王紹中・鄭麗卿・林琦珊
前製美編 洪致芬
校讀 黃智偉・林蘭芳
資料匯整 鄭志匡・蘇麗玲・王雅慧
編務協力 丘光・吳倩怡

圖片提供 莊永明・簡義雄・陳政雄・陳輝明等
(各圖片提供資料標於圖下或圖側)
照片調集 劉振祥
物件攝影 陳輝明・蔡沂均・徐志初

視覺統籌 勤蜂設計網-吉松薛爾
製版印刷 中原造像股份有限公司

發行人 王榮文
出版發行 遠流出版事業股份有限公司
地址 台北市100南昌路2段81號6樓
郵政劃撥 0189456-1
電話 (02)2392-6899
傳真 (02)2392-6658

出版日期 2001年8月30日 初版一刷
2011年6月30日 二版一刷
定價 新台幣2000元

行政院新聞局出版事業登記證
局版臺業字1295號
版權所有，非經同意不得轉載
著作權顧問 蕭雄淋律師
法律顧問 董安丹律師
ISBN 978-957-32-6814-7
Ylib 遠流博識網
http://www.ylib.com
E-mail: ylib@ylib.com

 遠流出版公司

封面圖象：1896年開業的西門市場是日治時期台北首座公有市場，圖中的磚造建築由早期木造結構改建而成，於1908年啟用。(莊永明提供，相關主題見p88-89)

目錄

- 【總策劃序】
文物有靈・光影不滅 莊永明 4
【出版緣起】
黑白的印象・彩色的回味 王榮文 6
編輯室萬味報告 7
如何回味本書——編例說明 8



1938年台中市街上的三輪車，相關主題見p18-19。

四通八達 10

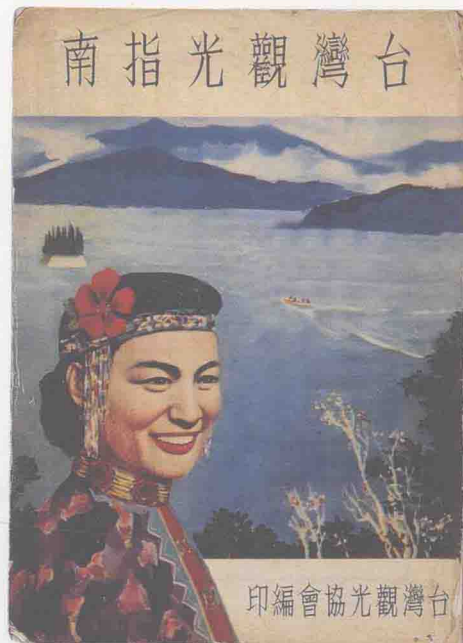
- 【導言】陸海空全面出發 黃智偉 12
騰雲御風・超塵掣電 14
火車浮世繪 16
從輕便車到客運車 18
天工雄大 20
從省道到國道 22
從公車到捷運 24
強渡關山 26
在歷史的水面行舟 28
大船入港 30
凌雲駕霧 32
交通工具大觀【新辭彙・舊時語】 34



1930年代旗袍仕女的時髦身影，相關主題見p68-69。

遊山遊水 遊台灣 36

- 【導言】台灣旅行一百年 劉克襄 38
台灣八景比一比 40
觀光大台北 42
北郊遊蹤 44
台灣有個阿里山 46
原鄉風景 48
人工勝景快樂園 50
臥遊導遊，書海遨遊 52
從鐵道飯店到度假小木屋 54
觀光旅遊卡麥拉 56
旅遊新潮 58
旅遊百寶箱【新辭彙・舊時語】 60



1959年以日月潭風光為號召的旅遊指南，相關主題見p52-53。

有模有樣 趕時髦 62

- 【導言】新潮舊浪時髦風 陳佳芬 64
大街現風情 66
舊衣新演義 68
洋風換新裝 70
麵粉袋與旗袍裝 72
選美台上群星會 74
迷你裙與牛仔褲 76
名牌大家穿，流行出少年 78
美麗嘉年華【新辭彙・舊時語】 80



1960年代的飲食攤,冷熱食一應俱全,相關主題見p96-97.

買東賣西 過生活 82

【導言】買賣歲月,吃喝過日 王紹中 84

挑擔擺攤一世記 86

何處買生鮮 88

日用品補給站 90

從小店面到大百貨 92

柴米油鹽醬醋茶——家食 94

南北土洋大拼盤——外食 96

飲冰室記事 98

紙上雜貨店【新辭彙·舊時語】 100

大城小鄉 蓋房子 102

【導言】建築風華變幻多樣 丁榮生 104

都市的容顏 106

穿過城門 108

台灣第一府 110

從威權華麗到尋常俗氣 112

神佛天主殿堂 114

亭仔腳與超高層 116

台灣居不易 118

古調如何新彈 120

住屋百景【新辭彙·舊時語】 122



1930年代的三峽老街亭仔腳店舖住宅,相關主題見p116-117.

衛生醫療 保健康 124

【導言】醫療保健百年紀 莊永明 126

聖經與聽診器 128

天主堂與佛壇 130

下水道與檢疫班 132

保眼愛盲·家庭計畫 134

醫學校與看護團 136

來去看醫生 138

漢方·藥膏·青草巷 140

全民健康第一線 142

藥方萬花筒【新辭彙·舊時語】 144



1960年代美援對公共衛生事務助益匪淺,相關主題見p134-135.



1960年代盛行的家庭寄藥包,相關主題見p144-145.

歷史照相簿 146

只要我長大 148

生命如酒香 150

年年歲歲全家福 152

胼手胝足來打拚 154

尋常百姓生活味 156

莫忘好時光 158

人生婚嫁 160

告別人生 162

舉頭三尺有神明 164

參考書目 166

感謝頁 168



小孩與時光的腳步,相關主題見p158-159.

