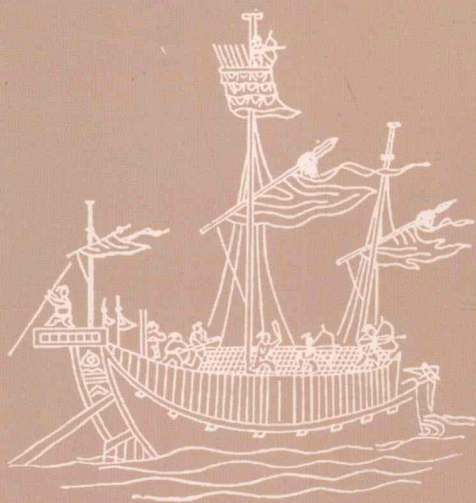


台湾光复六十五周年暨抗战 史实学术研讨会论文集

从1945年台湾光复到1952年“日台条约”的签订，台湾经历了一个动荡与转折的历史时期，一个荣耀与屈辱、欢欣与无奈交错的过程，也是一个影响深远的时段。



中国社会科学院台湾史研究中心 主编

中国社会科学院近代史研究所台湾史研究室 编辑

台湾光复六十五周年暨抗战 史实学术研讨会论文集

中国社会科学院台湾史研究中心 台湾大学 编辑
中国社会科学院近代史研究所 台湾史研究室



图书在版编目(CIP)数据

台湾光复六十五周年暨抗战史实学术研讨会论文集 /
中国社会科学院台湾史研究中心主编. -- 北京 : 九州出版社, 2011. 11

ISBN 978-7-5108-1257-6

I. ①台… II. ①中… III. ①抗日战争—台湾省—学术会议—文集 IV. ①K264.307-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 238751 号

台湾光复六十五周年暨抗战史实学术研讨会论文集

作 者 中国社会科学院台湾史研究中心 主编
出版发行 九州出版社
出 版 人 徐尚定
地 址 北京市西城区阜外大街甲 35 号(100037)
发行电话 (010)68992190/2/3/5/6
网 址 www.jiuzhoupress.com
电子信箱 jiuzhou@jiuzhoupress.com
印 刷 三河市东方印刷有限公司
开 本 787 毫米×1092 毫米 16 开
印 张 40.5
字 数 1059 千字
版 次 2012 年 11 月第 1 版
印 次 2012 年 11 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5108-1257-6
定 价 98.00 元

★ 版权所有 侵权必究 ★

目 录

大陆部分

光复前后闽台往来关系历史变迁	陈榕三	3
试论台胞在大陆的抗日活动及其对台湾前途命运的思考 ——兼评所谓日据时期台湾人的“台独”运动	陈小冲	12
光复初期台湾化肥工业的接收与重建（1945—1949）	程朝云	24
红白之变——蔡孝乾红白人生研究之三	杜继东	37
台湾光复前国民党对台胞的宣传及其缺失——以中央电台对台广播为例	冯琳	58
乙未台湾抗日将领的战略战术研究	关伟 关捷	69
论“台日协定”签订的前因后果	郝祥满	82
日本殖民统治对台湾民众“国家认同”的影响	景艳 徐宏亮	90
台湾民众党的鸦片反对运动	李理	98
台湾作家许地山抗日爱国思想与活动述论	李鑫	108
冒籍：清代台湾的科举移民	李祖基	115
关于国民政府准备收复台湾的几个问题	廖大伟	124
战后中（台）美日关系研究——以“吉田书简”、“日台合约”为中心	林晓光	130
抗战前后中国各界对台湾的关注与筹划收复台湾	王玉强 陈景彦	141
1950年代联合国中国代表权问题	汪小平	147
日据时期台湾少数民族武装抗日斗争探析	王键	156
台湾同胞在福建等地的抗日活动	许维勤	173
台湾省编译馆设立的几个问题	杨彦杰	182
从“Boutan”到“牡丹社” ——1874年牡丹社事件前夜的攻击对象特定过程	羽根次郎	195
日据时期的台湾银行与广东	张晓辉	214
日据时期在厦台湾籍民的司法管辖	赵国辉	223
宋斐如抗日思想述论	赵一顺	236
日本对台政策策略研究——以“吉田书简”为中心	郑毅	244
退台初期国民党高层人事纠纷几桩个案的再解读——侧重从陈诚的角度	左双文	249