文物有靈，光影不滅

在漫漫生活長巷裡，台灣人
如何度過悲歡歲月？如何追求品質品味？
如何擴展視野境界？如何選擇汰舊迎新？

2000年1月1日，台灣第一道曙光破曉的時刻，不少人群聚在台東太麻里海濱，目睹著將黑暗從台灣驅走的光芒，他們成為台灣邁進千禧年的見證人。

2001年1月1日上午6時33分，21世紀台灣第一道朝陽的光線灑在台東蘭嶼島上，而台灣本島南端的鵝鑾鼻也在2分鐘後的6時35分出現日光。在此珍貴的時刻，有無數人前往觀賞，見證「世紀交替」的瞬間。

日出日落，本是自然規律，然而為什麼有人會懷抱著興奮的心情，爭看「一時」，用以見證千秋？我錯失了迎接「千禧年」台灣第一道曙光的機會，也無緣和新世紀降臨台灣時的第一道曙光交會；和這二次「台灣第一」都未能正面接觸，是不是很可惜？

然而，走出「千禧年」，告別舊世紀；在2001年，我想不僅要見證「光」，也要捕捉「影」。

在20世紀生活了半個世紀的我，和地球上的60億人一樣，都是「跨世紀的人物」。但做為一位台灣文史的研究者，對於台灣的「光和影」，我留下了什麼見證？

《台灣第一》是我第一本付梓的著作，當年，這本書能受到矚目，想是因為彼時台灣研究還是「險學」的年代，「台灣第一」這個詞彙，有挑戰威權的意味，它是大膽而且有魄力的命題！記得作家李喬曾說：「吳濁流創造了『亞細亞的孤兒』一詞，就足夠令他不朽了！」每次李喬

和我見面，常直呼我「台灣第一」，想是他對我這本書的書名，情有所鍾吧！

我當然不敢奢望《台灣第一》會在台灣歷史研究叢書中有一席之地，但畢竟「台灣第一」這個名字是永恆的！

雖然《台灣第一》屬於「小品」之作，我也非學院出身，但不少朋友對我刮目相看。鍾肇政前輩說：「英雄出少年」，李南衡則說：「大隻雞慢啼」，柏楊更以「台灣第一位寫台灣第一的人」相許。

區區之作，獲得薄名，想必是大家肯定我的台灣史料收藏。沒錯，我是一位執迷不悟有收藏癖的人，而且到了「無所不集」的地步，台灣史料是蒐集對象之一，也因為憑藉著此興趣，才能夠有《台灣第一》等40本著作。

做為一個「蕃薯囡仔」，面臨幽微難明、觀點雜遝的台灣史，有幾個問題經常在腦海中思索著：

台灣人有過的是什麼？台灣人失去了什麼？

台灣人忘掉了什麼？台灣人希求是什麼？

台灣人創造了什麼？台灣人嚮往的是什麼？

台灣人在生命長廊中，如何度過悲歡歲月？

台灣人在生活長巷中，如何追求品質品味？

台灣人在生命旅途中，如何擴展視野境界？

台灣人在生活方式中，如何選擇汰舊迎新？



大太魯閣交通鳥瞰圖，吉田初三郎繪，1935，相關主題見p20-21。

其實，我的問題，本就是台灣歷史應該探索、討論的題目。長年來，我勤於收集各種證書、收據、郵票、車票、發票、照片、入場券、電影本事、明信片……，目的無它，因我視其為史料。

「史料」是能夠檢驗歷史的重要證物，然而什麼才稱得上「史料」？史料，僅只是政府文書、官方檔案嗎？應該未必吧！無所不在、無所不有的生活「跡痕」，難道是「非史料」嗎？

執政者往往對史料採行選擇性的保存，政治立場常常會影響「史觀」，於是「修史」是各說各的話，各唱各的調，歷史好像不容庶民的存在，難道「統治者」才能做「歷史」的主角嗎？

台灣研究由「險學」轉為「顯學」，從非主流成為主流；在「台灣學」當道的今天，如果還是以統治者為中心的史觀，鋪天蓋地做台灣史的詮釋，是不足以了解整體脈絡的，用小物件看大歷史是我們的心志，《台灣世紀回味》可以說是「以民為主」的歷史書。

人民的生活史必成為未來歷史的主流，此為可以預期的觀點，也因此我承接了《台灣世紀回味》的總策劃工作。相信多年的收藏物件，可以「回味世紀台灣」，藉著這些斑駁碎物，做歷史片斷的追憶，更重要的是——突顯台灣

人民的「主體性」！

個人的收藏，必定有所不足，況且「藏史於民」的數量是成千累萬，所以也藉他人珍藏來共同完成此龐大計劃。更重要的是撰述、編輯團隊的全力投入，始能締造成績，因此《台灣世紀回味》是「群策群力」的作業。

《台灣世紀回味》這套書分別為：政經篇「時代光影」、生活篇「生活長巷」、文化篇「文化流轉」三冊付梓，是以全視野、全方向、全思考來探討1895年至2000年的台灣歷史。

文物有靈，歷史有憑，歲月舊痕必能喚起記憶。千禧年前夕，有人埋下「時光錦囊」（時代儲存器，Time Capsule），希望後代子孫挖掘重見天日後，來解讀我們今日的生活。也因此，我們決定出版《台灣世紀回味》，因為文物「入土」不如歷史「出土」重要。

這套《台灣世紀回味》，何止回味世紀台灣，更是為這塊土地留住久久長長的共同記憶——記憶常存，自有不朽的「影」與永恆的「光」。

莊永明



日治時期的醬菜「蓬萊漬」上有MADE IN FORMOSA的標誌，相關主題見p94-95。



日治時期台灣女性愛用的化妝品新竹白粉，相關主題見p68-69。



日治時期防蚊蟲的芳香粉，相關主題見p144-145。

【出版緣起】

黑白的印象,彩色的回味

在光陰導演的催促下，「20世紀」百年大戲已經落幕、進入歷史了。這場戲，關乎地球上大多數人的生存與權利，以及對未來幸福的追求。其劇情高潮迭起環環相扣，精彩的程度與變遷的速度，遠遠超越此前的任何一齣戲。

我們的台灣，從來不會在世界舞台上領銜主演，卻經常扮演著不可或缺的角色，尤其在經濟領域的表現，屢屢教人刮目相看。即使內裡的傷口疼痛，演出始終賣力。努力生活、跨越障礙，正是台灣最可貴的演出。這些足跡的留存，無論形諸於個人傳記或總體性的歷史記述，這些年來，坊間見到不少可貴的出版，遠流也參與了一部分。

自1975年遠流成立以來，在台灣歷史文化領域的出版表現，深獲各界肯定。因為，除了作者用心經營的內容深度，還有編輯群的精心調理，為閱讀的意趣加料、提味。因此，出版《台灣世紀回味》這系列圖文並茂的書，便是立意要將真實的百年人間事、奮鬥的智慧重新歸整。體例上，大膽採取主題式的編排，捨去流水帳式的編年紀事，提供予關心台灣的人，加以審視、回味。

100年的台灣生活累積了怎樣的香醇芳味？台灣人如何在自己的土地上，不斷地創新紀錄、創造第一？在《台灣世紀回味》Vol.2：生活長巷裡，硬體如交通建設、屋宇樓房的興築、醫療網路的關設，軟體如時尚的陣陣風行、飲食文化的多元發展，都是我們駐足回味的起點。

為此，遠流特別邀請台灣最重要的收藏家、同時也是文化研究者的莊永明先生，來和我們一起策劃編纂這系列

《台灣世紀回味》專書，以生活的角度呈現西元1895年至2000年百餘年來台灣的政治、選舉、經濟、產業、交通脈動、旅遊、消費、流行時尚、教育、文化、博覽會等近20個領域的發展軌跡，便格外具有意義。他的關懷，向來以台灣為重心，觸角則延伸至與台灣息息相關的世界局勢、時代背景；他的收藏，使書齋成了書災；他的解讀，則帶領讀者重新探索文物的真味。

《台灣世紀回味》關懷的面向多元、材料繁多，我們耙理出三個方向：《台灣世紀回味：時代光影》《台灣世紀回味：生活長巷》《台灣世紀回味：文化流轉》，分為三部陸續出版。書頁中飽含各色圖片與物象，風格屬於富有溫度的人文與生活記憶，而非昔時統治階層需求的、傳統的沈重嚴肅冷硬的大歷史書寫。說得確切些，不但網羅了近期的時代特色，即使舊時代褪了色的印象，都因莊永明先生與視覺書編輯室同仁們的綿密編織和解碼而鮮活起來，回復了自身的色彩與光芒。

透過版面編排的活潑靈動和豐富多元的圖像——地圖、證書、攝影照片、明信片、郵票、畫作、物件、宣傳品等等，讀者可由身邊事物著手，盡情地翻閱100年，輕鬆加入回味20世紀的陣營。畢竟，在遠流這所無圍牆、無界限的學校裡，我們可以樂在知識，樂在展讀各式歷史資料，也樂在不同見解之間的交流與激盪。

王榮文

編輯室萬味報告

要替20世紀的台灣整理出一些什麼，光是看到「世紀」這兩個字，一不小心，就會掉進「歷史」的刻板框框裡去。對一般人而言，這兩個字，常代表著枯燥乏味與不貼近生活，只有研究者，才能對它「甘之如飴」。

閱讀20世紀，可不一定非得這麼堅毅！

於是，我們選擇用大量珍貴的圖象來「回看」這個世紀，搭配上精簡的文字來「回想」這個世紀，並透過每一跨頁一個主題的方式，輕鬆「回味」台灣的20世紀。重要的是，這裡面不只有歷史味，還帶著濃濃的生活味。

我們不忘在文字上理出時間的先後，也在乎圖片中有多少你我行過20世紀「曾有的記憶」與「未見的驚喜」。我們不僅聘請專家，就20世紀台灣生活最容易引起你我回味的20個面向，做大角度的嚴謹解讀，更要在占主體的篇幅裡，藉由大量的圖象光影，勾起你、你的家人、你的朋友心靈裡的互動與交通。

也許，哪一張照片中的人，就正好有你自己在畫面裡頭，抑或是隔壁的黑狗兄、黑貓姐被拍了進去。也或許，哪一張照片中的房子，就是你曾經住過的街坊、唸書的學校、談情的公園。也或許，哪一張照片中的物件，呈現了一個你怎麼樣也想像不到的世界——你可曾見過，連牛車都要有「行車執照」？

一百年的生活實踐裡，留下的影像何其龐雜，其中，握手、簽約、開幕、剪綵的鏡頭經常可見，然而，更切身的景物是市井小民的生活場景。在時空走廊裡，儘管人人只

參與了一部分，但我們在本書可以觀看更多，雖然不是網羅千帆，但百年時光美景又何需一次賞盡呢？

在本書裡，每日生活的食、衣、住以及交通、旅遊、醫療，都有歲月留下的清晰痕跡。此外，還有以人物為主軸的歷史照相簿。所謂的一樣米養百樣人，確實反映在生活長巷裡的每種行業、每個臉龐之中。

拋下所有沉重的包袱吧！放輕鬆，只要有一張圖片讓你低迴再三，一段小文帶你盪進往昔的悲歡喜苦，20世紀，我們就沒有白走，20世紀，我們就有了回味。

在搜尋本書千餘張圖象與查索內文資料的過程中，編輯同仁均已竭盡所能，從台灣頭問到台灣尾；讀者在玩味之餘，若其中發生錯漏疏失，尚請不吝指正。



3 圖文單元：每一跨頁均為獨立的主題單元，並有完整的文圖整合，依時代脈絡流動；透過各種有趣或重要的影像圖象、文件、物件和邊欄等，來呈現該主題。

1 主圖：有趣味或具重要性的歷史影像和圖象，讓讀者順利進入時空隧道，回味往日情境。

本書架構說明

目錄頁上各篇章名的顏色與內頁每一主題的色碼相對照，可供區別並直接迅速找到各主題篇章。

[交通類]

四通八達

以鐵路、公路、空運、港口的興衰等進程，鋪展台灣百年交通大道的風光。

[旅遊類]

遊山遊水遊台灣

從日治時期的「票選」台灣八景開始，回溯台北城、山林勝地、原鄉風景、人工遊樂園、旅遊書刊、旅遊紀念照、旅遊新風潮等百年旅遊流變。

[時尚類]

有模有樣趕時髦

透過日治時期時髦商街、漢人原住民服飾變遷、和洋上海風，以及1950、60年代的上海餘風與選美浪潮、1970年代的迷你裙牛仔褲，到1990年代的品牌消費，再現台灣時髦的百年風情。

[飲食消費類]