臺灣香港部分

蘆洲李宅家族變遷史——兼論歷史的特色與人文精神	卞鳳奎	261
-------------------------------	-----	-----

中日戰爭與臺灣工礦業	陳慈玉	286
光復後臺灣國民教育發展狀況之探討	陳妙娟	304
台灣泰雅族大嵙崁後山群（mkgogan）抗日始末（1910年）	傅琪貽	315
戰前臺灣沿山邊區社會生活之考察——以六重溪庄熟番信仰為例 ...	洪麗完 陳秀卿	330
論 1920 年代的臺灣勞工運動——以南臺灣工運先鋒盧丙丁為中心	黃信彰	353
光復前的臺灣政治、經濟、社會的歷史演變	黃麗雲	369
台灣研究『二二八事件』的一些盲點	黃萍瑛 賴澤涵	388
台灣航空決戰與戰後空軍在台灣的接收	金 智	393
燃燒的靈魂不銹的青春——熱血男兒蔣渭水	蔣朝根	409
光復前後台灣社會形態的變遷	賴連金	427
台灣光復後基督教高等教育的創辦——以東海大學為個案	彭淑敏	431
國府接收台灣失敗之研究——兼論其在未來對台工作之啓示	戚嘉林	442
中华苏维埃与台湾（1930—1931）		
——从苏新的“两岸苏维埃统一论”谈起	邱士杰	458
光復初期台灣經濟發展的制約因素分析	翁嘉禧 陳世岳	475
一九四〇年代的興南客運：日治到戰後初期的轉折	謝國興	488
一個現代化都市的描述——1945—1949 年《旅行雜誌》報導下的臺北	許毓良	510
從接收到裁撤——1945—1951 中國鹽業公司的變遷	顏義芳	532
帝國的師範規訓——以殖民地時期的臺南師範學校為例	鄭政誠	546

日本部分

帝国日本の植民地社会事業創設期の理論的検討 - 台湾・朝鮮 -	大友昌子	561
台湾總督府の敗戦処理に関する史料学的問題について	東山京子	573
領台期における台湾での戦争について	檜山幸夫	582
台湾・朝鮮植民地教科書の比較		
——大正・昭和初期の国語読本をめぐる	酒井恵美子	598
1949 年蔣介石『運用日本』政策的籌劃與實施		
——關於『聯合參謀團』與『中日義勇軍』的一個考察	鹿錫俊	609
真宗大谷派臺北別院之『戰後』		
——有關在臺灣對於日本佛教的印象形成	鬆金公正	623
戴季陶的拓殖論与殖民地觀——以韩国、台湾为例	张玉萍	636

大陆部分

光复前后闽台往来关系历史变迁

陈榕三

台湾居民中祖籍福建的约占 80% 以上，闽台之间长期以来有着密切的各种往来联系。1895 年，台湾沦为日本殖民地。从此，台湾及澎湖列岛的航运与贸易，全被日本统治者所控制与垄断，闽台关系进入一个被破坏的复杂时期，直到光复后才开始全面恢复。

一、日本占领台湾并逐步控制台闽贸易

从 1895—1945 年的 50 年，是台湾历史发展进程中的一个极其关键的时期，即通常所说的日据时代，此间一方面是中国国家主权在台岛的丧失，日本殖民化的逐步加深，而另一方面是台湾经济发展从封建落后的停滞状态转变为近代资本主义时代的相对发展阶段。

日据时期台湾经济建设的初步发展。首先出现台湾殖民地经济的畸形发展、人口的激增、现代交通运输网络的形成；其次，经济发展的非新兴性和殖民地色彩浓厚，人为地排斥两岸传统交往。

福建、台湾一衣带水，隔海相望。自古以来，闽台两地就有密切的人缘、地缘和血缘关系，闽台贸易关系源远流长。1895 年甲午中日战争以后，日本如愿以偿占领台湾，开始了对台湾长达五十年的殖民统治。

日本强盗式的占领台湾，随后调整两岸经贸政策，使台湾在贸易上转向日本。这些具体执行的执行并非偶然，而是日本自明治维新以来确定的对外侵略扩张的大陆政策在台湾的具体施行。在这种政策指导下，日据时期闽台经贸经历了过渡性时期殖民性时期和战时经贸时期。闽台经贸状况整体衰微，日台经贸逐渐上涨。

由于此时期中国大陆政局不稳，军阀混战，始终没有形成一个真正独立统一的国家。经济势力弱势不振，闽台贸易始终围绕着日本殖民政策的需要运行，呈现出不对等的关系。

闽台地处中国东南沿海，属边疆区域，开发较晚。但近代以降闽台贸易增长迅速。日据台时期闽台区间贸易骤变为国际贸易。国际贸易仍无法抹煞闽台贸易的互补性。该地域的边疆区域贸易生命力由此可见一斑。

在清代前期闽台间物资交流中，台湾主要提供的是农副产品。

闽省沿海一带大都缺粮，加上“闽省内地水陆官兵五十三营，与驻防旗兵不下十万。岁征粮米，惟延平、建宁、邵武、汀州、兴化五府产米之区给米外，尚有赢余以济他府；福州、福宁、泉州、漳州四府兵多米少，协济尤不足，则半给折色；督标，金、厦、漳镇，铜山、云霄、龙岩、南澳诸营有全折者。雍正间，先后题请半支本色，于台湾额征供粟内拨运，谓之兵米兵谷。又增给戍台兵眷米，亦以台谷运给，谓之眷米眷谷。”^[1]

《厦门志》云：“台运内地兵眷米谷，每岁八万五千二百九十七石，有闰之年八万九千五百九十五石。乾隆十一年巡抚周学健奏定分配商船运赴各仓。此商运台谷所由来也。”“台郡产米之区，故令征收本色，运给内营兵食，原以台地之有余，济内营之不足。”“商船运谷虽以养兵，其端亦原于正供，台地产谷之区，颇艰银货，故昔人因地定赋，有供粟而无地丁，虽有匀丁杂税，为数无几，而漳泉福州兵民繁庶，产谷不足，故以有易无，运台谷以济各郡

之兵糈，发帑银以给全台之兵饷，各得其所，民间便之久矣。”^[2]