買東賣西過生活

由路邊攤、菜市場、雜貨店、百貨公司、家食、外食、冰品飲料等主題，帶出台灣飲食消費的百年變貌。

[建築類]

大城小鄉蓋房子

分為都市發展、城門以及空間機能演變、政治建築、機關與公共建築、宗教建築、商業建築、住宅、中國式現代建築及古蹟等八個主題，為台灣百年建築風貌的演變做註腳。

[醫療類]

衛生醫療保健康

以宗教醫療、公共衛生、醫學教育、日常醫療、中醫與民俗醫療以及20世紀末的健康、醫療狀況等主題，呈現台灣百年來醫療的幾個面向。

[歷史照相簿]

一樣米百樣人

分為台灣臉譜、常民禮俗二大部分。前者以幼童、青年、壯年、老年的肖像為主，呈現台灣人春花秋葉般一代復一代的生命遞變過程，以及工作、娛樂的浮光掠影；後者則依婚、喪、民俗祭典來鋪陳台灣人的生命觀。



2 主圖說：針對主圖加強輔助性文字說明，讓讀者更清楚掌握影像所傳達的時空背景與訊息。

3 主文：以簡要文字鋪陳跨頁主題，或依年代順序進行，或以該主題不同切面呈現百年變貌。

4 配圖：數幅與主題相關的配圖，呈現該主題的不同面貌。圖片提供者置於圖側或圖片下方圖說內，依版面而定。

5 物件：過去生活中常見而今已不可得的物件，可讓讀者回味再三。

6 邊欄：以不同色塊來陳述與主題相關的內容。無論是一個議題、一則生活小故事，或是時代小插曲，都值得細細回味。

7 文件：與主題有關的各式文件、戳印，增加歷史情境的真實感。

4 拼貼：8 影像拾穗：與各主題相關的影像、文件、廣告等資料，讓讀者勾起生活中的種種回憶。

9 新辭彙·舊時語：針對該主題揀選各年代具重要的語彙，藉以呈現各時代不同的樣貌、用語與事物。



只要我長大



5 歷史照相簿：依主題編選影像圖片，撰寫簡白的文字，顯影歷史，為老世代讀者追憶舊時光影，為新世代讀者述說歲月痕跡。

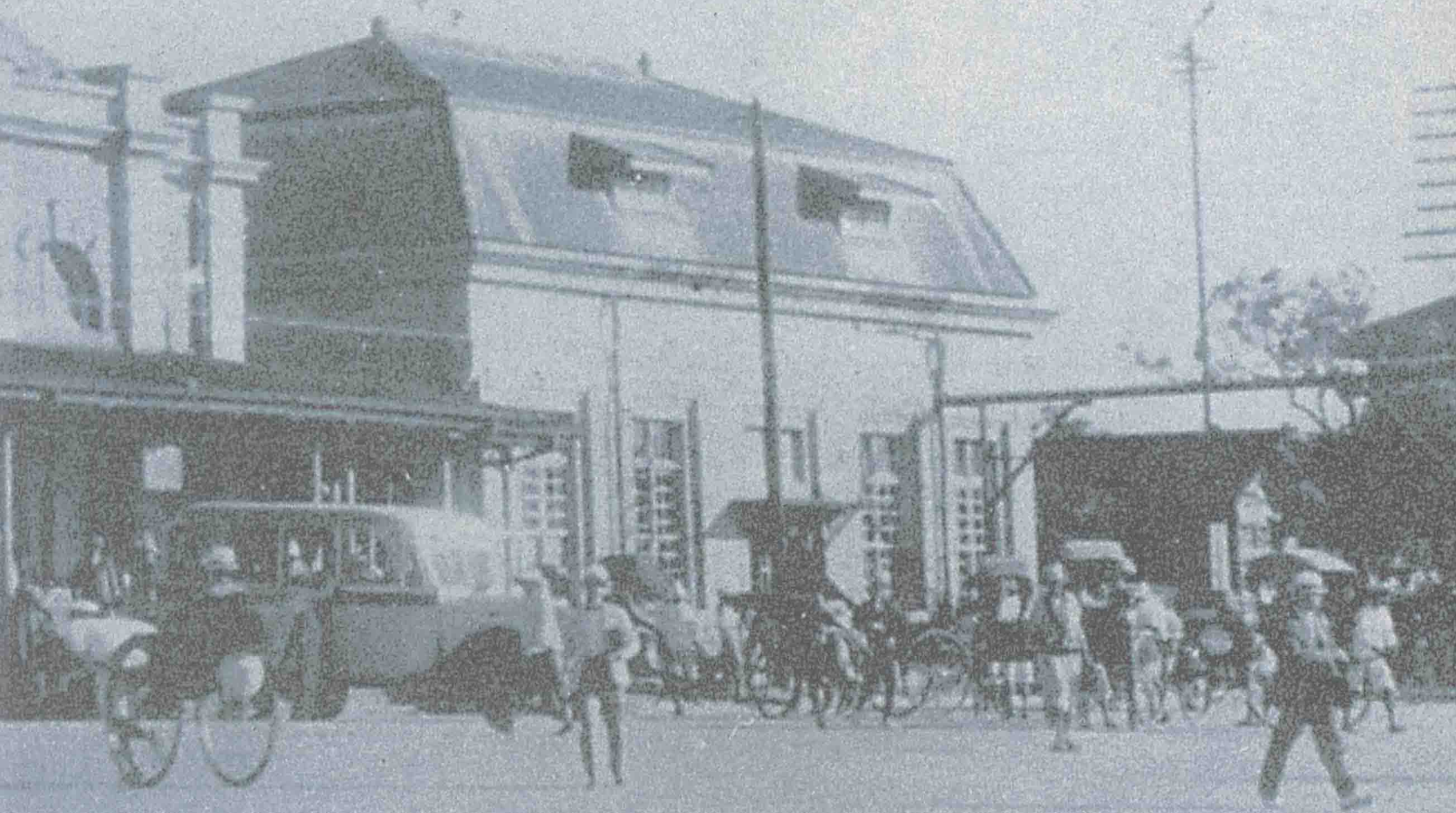
四通八達

不會飛、不擅泳又跑不快的人類，卻能創造出千奇百怪的交通工具。交通工具縮短了世界的距離，但也延長了夢想的空間。

火車、汽車、輪船和飛機，穿梭在20世紀的台灣。「快速變換空間」和「遠距離移動」對20世紀的台灣人來說，是一種新的經驗。世紀初，台北到台南原本要走十天的路程，因為縱貫鐵路的完工，竟然讓火車在一天內便從台北開到台南！這對台灣人來說，是一種全新的體驗。到了20世紀末，越洋飛行僅需十幾個小時，高速公路大塞車，卻讓台北到台南也要十幾個小時。這對台灣人來說，是否也算全新的體驗呢？