清代后期的《闽政领要》也云：台湾“其种植者稻、粟而外，更有栽种糖蔗、番薯、芝麻、落花生、绿豆等项，以资民用。丰收之岁，所产米、粟除供台澎等处民食外，其余粟石运至内地，接济漳、泉民食。”“至台北一路出产米谷，泉、漳地方终岁民食，仰赖于彼艚仔各船赴北賂贩运。”^[3]

就台湾输闽商品而言，当日本对台湾贸易之统制尚未奏效时，一方面，日本产布帛开始输台，另一方面，台湾米被迫输日，茶亦由于日人变更其输出路线而不复如从前之经由福建转口。

于第一次世界大战前后，日本产布帛却代之跃起而为历年台湾输闽最主要商品，同时海产物输闽数字亦开始激增，其地位仅次于布帛类，皆因在第一次世界大战期间，日本乘机夺得英国对华之贸易地位，对闽贸易即以台湾为日货之转口地。

此外如煤炭、火柴、砂糖等物输闽量亦相继剧减，亦与第一次世界大战之发生有密切关系。凡此等变动亦可谓为日本对台湾贸易统制获得成功之表现。^[4]

上述详细情形如下：

自台输闽之商品

米

米为台湾主要且大宗农产，历年输供岛外者为数甚多。远在日本占据台湾之前，福建每年不足之米即大部取自台湾，日本占据台湾初期，其对闽输出仍不稍衰，故台湾有“福建谷仓”之称，自后即趋剧减，迄1911年（明治四十四年）11年间，竟减少至其十分之一以下，据1907年（明治四十年）统计，台米输闽仅值131358日元。1912年，日本大正以后，台米输闽益减少至毫不重要之地位。1932年（昭和七年）起在台湾贸易年表（前台湾总督府编）上，已无台米输闽数字。

茶

茶，与米同为台湾主要农产，而在对外贸易上，其历年来所占地位尤为重要，台茶计分包种茶及乌龙茶等种种，其主要市场，前者为北美洲，后者为南洋一带，然二者之输出路线自始即取道厦门转口，因而成为台湾对闽贸易中之重要商品，在日本占领台湾最初数年间，合计二者输闽总额年达1000万余斤，价值四五百万日元，其中乌龙茶之输出额占其十分之九。嗣后乌龙茶外销数量突减，直至无台茶输闽数字

布帛

福建在台湾布帛类输出之地位上极为重要，1926年（昭和元年）全部布帛类对外输出总值600万余日元。输往福建者即占460万余日元，约合总值四分之三，在历年布帛类之输出中，有十分之八九为棉织物，次为绢织物，复次为毛织物，麻织物及其他布帛制品之数量则甚微。唯在西元1937年中日战争前数年间，毛织物及绢织物急起直追。尤以绢织物之输出量在最后2年竟远超过棉织物，此系绢织物中日本人造绢勃兴之故。在1936年间，仅人造绢一物即占对闽贸易总值四分之一，成为台湾输闽最主要之商品。

海产物

台湾海产物输闽以干鱼及卤鱼为主，余如干贝类等亦颇重要，就干鱼、卤鱼中观察，则前者以鳕、鲷子为主，卤鱼中以鲑、鲭、鲹为主。

当其输出兴盛时，每年均占台湾对闽输出额四分之一强，合布帛类约占对闽输出总值五分之三。就台湾海产物对外贸易而言，其所占位置尤为重要，当西元1929年（昭和四年）台湾海产物输出总额4692320元，对闽输出额即占其63%。嗣后外销数量突减，直至无输闽

数字

糖

糖为台湾最大宗产物，其重要尤在茶、米之上。早在日本占据台湾以前，糖已有大量出口，台糖于中日战争前最后10年，输闽数额约占台湾输闽总额十分之一，列为台湾对闽之一大输出品。

台糖之种类甚多，大别之有所谓含蜜糖与分蜜糖之分，前者俗称乌糖，属于粗制品，后者属于精制品，如赤砂、白糖、砂糖等，福建所缺者为精制糖，输闽台糖即以此为多。嗣后外销数量突减，直至无输闽数字。

煤炭

台湾煤炭藏量甚丰然开采颇迟，其有显明进展始于1917年（大正六年），煤炭输闽总值231885日元，大正十年增至512011日元，大正末年达，808805日元，昭和年间，煤炭输闽数额日趋低减，最后输出额较诸前时最高额竟减少至数分。

火柴

台湾输闽火柴多系日货转口，第一次世界大战后翌年，日本火柴输台数字开始激增，同时台湾输闽商品中亦开始出现火柴之项目，1917年（大正六年），其总值竟达1049861日元。

总而言之，台湾火柴输闽固不见重要，然在若干年间却为一大宗商品，且此物系由日本转口者，其对台闽贸易之意义特殊，实颇值一提。

苧麻

苧麻为台湾土产，然而历年以来，在台闽贸易上却一直保持其稳健之地位，当日本占据台湾初期，其唯一输出地仅为福建，每年输出价值为四五十万日元，此数字几连续保持30年之久，迨1929年（昭和四年），始随台闽贸易之衰退而表现出未曾有之惨落，此后其地位虽微不足道，然在台闽贸易史上却有其重要之一页。^[5]