底圖：火車、自動車、人力車、步行，悠緩的述說出1930年代台灣的交通奏鳴曲，圖為日治時期建造、至今仍在使用的新竹火車站。（莊永明提供，相關主題見p16-17）

右頁小圖：飛機、捷運、快速道、高速公路，緊湊的構成了1990年代台灣的交通進行曲，圖為淡水捷運站出口的人潮。（陳輝明攝，相關主題見p24-25）



陸海空全面出發

黃智偉 《台灣世紀回味》研究員

台灣最初的近代交通建設，並非先有經濟上的需求，然後才興築的。相反地，是先有了交通建設，才刺激了產業經濟的成長，進而培養出對交通運輸的需求。

交通建設由國家發動

19世紀末，台灣巡撫劉銘傳積極推動鐵路建設，但只完成基隆到新竹一百公里的路段，以及引進不到十台的火車頭。新竹以南路段，則因為經費不足停工。對於當時的台灣，鐵路不但沒有促發產業的躍進，也沒有改變社會的生活。1895年日本統治台灣以後，在治安及統治的強烈需求下，縱貫鐵路的興建迫在眉睫。所謂「殷鑑不遠」，清代才建築北部一小段鐵路，就拖垮政府財政。台灣總督府才接收完畢，正處於百廢待舉之時，很難拿得出錢來蓋鐵路。蓋鐵路的希望，一時便落在新成立的「台灣鐵道株式會社」身上了。

日本剛占領台灣時，許多資本家對於這塊「帝國新領土」興致勃勃，於是發起創立「台灣鐵道株式會社」。後來發現台灣的統治一直未能上軌道，治安也無法穩定下來，產業發達的可能性不高，股東便又紛紛撤資。「台灣鐵道株式會社」在多次籌資失敗後，終於宣布解散，興建鐵道的任務再度落回總督府肩上。

鐵路與港口的建立

興建鐵路的工程費用太高，台灣本島是無法負擔得起的。為此，第四任總督兒玉源太郎和民政長官後藤新平，向帝國議院提出一個6,000萬圓的公債法案，用以籌措台灣的「基礎建設」經費。這個公債的發行額度，後來被議會刪到只剩下3,500萬圓，其中2,880萬圓被指定為縱貫鐵路的建築款項。剩下的經費再扣除興建基隆港的款項，所剩已寥寥無幾。也就是說，20世紀初日本人在台灣進行的「基礎建設」，縱貫鐵路就消耗了八成以上的經費，另外一成則用在基隆港的建設上。總之，所謂的「基礎建設」，幾乎以交通建設為主。

1899年縱貫鐵路開始興建，九年之後完工。1908年（明治41年）是一個重要的年份，在此之前，台灣西部基本上是由很多個獨立的小區域所組成，人群與物資的流動，都限制於被河流切割成的小區域內。直到縱貫鐵路開通後，台灣西部才真正連成一氣。

與縱貫鐵路同時，另一個關鍵性的交通建設是基隆港與高雄港。在清代的二百多年間，台灣最主要的港口是安平、鹿港與淡水，分別以南台灣、中台灣與北台灣為腹地，各自與中國沿海港埠對口。因此，台南與廈門之間的關係，往往比台南和台北之間來得密切。台南到廈門水路只要一、二天，到台北走陸路卻要八、九天。日本治台以後，各港口與中國的交通幾乎斷絕，取而代之的是南北向以及與日本的聯絡。同時，原本少有往來的南北各地，也都藉由縱貫鐵路打通。換句話說，縱貫鐵路先讓台灣西部凝聚成一個完整的經濟圈，再藉由基隆港與日本聯繫，納入更龐大的經濟網絡中。日本的商品從基隆上岸，藉由縱貫鐵路行銷到南北各地。同樣的，台灣各地的物產，如糖、米、香蕉等，也透過縱貫鐵路匯集到基隆港，然後運銷日本。

1910年代，以鐵路結合現代化港口的交通系統，儼然成形，提供了良好的經濟發展環境。1914年爆發的第一次世界大戰，又刺激了台灣景氣的飛躍。台灣總督府也因此投入大量的公共資本，繼續興建宜蘭線、縱貫海線、花東線、屏東線等鐵路，並且在打狗（高雄）興建現代化港口。這種以鐵路結合港口的交通體系，至少延續到1970年代，始終維持其主導的地位。

城鄉交通網的成型

台灣主要的陸運幹線，在1920年代大致完成，此後維持半個世紀的穩定狀態。不

過，光靠幾條鐵路幹線（大線鐵路），是無法滿足所有交通需求的。因此，各地紛紛鋪設輕便鐵道（五分車路）或台車路，解決短距離交通的需求。不管是輕便鐵路或台車，都是從公營的「大線」鐵路車站分出，東西向延伸到較小的鄉鎮去，形成「魚骨頭」狀的陸路交通系統。

1920年代起，汽車（當時稱為「自動車」）開始出現。汽車客運取代了部分的台車路和輕便鐵路（主要是糖廠鐵路），逐漸占有短途交通市場。最後，台車在1950年代初消失，輕便鐵路則延續到1980年代初才完全停駛。經營汽車客運的各家公司，經過戰前一陣競爭與合併後，逐漸整合成一個區域一家獨大的局面，這也就是今天各縣市客運公司的由來。這些地方客運路線，也都是以火車大站為集散，聯絡城鄉之間的交通。在中山高速公路完工之前，以鐵路為主軸的中長程運輸，再由汽車客運負責短程集散的運輸模式，一直沒有改變。

長途交通工具的消長

今天我們大概很難想像，清末台灣島內的長途旅行，最好的交通工具是輪船。清光緒初年，官府開始利用輪船，來往於台北、台南、澎湖，以及福建沿海之間。如果天氣配合，台北到台南只需要一天，天氣不好也頂多再滯留港口三、兩天。如果走陸路的話，台北到台南通常要九天，遇到下雨溪水暴漲，就得花個十天半月。