19世纪末，福建成为日本的势力范围。1929年国民政府逐步收回关税主权，2月1日实施进口新税则，大幅度地提高了关税税率，日本人则纵容走私分子以台湾和福建沿海众多岛屿为基地，组织走私集团，走私高税物品，形成30年代福建沿海走私高潮。走私物资以进口白糖、煤油、毛料，出口以中药材和白银为主。卸货地点有福建连江的黄歧、马祖，福建福清的高山、海口，福建惠安的秀涂、崇武等上百处，其中福清的高山是最为著名的走私巢窟。在走私猖獗时期，来往于闽台之间的走私船每天达数十艘，从海上走私出口的银元平均每月四五百万元之多^[6]。

二、闽台贸易也发生了根本性的逆转

自台湾被日本割占后，海峡两岸的经济关系发生了根本性的逆转。在贸易方面，台湾已丧失了单独与中国大陆通商的资格，沦为中日两国商品贸易的转口地，且两岸间贸易变成多以“走私”的方式进行，闽台尤其如此。日据时期的闽台经济关系实际已成为当时中日关系的一种特殊体现。

但即使在海峡两岸关系紧张的时期，闽台民间的海上贸易（“走私”）也没有停止，这种民间直接贸易在日据初期发展很快。

在光绪二十七年（1901年），闽海关还报告称：两岸民船运输贸易量很大，并且十分繁荣。开往台湾的民船，时称“台湾船”，约有70艘，它们运进食糖、樟木、牛皮、煤、鹿皮和西药，运走原木、原木板、纸张、笋和柴火。每艘载货价值约2万元。^[7]

20世纪初台湾和福建民间贸易往来仍频繁，福建的木材、茶叶、杂货、药材输入台湾，

回载台湾大米、白糖、香蕉、樟脑等。上述货物已形成福州—基隆、平潭—新竹、厦门—高雄、东山—高雄、东山—台南、东山—澎湖等主要航线，不定期往来于上述航线货轮有10多艘。随着两岸官方贸易萎缩，民间往来货物从零星发展到大宗。当时台湾市面上随时可见到大陆蔬菜、杂货、鲜鱼等。^[8]

在技术熟练的勇敢的船员们的操纵下，当时福建帆船仍来往于沿海从事航运贸易，并越过海峡到台湾。他们怀着令人钦佩的精神，以异常的速度，运载着可获厚利的货物，其中最引人注目的船只是小电船，它体型小，速度快，装有电机驱动装置，制作简陋、外观粗糙，乘坐不舒服，但能在任何气候下航行前往台湾。民船船员生活极不稳定，有时靠正当航运谋生，有时则以“走私”为业。^[9]

当时福州是福建对台湾贸易的重要港口，位处闽江的出海口，广阔的闽江流域拥有重要的经济腹地闽北，福州港成为其重要的贸易集散地。其主要输入贸易品有纺织品、棉丝、石油、砂糖、海产品以及磷、锡、铅等矿石原料，人参及杂货；输出的产品亦以木材、纸、烟草、笋、茶、陶瓷器等为主。后期台湾输入福州各港的贸易品主要为香蕉、砂糖、咸鱼、石油、丝棉布、麻、石炭、铜及其他杂货。^[10]

而作为输台的主要商品地的闽北，与台湾经济文化联系密切，两地除架木为屋，种谷为食外，共同的民间信仰和文化教育使得闽北纸、书籍也成为输台的商品。

闽北造纸资源丰富，唐宋以来，闽北各地盛行以竹为原料手工抄造土纸。清朝郭柏巷《闽产录异》载：“延建邵汀皆产纸”。本世纪初至中叶，闽北私营纸槽数千张，业者数万人。建阳的“建阳扣”、邵武的毛边纸、南平的“玉扣纸”皆为大宗商品。其中用于祭祀焚烧的礼拜纸、迷信纸、冥纸，是台湾民间祭祀的上乘用纸，以故乡之纸，祭闽人之先祖，这或许是闽台两地特有的习俗。

宋代的闽北，文风鼎盛，名人辈出，以朱熹为代表的诸多名儒著书立说，讲学教授，用于教学之典籍多在建阳雕版印刷。尤其是建阳书坊、麻沙两地刻书作坊多达数十家，所刻之“建本”，与浙江临安（今浙江杭州）之“浙本”、四川成都之“蜀本”鼎足而立，成为我国三大印刷中心之一。建阳因此被誉为“图书之府”。

台湾教育深受闽学文化的影响，“建本”图书多有输入台湾，成为士人学子教读的必备之书。据考证，台湾图书馆朱熹所撰《楚辞集注》、《楚辞辩证》、《楚辞后语》存本，就是元天历三年（1330年）建阳书坊陈忠甫刻坊所刻。

茶叶是闽北输台的大宗商品，也是台湾茶叶起源之所在。台湾产茶的历史已有200多年，但许多品种及加工技术是从福建传入的。台湾的“青心乌龙”和“冻顶乌龙”则源自闽北。台湾茶叶界认为，这是台湾乌龙茶的起源，也是台湾人工栽茶的开始。

台湾的冻顶乌龙则源出武夷山。《武夷奇茗》载，清咸丰年间（1851—1861年）台湾南投县鹿谷乡林凤池赴闽乡试，闽省林氏宗亲邀请其到武夷山游览，林凤池从武夷山带回乌龙茶苗36株，繁殖成今日“冻顶乌龙”。