輪船雖然便捷，但清末輪船航線並未正式開辦，只有具官方身分的人可以搭乘；商民如果有錢，偶爾也能得到通融搭個便船。日本統治台灣後，立刻開辦環島航線，服務島內中、長途的旅客。沿海岸的航線分為順時鐘和逆時鐘兩種，沿途停靠淡水（台北）、舊港（新竹）、梧棲（台中）、布袋（嘉

義)、安平(台南)、高雄、台東、花蓮、蘇澳，最後繞回基隆。全台灣中、長程的交通，可以一網打盡。不過，輪船的班次少，而且通常白天停留港內，子夜出發，天明前抵達下一個港口後，又要再停留一天。對於長程旅客來說，非常浪費時間。因此，只要鐵路一完工，大概就沒有人要坐船了。1908年縱貫鐵路通車後，西海岸航線的旅客銳減。同樣的道理，宜蘭線鐵路完工後，基隆-蘇澳間的航運也大受打擊。全台灣最長壽的一條沿岸航線「基隆-花蓮」線，拜北迴始終未建鐵路之賜，行駛其間的「花蓮輪」才得以撐到1970年代末才停駛。

輪船的生意被火車奪走，但火車也同樣面臨新的競爭者，因為汽車客運除了服務短程之外，也開始進軍中、長程市場。1930年代中，總督府交通局開始經營縱貫線上的中程公路客運，分為北、中、南三個區間，彼此並不銜接。戰後這些公營客運由省公路局接辦，才開始行駛長途巴士。金馬號、金龍號，就是最著名的代表。1970年代末，高速公路通車後，長途客運市場的主流終於從鐵路轉移到公路。

原本搭乘鐵路的長途旅客，在高速公路完工後，紛紛改搭國光號和中興號。長途客運的路權，原來由省公路局(後來成立台汽公司)獨家壟斷。不過，嗅覺敏銳的遊覽車業者，發現長途巴士的前景看好，即使違法也拚命搶奪高速公路市場，這就是俗稱的「野雞車」。高速公路運量快速膨脹，沒幾年就塞成「慢速」公路了。塞車最嚴重的幾年，假日時北高間必須行駛十多個小時，花同樣的時間，坐飛機可以從台灣到美國了！

1980年代末，陸上長途交通品質惡化，刺激了島內航空業的崛起。在北二高興建、中山高拓寬未見成效前，島內航空創造了好幾年的輝煌業績。競爭最激烈的時候，業者甚

至推出北高線「一元機票」的優惠。島內航空的票價，定價都在一千元以上，但在機場外的檳榔攤可以用定價的六、七折買到機票，有時竟然直逼鐵路自強號的價位。不過，在20世紀末的最後三、四年，島內航空已經呈現飽和，票價也逐漸恢復到鐵路票價二倍的水準。民眾對航空的熱情冷卻後，大家逐漸認識到航空運量的有限，以及機場用地等潛在成本的高昂。於是，人們將希望寄託在「高鐵」身上。

都市交通的演進

1930年代的台北市，規模已經大到需要一套市內交通系統了。雖然早在清末劉銘傳的時代，台北就引進了人力車，不過那時的人力車是來往於台北城(今城中區)、大稻埕(今大同區)和艋舺(今萬華區)之間。當時這三個聚落各自獨立，因此這些人力車只能算是「超短程」的「城際運輸」。直到1930年代，台北市的規模才大到需要建立都市交通系統。至於當時其他的大都市，如台中、台南等，規模不如台北，單靠步行或人力車，便能滿足民眾的需求了。

日治時代的都市交通系統，以公共巴士為主，人力車為輔。雖然早在1930年代，台北市就已經規劃「市內電車」，但後來一再停擺。直到戰後，市內交通仍然是公車的天下；至於人力車則轉變為三輪車，最後改成計程車。即使到了20世紀末，島內都市有完整市區交通系統的，也只有台北市、台中市和高雄市。只有這三個都市有發達的公車系統，而計程車也隨處可招，且照錶收費。其他如基隆、新竹、嘉義、台南、屏東等都市，市內公車往往和短程客運混在一起。至於苗栗、斗六、花蓮、台東等都市，則幾乎連公車都很少。

台北市擁有最發達的公車系統，但仍然無

法應付龐大的交通流量。此外，公共交通工具和個人交通工具，沒有區分地在馬路上亂竄，也導致運輸效能降低。1980年代台北終於開始建設捷運系統，距離日治時代的電車計畫，已經又過了半個世紀。

島外飛行網

要離開台灣，必須坐船或坐飛機。輪船是19世紀的主流交通工具，創造了歐洲殖民帝國的輝煌年代。當時台灣也有通往廈門、香港的定期航班。20世紀初基隆港完工後，台灣對外的航線集中在基隆港，向北通往日本，向南可達福建、香港和南洋。

1930年代，飛機終於在台灣的天空出現。初期的航班不多，機場設施也不周全。戰後，由於國際情勢轉變，加上海防軍事管制，坐輪船離開台灣的機會越來越少，航空成為主流。外籍的泛美、聯合和國泰、日航，以及本國的華航，都參與經營台灣對外的國際航線。1980年代民眾經濟力提升，加上政府出入境管制鬆綁，國際航空的旅次才大幅增加。

回歸公共交通，才是正途

今天，中二高、南二高工程仍持續進行著，不久後當能完工。然而，一味地擴充道路設施，不但追不上小汽車增加的速度，而且還回過頭刺激車數膨脹。不論政府或民間，都把注意力集中在擴大新建設，卻沒有從運輸結構上著手，思考如何提升既有設施的效能。其實，以小汽車為主的「個人交通工具」，不僅運輸效率極低，而且占用過多的道路資源；此外，小汽車也是能源和環境的頭號殺手。唯有回歸公共交通系統，一方面擴充捷運、鐵路以及公路客運的容量，一方面在政策上抑制私人交通工具；如此雙管齊下，才有可能改善糾結複雜的交通問題。