历史上闽北所产之茶统称为“建茶”。闽北乌龙茶传入台湾后，茶叶种植面积扩大，仅青心乌龙栽种面积就占台湾茶叶面积的60%以上，成为闽台贸易的看家商品。《台海使槎录》中，就有闽北茶叶过台湾的记载：“海船多漳泉商贾。贸易于漳州则载丝线、漳、剪绒、纸料、烟、布、革席、砖瓦、小杉料……泉州则载瓷器、纸张；兴化则载杉板、砖瓦；福州则载大小杉料、干笋、香菇；建宁（今建瓯）则载茶……”，可见“建茶”在台湾具有相当的吸引力。^[11]

但闽台双方货运贸易商品项目，在台湾光复前前后后颇多变动。就福建输台商品而言，历

年固以木材为最主要，自始至终其地位亦最稳定，在日本占领台湾初期，福建布帛输台数额亦属可观，其后此项商品却绝迹不复出现。

据闽海关资料，当时福建输台之重要商品及其变迁摘要如下：

木 材

木材乃闽北大宗产品，在全国木材产量上亦占颇重要地位，台湾亦有岛产木材，然合于一般建筑用者甚少，是以远在日本占据台湾以前，台湾之建筑木材即多取自闽北，尤其“福杉”为多，其时闽北木材输入额年占台湾木材总输入额十分之九。1929年（昭和四年）经济恐慌前夕，台湾木材自日本以外各地输入额2943675日元，闽材输入额达2808738日元，占输台总额60%。

纸

纸在闽北输台商品中之位置仅次于木材，占日本以外各地输台纸量之首位。闽北纸工业并不发达，其输台纸类仅限于唐纸及礼拜纸二种，前者乃作墨笔书写用，后者作为祭祀焚烧用，此二种用途原为我国所特有，台人因多系闽人后裔，旧有习俗始终保持，故台湾自被日本占据后，对唐纸及礼拜纸之需用仍不稍衰。

在日本明治年间，中国唐纸输台，平均年约25万日元，三分之二来自闽北，第一次世界大战后，闽北输台唐纸激增，迄西元1921年（大正十年）台输入达241682日元，嗣后唐纸之输入量趋跌，然在日本昭和以前数年间，台每年输入量仍在10万日元以上。

布帛类

布帛原为台湾输入最重要商品，然在日本占据台湾初期，来自闽北之中国棉布却系台湾布帛输入之一大来源，至于麻织物一项之输入，则一向均仰给于闽北。

中国棉布，既为台湾住民之主要衣料，在1897年至1898年（明治三十年及三十一年）两年中，年输入达100万日元以上。嗣后，因日本布帛输入激增，故输入即告减少。

烟 草

福建输台烟草有二类，一为烟草丝，一为烟草叶，前者乃半制品，原系闽北输台重要商品，在日本占领台湾初期，其输入量仍甚可观。在1898年（明治三十一年），台湾烟草丝总输入额1357906日元，其大部分即来自闽北，然3年后此物输入竟濒于绝迹。盖日人已在台湾进行制造，对于输入之商品，则以提高关税而阻止之。^[12]

盖因民间贸易需要，在抗日战争前，福州港除了太安、乾泰、和安、共和、常安、刘正记等几家民间轮船航业公司外，还有其他民营航商也纷纷制造木质小型海船，仍时断时续地行驶于台湾海峡及闽台各港。当时福州港民营沿海大小轮船共有79艘12736吨位。其中，除了6艘千吨级钢质大船外，其余多是300吨级左右的木质小船。

除了福州港、厦门港与宁德、三都澳港与台湾有直接的民间贸易外，泉州地区的秀涂、獭窟、崇武、蚶江、深沪、安海、东石、洛阳，龙溪地区的石码，惠安的崇武等港，亦有与台湾的台北、基隆、新竹、台中、鹿港、新营、布袋嘴、台南、高雄等地进行民间海上交通贸易。

随着闽台海运与贸易的增加，位于九龙江出海口的龙海对台湾的民间航运与贸易业务也日益扩大，当时，龙海行驶台湾的三支大桅杆的木帆船、载重在50吨至70吨的共有110多艘，运载去台的货物有纸箔（花金）、杉木、红糖、红料（砖、瓦）、陶器（大缸）、瓷瓶等，运回的货物有白糖、糖水、樟脑、面粉、生油等^[13]。

三、光复前后闽台交通历史变迁

福建是祖国大陆距台湾最近省份，地缘关系最密切。闽台仅隔不宽的海峡，最窄之处

(台湾新竹与海潭岛之间) 仅为 130km, 厦门港—高雄港 306km, 福州港—基隆港 276km, 湄洲湾港—台中港 196km。福建台湾港口远则朝发夕至, 近则朝发午至, 一天可以往返。

雍乾时期, 台湾与福建一省的贸易的商船, 亦有千艘。贸易商船有“糖船、横洋船, 材坚而巨大者可载六七千石。”由于台湾同大陆的通商贸易经营获利丰厚, 台湾海商往返大陆一次, “获利数千金”, 使台湾海峡出现了“舳舻相望, 络绎于途”的盛况。仅台湾府治一地, 即有贸易商行二十余家, 商船一千多只。^[14]

乾隆末年, 台湾与大陆的贸易达到了鼎盛的阶段, 仅粮食一项, “台本产各地, 福、漳、泉三府民食仰, 商运常百万, 江、浙、天津亦至”如此巨额的粮食贩运, 即使全部使用运转量达三千石的横洋船, 每年仅往返台湾与大陆之间的运粮船只, 亦当需有五百艘次左右, 这其中还不包括无从计数的走私粮食的“编港船”。连横的《台湾通史》指出: “雍乾之间, 商务大盛, 帆樯相接。”

19 世纪 60 年代台湾诸港开放为通商口岸后, 外国轮船开始驶入, 往来闽台各口岸间, 促进了闽台两岸海上交通的发展。同治六年 (1867 年), 先有英商德忌利士公司的“台湾”号轮船, 行驶台湾、厦门之间, 但因船小, 不久撤走。同治十年 (1871 年), 该公司则以“爹利士”、“科摩沙”、“海龙”和“海门”等 4 艘轮船, 分别行使香港、汕头、厦门至台湾的安平 and 淡水两线。

继则光绪七年 (1881 年), 福建船政局“官轮商雇”的“永保”、“琛航”两艘轮船, 亦循环往来于福州、厦门至台湾淡水、安平之间。及至光绪二十年 (1894 年), 又有国营招商局两艘轮船, 兼航厦门至台湾之间。此外, 还有不定期外轮常川航行于福建、台湾各港口之间。如台湾南部的打狗 (今高雄) 港, 1869 年只有 1 艘轮船到港, 1871 年增加为 10 艘, 到了 1876 年达到 41 艘。“厦岛乃南、北、台、澎船只往来贸易之所。”

《厦门志》记载: “厦门商船对渡台湾鹿耳门, 向来千余号。”又记载: “厦门通商重地, 岁往台湾及南北洋贸易者以发计。”厦门口岸的富商为对台贸易专门建造“横洋船”。“横洋船者, 由厦门对渡台湾鹿耳门, 涉黑水洋, 黑水南北流甚险, 船则东西横渡, 故谓之横洋。船身梁头二丈以上, 往来贸易, 配运台谷, 以充内地兵糈”; “横洋船亦有自台湾载糖至天津贸易者, 其船较大, 谓之糖船, 统谓之透北船。”

闽省沿海许多港湾均有专门经营台湾与沿海各地贸易的商船。如: 《同安县志》记载: 该县所属港口, 有“顺字大商船共五只, 领给关牌县照, 前往奉天、天津、浙江、广东、台湾等处贸易, 俱各赴关征税。”《马巷厅志》记载: “乾隆四十一年奉文, 据陈坑、刘五店、澳头、大小嶼四澳归厅管理稽查, 各设澳甲一名, 其大商船梁头一丈以上者领给关牌厅照, 前往奉天、天津、浙江、广东、台湾等处贸易, 各赴关征税, 编马巷厅新字号。”闽省沿海还有许多“小商船户”, “住居滨海, 行船为活, 自备资本赴台。”

1895 年后, 闽台交通航运, 因有日本统治者干扰和破坏, 虽由于闽台之间长期的联系, 两岸人民之间的互相往来, 互通有无的关系仍然继续存在, 但不断减少。

据记载: 1895 年至 1940 年的 43 年间 (缺 1928、1929、1930 年) 以闽台主要口岸——厦门出入台湾人数统计为: 出口共计 32, 4803 万人次; 入口共计 42, 2916 万人次, 平均每年与台湾往来的旅客为 17, 388 人次。仅为光复前的五分之一不到。^[15]

两岸通航情况如下:

(1) 福州与台湾商船交通

福州与台湾之间的汽船定期航行, 始于明治三十八年 (1905 年) 四月大阪商船公司开航的三角线, 该航线是以一只汽船回航于福州、厦门、淡水之间。明治四十二年 (1909 年)

一月停航后，福州、台湾间的直达航线一时中断。明治四十四年（1911年）四月该公司开辟了高雄、上海航线，明治四十五年（1912年）四月改为高雄、大连线，一直到光复。同时，基隆与福州间也有直达航线，但该航线所使用的船只时常变更，后因只有2只船（湖北丸和基隆丸），两星期才来回一次，而且又因气候及其他事故，经常未能按时航行，两地间的交通目前颇为不便。

此外，大正五年（1919年）九月，台湾的石田洋行以海顺丸（254吨）航行于基隆（或淡水）与福州之间，运送来自台湾的邮件，多少方便一些，但后因该航线被废止，福州与外洋之间的交通又变得很不方便了，不过大阪商船公司的高雄、大连线可以把基隆中转站的杂货输入该港，又可从当地装运以木材为主的货物输往中国北部和台湾。此外，三井物产公司的临时船只也有从台湾输入煤炭，还有台湾籍民的帆船也有不少是航行于基隆及其他各港口之间的。

（2）厦门与台湾商船交通

因传统关系，厦门与台湾之间的交通，较之福州与台湾之间的交通更为便利，当时厦门与台湾间从事交通的大阪商船公司的航线如下：

一、香港、基隆线，一周两次，天草丸（2526吨）、开城丸（2084吨）。往航：香港、汕头、厦门、淡水，返航：淡水、基隆、厦门、汕头、香港。

二、广东、高雄线，两周一次，苏州丸（1085吨）。往航：广东、香港、汕头、厦门、安平及高雄；返航：安平及高雄，厦门、汕头、香港、广东。

也就是说，厦门、基隆间1个月连续有10次航班，比起基隆、福州间往返仅二周一次可说是天壤之别。即一天可有3只大阪商船公司的汽船陆续进港。其他厦门、台湾间每旬有一次城津丸的自由航行，但该船很少从厦门转航福州再从福州返航台湾。