騰雲御風 超塵掣電 火車三部曲

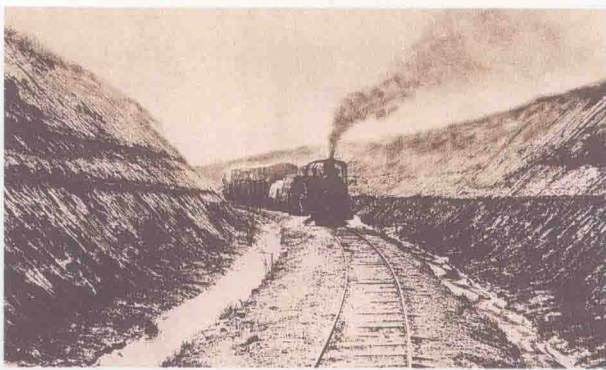
清末興築的台灣鐵路只有基隆到新竹一段，建築標準很差，運輸效能也很低。更重要的是，鐵路的建設並未帶動產業發達，也沒有促成社會生活的改變。真正扮演近代化火車頭角色的，是1908年完工的「縱貫鐵路」。

縱貫鐵路不單單只是一條鐵路，它也是台灣的主動脈。在高速公路完工以前，它稱霸陸路交通70年。全台灣各種陸路交通系統，都以它為骨幹。其它的鐵路、台車軌道或公路，要不是當作它的支線，就是做為平行的輔助線。縱貫鐵路所不及的東部和中央山地，也都以縱貫線為起點，逐漸向後山延伸。縱貫線完工之後沒多久，趁著第一次世界大戰的好景氣，台灣總督府擴大公共支出，繼續興築北迴線（繞行北台灣連接東、西縱貫線）、花東線（即東部縱貫線）和南迴線（繞行南台灣連接東、西縱貫線）鐵路。在1929年全球經濟大蕭條來臨之前，只剩下北迴線的蘇澳至花蓮，以及南迴線的潮州至台東兩段尚未完成。

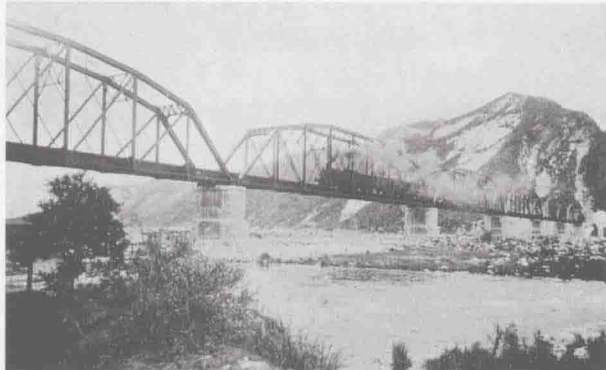
從經濟大蕭條的1930年代到1970年代第一次石油危機的40年間，台灣的產業快速發展。戰後國民政府窮於改善既有的鐵路設施，以應付快速成長的交通需求，更無暇顧及新線的建築。直到石油危機發生，十項建設開工後，政府才大手筆地完成北迴鐵路、縱貫線電氣化以及拓寬花東線。等到南迴鐵路完工，20世紀初的環島夢想在世紀末實現時，鐵路的主角地位早被公路取代了！（黃智偉）



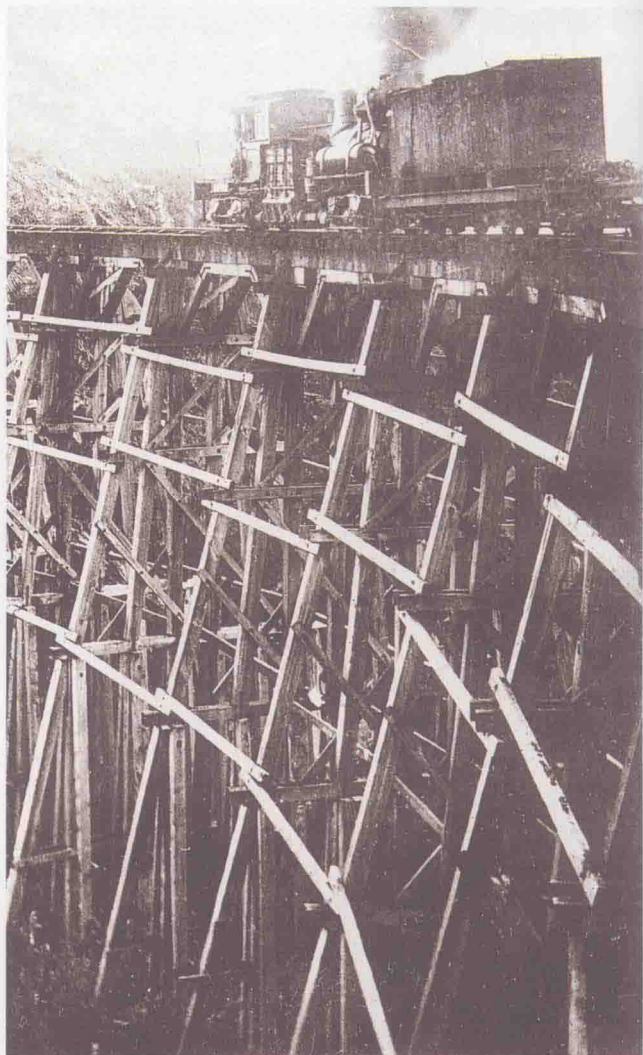
○【大渦小旋螺線道】1904年日俄戰爭開打後，俄國波羅的海艦隊從歐洲出發，經非洲、麻六甲海峽到亞洲，穿越台灣海峽，欲達日本，台灣因而成為前線。那時西部縱貫鐵路尚未全通。日本軍方便特別撥款，在中部建「軍用輕便線」，藉以連接南北兩段已完工的鐵路，至1908年縱貫線通車後即拆除。圖為輕便線從后里台地下大安溪時的連續螺旋畫面。（莊永明提供）



① 糖廠火車從高雄九曲堂出發，準備駛過高屏溪橋，1910前後。（莊永明提供）



② 1910年前後的縱貫線大安溪橋，背景是苗栗火焰山。（莊永明提供）



③ 驚世火車路：矗立深谷中的木架棧橋是阿里山鐵路的奇景，1920年代。（莊永明提供）

回頭千里忽不見

在一百多年前的台灣人眼中，路上的交通工具，除了有錢人坐的轎子，普通人坐的牛車以外，多半得靠自己的兩條腿來解決交通問題。不論從南走到北、前山通後山，總都慢悠悠的移動著。直到火車出現，陸地交通才出現新的局面。儘管早期的火車時速只有二、三十公里，但比起步行，已經讓當時的台灣人覺得日行千里、心滿意足了。從以下摘錄的1890-1910年代律詩中誇張的詞句，火車做為現代科技先鋒的魔力，確實令人目眩神移：

聲轟轟如霆雷，火炫炫如流電，

雙輪日御速催行，回頭千里忽不見。

——約1890年代，鹿港洪乘生〈鐵路志〉

奔騰直欲比飛車，縮地長房術漫誇，

晝夜可來還可去，江山無礙又無遮，

電輪迅速行空馬，鐵道行空畫足蛇，

惆悵開窗臨眺處，匆匆過眼霧中花。

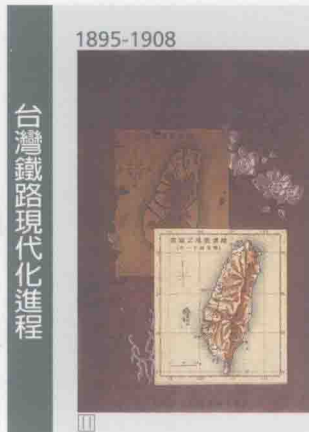
——約1900-10年代，霧峰林仲衡〈火車〉



9 花東線鐵路明信片封套，1920年代。（莊永明提供）



10 北迴鐵路通車典禮，這裡是北迴鐵路的起點「南聖湖」站，今已改名為「蘇澳新站」，1980，馮國鏘攝。（中央社提供）



1895-1908



11

11 台灣西部縱貫鐵道全通紀念明信片，1908。

12 鐵路電氣化郵票，1977-78。

13 北迴鐵路郵票，1977-78。

（11至13均為莊永明提供）

1977-78

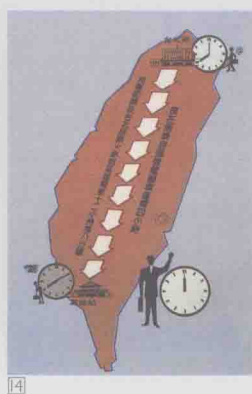


12

12 鐵路電氣化郵票，1977-78。

13 北迴鐵路郵票，1977-78。

（11至13均為莊永明提供）



13

1887-1987



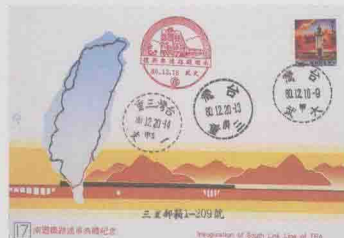
14

14 台灣鐵路百年紀念特展文宣品，1987。

15 南迴線通車周年紀念戳，1992。

16 南迴線通車紀念首日封，1991。

1991



15

15 鐵路電氣化紀念文宣品，1981。

16 台灣鐵路百年紀念特展文宣品，1987。

17 南迴線通車周年紀念戳，1992。

18 南迴線通車紀念首日封，1991。

火車浮世繪

19世紀末日本統治台灣，接掌鐵路的營運。日本人看到一個奇怪的現象，每當火車頭進站停歇時，台灣苦力立刻朝車身猛潑水，因為大家認為火車頭是一種「鐵牛」。原來台灣鄉間拉車的水牛怕熱，休息時車夫都會幫牠灑水去暑，水牛才有精神繼續拖磨。苦力們看到火車頭「氣喘如牛」，自然而然也就幫牠灑水去暑！

火車頭不僅帶動列車，也帶動了產業的起飛。而「坐火車」到外地求學、就業、打天下，是許多人共同的回憶。透過便利的交通網絡，把鄉間的年輕人吸引到都市。都市裡的外地人在農曆年節同時返鄉，造成一票難求的窘境，大家只能被迫「自願無座」。

火車不僅開拓了人的視野，也讓神明法力無邊。日治時代鐵路當局鼓勵大家搭火車赴廟會，車資還能打折計算。如此一來，廟宇的信徒圈擴大了，最厲害的要算是台北城隍和北港媽祖。台北大稻埕城隍廟會那天，火車往北過了新竹就塞不下人了。農曆三月北港「媽祖生」時更瘋狂，不僅縱貫線班班客滿，即使通往北港的糖廠鐵路，不管是載人的、載甘蔗的、載糖包的，只要有輪子的車輛全部出動，連車廂頂上都坐滿香客呢。（黃智偉）



左圖□淡水最後一班列車紀念車票，1988。（謝吉松提供）右圖□「永保安康」車票，2000。（鄭麗華提供）



□1901年興建的台北火車站，至今已經改建到第三代的站房了。（莊永明提供）



□新竹火車站現為省定古蹟，目前仍在使用中。（莊永明提供，參見p13圖2）

◎【高雄火車站】這張照片攝於1941年4月28日，新的高雄站才剛落成，照片左側的地下道在當時算是新鮮的玩意兒。最初火車站位於哈馬星，也就是今天的「高雄港站」。1930年代末期，高雄新市鎮在荒蕪的大港埔建立，車站也就轉移到這裡來。（莊永明提供）

火車到站

一世紀以來，台灣各地火車站不知寫真了多少離別的身影，也不知承載了多少人未來的夢想；不論結果是喜是悲是平順，火車站，就像是一個離別與夢想啟程的地方。在大大小小的火車站中，台北車頭上演最多人世悲喜劇，只因台北城燈火繁華，物業興盛，吸引了一代復一代的他鄉異客來此打拚賺頭路。於是台北車頭成為某種象徵，往往是許多電影、流行歌曲故事開始的地方。

火車漸漸在起走，再會我的故鄉和親戚，親愛的父母再會吧，門牌的朋友告辭啦，阮欲來去台北打拚，聽人講啥物好空的攏在那……台北台北台北車頭到了啦，欲下車的旅客請趕緊下車，頭前是現代的台北車頭，我的理想和希望攏在這，一棟一棟的高樓大廈，不知有住多少像我這款的憨子……

——「向前行」歌詞，林強作詞、作曲、主唱，1990