而据1911年~1942年台湾总督府指定闽台航路表，闽台之间平均每月有吨位1000至4363吨级的班轮5艘至8艘、航行9.5次至12次，每船规定乘客50~120人次。^[16]

通信方面：

日本占领台湾后，两地邮件先是由英国太古洋行运送。1896年6月，旧总督府与厦门邮局及香港邮局缔约，同年8月1日起，指定淡水及打狗两局与厦门局及香港局间交换普通邮件。1898年7月小包邮件之交换，亦开始办理。关于香港之小包，则指定淡水、安平两局为对厦门及香港之交换局。光绪二十五年（1899年）4月，两地邮件改由日本大阪商船会社运送。

台湾官办邮政，始于清康熙二十二年（1683年）统一台湾后。参照大陆旧制创办铺递以传递军书与县治公文。

民国5年（1916年）9月，台湾的石田洋行以海顺丸航行于基隆（或淡水）与福州之间，沿用大陆旧制创办铺递来运送台湾的邮件。

民国16年由基隆、福州线（每月4次）运送。因新航路之陆续开办，随之邮件路线亦日广。以1927年言，有基隆、福州线（每月4次）等5线，迄1935年度，计增基隆、厦门线（每月3次）等7线。

据《台湾省通志·经济志·交通篇》记载：民国二十三年（1934年）四月至民国二十四年三月，福州发往台湾信件计2257件。同期台湾发往福州信件2269件。

厦门发信5150件，收信5109件，合计10259件。^[17]

1889年（光绪二十五年、日明治三十二年）十月间，日据台湾时代的大稻埕电信局收买经由台湾淡水—福州川石山间海底线，与我川石山东部扩张电信公司电信局通报，同时公布：“该海底线限于台湾之收发电报，但遇长崎—上海间海底线不通时，日本与外国间之收发电报，及遇大滨—基隆间海底线发生故障致与日本国通信断绝时，发收该线路各地之电

报，得使用之。”并自是年十一月六日起开始使用该线路通报。

光绪三十一年（日明治三十八年）九月间，长崎—上海间海底线一号、二号线不通，日本本国与外国间无法发收电报，乃经川石山，由台湾居间接转，利用冲绳线以达于日本。

又淡水—川石山线，嗣后改为台北—川石山线，迄中日战争爆发时即告断绝。唯在战争期间，台北—厦门间仍能以海底电线维持通信。^[18]

抗日战争期间（1938~1945年），厦门被驻台日军占领，福州两次沦陷。日军并以飞机、军舰进袭，封锁福建沿海。依据民国35年（1946年）福建省政府《沦陷损失调查》记载：“自抗战以来，福建船舶被劫被毁或停航损失者，福州沿海及闽江下游包括林森（今闽侯）、长乐、连江等三县，计有轮船102艘，大小木帆船870艘，渔船102艘；厦门沿海及九龙江下游（包括海澄、漳浦、云霄、诏安、东山）等五县，计有轮船100艘左右，木帆船1260艘，渔船470艘”。^[19]闽台航运被迫中断。

抗战胜利后，福州发往台湾省的邮件，则利用海军军舰和商船运递。由于舰船以及轮船航班不定期，福州发往台湾的邮件，有时由上海转运，或由福州—台北航线班机运邮。

台湾行政长官公署交通处成立后，即以从日本投降接收的小轮，组成“台交船队”，在闽台两岸航行。民国35年（1946年），国营招商局也在厦门接收了日伪轮船10艘和汽艇3艘，开辟了厦门至台湾等航线。

据当时《交通部广州航政局福州办事处榕台线运量月报表》统计：仅该单位自1947年9月~1948年11月，每月往返运输旅客人次均在二百余人到六百余人，航次高达13艘次。

而在民用航空方面，1947年6月14日“中国航空公司”开辟的“台南厦门线”起航，逢周一、六两日往返一次。1948年3月14日起“中国航空公司”增辟台北至厦门航线，每逢星期日飞行一次^[20]。

另据《三十八年台湾松山机场民航往返闽台旅客统计》载：4月份入境人数为4条航线共423人次、出境人数为3条航线共379人次。8月份入境人数为6条航线共1322人次、出境人数为7条航线共771人次。^[21]

台湾光复后闽台电讯情况：

厦门、台湾间电讯已于民国三十四年十二月二十七日起每日下午5时至8时直达通报，此后无须发由永安电台轮递，当更快捷。^[22]

另外，厦门台北的无线电话业务于1948年7月10日起，将原定每天上午7至8时的通话营业时间，更改为每天下午2至4时，多延长一个钟头的通话时间。

至1948年12月15日，厦门电信局除已开放的厦门、台北间无线长途电话外，再行开放厦门至台南无线长途电话。^[23]

1949年1月至8月福州至台湾航空邮运重量为：信函及明信片经“中国航空公司、中央航空公司”托运的有2407.4公斤；包裹也达到1013.86公斤。^[24]

至此，闽台人民交往关系开始恢复。

（作者单位：福建社会科学院现代台湾研究所）

注 释：

[1] 乾隆《福建通志》卷七十四。

[2] 周凯：《厦门志》卷十五。

- [3] 《闽台关系档案资料》第166页。
- [4] 《台湾史纲要》第138页。
- [5] 《闽台关系档案资料》第482页。
- [6] 《清史稿》卷二百二十四。
- [7] 《清史稿》卷二百四十四。
- [8] 《台湾省通志》经济志、交通篇，载自《闽台关系档案资料》第223页。
- [9] 《闽台关系档案资料》第148页。
- [10] 《闽台关系档案资料》第79页，1993年版。
- [11] 《福建省志·经济志》卷18。
- [12] 《闽台关系档案资料》第412页。
- [13] 《福建航运史》第427页，1994年版。
- [14] 乾隆《福建通志》卷七十四《艺文》。
- [15] 《近代厦门经济概况》鹭江出版社1990年6月版。
- [16] 《台湾交通史》台湾研究丛刊第三十七种，1955年10月、《台湾省通志》经济志、交通篇。
- [17] 《台湾省通志》经济志、交通篇，载自《闽台关系档案资料》第445页。
- [18] 《台湾省通志》经济志、交通篇，载自《闽台关系档案资料》第443页。
- [19] 福建省档案局：《福州等十二县市沦陷损失调查》卷号3、7、27号。
- [20] 厦门《江声报》三十七年三月十二日。
- [21] 据《台湾省政府交通处统计手册》。
- [22] 《江声报》1945年12月29日讯。
- [23] 《闽台关系档案资料》经济章·邮电篇第446至447页。
- [24] 《闽台关系档案资料》第348页。

试论台胞在大陆的抗日活动及其对台湾前途命运的思考

——兼评所谓日据时期台湾人的“台独”运动

陈小冲*

1895年腐败的清政府在甲午战争中失败，被迫签订了不平等的《马关条约》，将台湾割让给了日本，台湾从此沦为日本的殖民地长达半个世纪。不屈的台湾人民在岛内开展武装斗争及非暴力政治抵抗运动的同时，也有一部分人跨海来到大陆，在祖国开展了一系列的抗日活动，从而客观上形成了海峡两岸台湾人抗日斗争相互呼应的局面。不过，台胞在大陆的抗日活动由于其特殊的身份和复杂的时空环境，而呈现出与岛内不同的若干特点；且其对于台湾前途命运的思考，也烙上了鲜明的时代印记。本文即拟以全方位的视角检视台胞在大陆的抗日活动，并着重就其对台湾前途命运的思考进行分析，以揭示所谓日据时期台湾人主张“台独”论调的真相，提醒人们充分关注异族统治下台湾同胞不屈抗争、爱国爱台的浓烈情怀。

一、在大陆的台湾人及其抗日组织

日据时期在大陆的台湾人，大致可分为以下几种类型：

第一、为虎作伥的台籍浪人。1895年日本占据台湾，依据《马关条约》台湾人有两年的所谓国籍选择期，两年后仍留在台湾者被“酌视为日本臣民”，因此其身份的真正变化是在1897年5月8日之后。^[1]延续着晚清时期两岸人员往来的惯性，割台后不少台湾人到了大陆，他们当中的一些人很快发现自己身份的变化，而这种变化对其政治经济各个方面的利益有着很大的“好处”。譬如因为成了外籍而不必受苛捐杂税的困扰；作奸犯科也不必担心中国官方的惩罚，因为有领事裁判权的保护；甚至连台湾人的身份证件都是值钱的东西，能够以此入干股，“渡华旅券”能够做大价钱的买卖，等等。这等“待遇”是以往作为普通台湾人不敢想象的天上掉下的“馅饼”。受此诱惑加上日本殖民者的策略性安排，割台初期前来大陆的少部分台湾人摇身一变成了钻法律空子、仰日人之鼻息而鱼肉原乡民众的人，其中部分籍民凭借治外法权藐视中国官府，或经营妓院、赌场及鸦片馆等非法行当，或组织黑社会横行一方，甚至配合日本驻华机构破坏大陆反日爱国风潮甘当日本帝国主义侵略中国的走卒，被大陆民众斥为“台湾呆狗”。他们主要分布在厦门、福州、汕头一带。这些人破坏了两岸人民的感情，影响十分恶劣。

第二、学生、医生、会社职员及其他有正当职业者。1920年代，日据后出生成长的台湾新一代知识分子逐渐形成，他们在接受初等、中等教育之后，进一步的受教育途径却受到了极大的限制。首先是岛内的高等教育并不发达，除了总督府医学校、高等商业学校、农林专门学校等少数几所专科学院校外，综合性大学尚未建立（台北帝国大学设于1928年），加上教育不平等状况及民族歧视政策，一部分台湾青年学子便来到祖国大陆求学。这部分人在1920年代逐渐占据在大陆台湾人的主流。由于日本殖民者不希望台湾人接触新思想以防政治觉醒，所以台湾青年学医者甚多，他们不少也回到大陆悬壶济世。再则尽管日本殖民当局实施两岸分离政策，但两岸经贸往来仍无法阻挡，一批会社职员也来到了大陆。上述台湾人主要分布东南及华南一带，至于其他职业者则以散在的方式生活在大陆各个地方。