

海洋文化

學刊

半年刊 第四期

國立臺灣海洋大學海洋文化研究所  
中華民國九十七年六月

# 海洋文化學刊

第四期 2008 年 6 月

## 編輯委員會

主 編：黃麗生

執行編輯：應俊豪

編輯委員：安嘉芳 吳智雄 林谷蓉 薛 梅  
王秀惠（校外委員） 蔡秀枝（校外委員）

英文編輯：蔡秀枝

編輯助理：張心霓

書 法：董陽孜

發行人：國立臺灣海洋大學校長李國添

出版者：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所

編輯者：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所《海洋文化學刊》編輯委員會

地 址：20224 基隆市北寧路2號

電 話：(02)2462-2192#2010

傳 真：(02)2463-4695

網 址：<http://ntouioc.ntou.edu.tw/>

全文上載網址：<http://ntouioc.ntou.edu.tw/>

其他類型版本說明：無

編 印：大光華印務部 02-23310272

創刊年月：2005 年 12 月（2008年後為半年刊）

e-mail：[culture@mail.ntou.edu.tw](mailto:culture@mail.ntou.edu.tw)

GPN：2009404176

ISSN：1994-8123

本刊獲「教育部補助及輔導人文社科領域專題教學研究發展計畫」贊助，謹此誌謝。

展 售 處：五南文化廣場

（台中市中山路 6 號/04-22260330 /<http://www.wunan.com.tw>）

售 價：新台幣 300 元

著作權管理訊息：本刊所載內容未經國立臺灣海洋大學或作者本人之同意，不得以任何方式抄襲，節錄或轉載。

# 海洋文化學刊

半年刊  
第四期  
2008 年 6 月

## 【專論】

- |  |      |     |
|--|------|-----|
| 過客詩人的南洋色彩贅論——以康有為等為例                             | 黃錦樹  | 1   |
| 「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏<br>——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究 | 陳靜容  | 25  |
| 海寇乎？山賊乎？——明代潮州地方動亂初探                             | 張秀蓉  | 49  |
| 清代山東沿海帆船航運                                       | 松浦 章 | 91  |
| 建築裝飾文化跨海傳播研究：<br>以台灣、星馬地區之建築彩繪瓷版為例               | 康格溫  | 115 |
| 戰後臺灣造船公司的技術學習與養成                                 | 洪紹洋  | 153 |
| 高雄市都市景觀變遷的空間分析                                   | 王文誠  | 195 |

# 過客詩人的南洋色彩贅論 ——以康有為等為例\*

黃錦樹\*\*

## 論文摘要

二次大戰後，東南亞那些中國人慣稱之為南洋的國家紛紛獨立為民族國家。在國族打造的過程中，在地文化理所當然的成為構造新國家認同的主導要素，而華人文化（尤其是華文與華語）被看成是負面的，妨礙新國族形成的成份。在這種情況下，華裔知識菁英、政客、寫作者都有不愛國的焦慮，都急於緊抓本地元素以表達他們自己的認同，並創造出對應於民族國家的華文文學，如馬華文學。那些在地元素，多為斯地的地方色彩、地方景致、事件，後來更被強化為「書寫此時此地的現實」這樣帶著政治意識的馬華現實主義綱領。

作為五四文化運動的繼承者，那些知識份子、寫作者普遍接受了新文學的意識型態，並不接受於十九世紀末、二十世紀初出現於該地的舊文學，那些作者多為中國過境官員、文人、外文官，甚至政治流亡者如康有為。

本文以康有為的南洋詩為焦點，那些詩寫於他從新加坡到丹將敦、檳城，被慈禧太后的手下追捕、接受英殖民政府的保護期間。康的南洋詩表達了他對光緒生死安

---

\* 本文曾宣讀於【2007海洋文化國際學術研討會】（基隆：國立臺灣海洋大學人文社會科學院主辦，2007.11.1-2）。

\*\* 國立暨南國際大學中國語文學系教授。

危、帝國傾覆的憂心，同伴犧牲的悲愴，及自己的此時此地的現實。那借來的時間與借來的空間裡，在其詩的空間中，南洋風光（那雲、水、花、月，天風與海濤）也承載著閒適與快意。

但這些成就或許在大部份馬華新詩之上的舊詩，是很難被新加坡或馬來西亞的華文文學接受的。因為康有為畢竟是過客，他來自中國，後來又回去了。因此這些南洋詩不免是文學史的贅瘤。

**關鍵詞：**南洋地方色彩，認同文學，流亡，贅論

## 前言

亡國原為好詩料，保身最好託辭章。<sup>1</sup>

南洋，二次大戰後的東南亞民族國家的華文文學，是移民社會的產物，自然也是殖民主義的後果之一。這都已是老生常談了。東南亞的開發（殖民現代化），殖民經濟掠奪、老中國的走向世界、秩序重整，印刷資本主義的興盛、華人資本家的壯大，都是關聯的背景。馬來半島特殊的地理位置，政治流亡者與不同世代不同政治立場的中國士人的南遊，使得十九世紀末葉的南島有著異乎尋常活絡的文學活動。雖然在推動歷史方面，文學的力量相對於政治經濟，幾乎微不足道。其時在中國士人筆下含混的稱為南洋的這些地域，分屬不同的殖民帝國（英屬馬來半島，荷屬印尼群島，西班牙、美國據菲律賓群島），人在其間活動，文學緩慢的發展。作為外來者的華人苦力，因不識字而在文字表述的世界裡沈默，一代代的經驗與感想都歸於瘖啞。只有斷爛的墓碑廟誌，勉強道出一點零星的歷史殘句。因未被記載而歸於自然歷史的人的活動，直到白話文運動後，情況才稍稍有所改善。但仍不免是片斷而零碎的。

---

<sup>1</sup> 康有為〈聞丘仙根工部歸里，與黃公度京卿各爭詩雄。文人結習，別開蠻觸，以詩問訊，且調之。〉  
康有為著，上海市文物保管委員會編，《萬木草堂詩集》（上海人民，1996：128）。

更甚者，在短短的幾十年間，接踵而至的是當地的去殖民活動、民族主義——改良與革命（民族革命與共產革命）——文學都被深深的捲入了。其後是民族國家的建立，華人作為移民或移民後裔，被邊緣化自不待言。<sup>2</sup> 依民族國家邏輯建立的國家文學，自然也給華文文學一個與該族群相當的位子，<sup>3</sup> 在邊界上甚至邊界外的虛線上。嘲諷的是，以馬來半島為例，自30年代即有南洋色彩的提倡，<sup>4</sup> 四〇年代有馬來亞地方文學的提倡，<sup>5</sup> 二戰後更有馬華文藝獨特性的的大爭辯，<sup>6</sup> 都朝向建立一個馬華文學的本土綱領。在這本土綱領裡，部份帶有左翼色彩（啟蒙、教化、喚醒，反殖反封建），同時要與中國文學做區隔，有當家做主的意味，以呼應當地民族國家獨立的進程。但這種本地化的客觀依據是甚麼呢？無非是當地的獨特生活狀況與場景，熱帶的風光與風土，此時此地的現實。更重要的是它的主觀依據，對當地的政治認同。馬華文藝獨特性的內核是炙熱的本土政治認同，建國後自然轉化成國家認同，即使它先天的不被國家認同。換言之，馬華文學在建國前即已是一種認同文學。文學史的斷代切割也是以（國家）認同為依據，最典型的例子是 1965 隨著新加坡從馬來西亞分裂出去而創生了新華文藝。以馬來西亞為例，帶著悲劇意味的，認同被內化於馬華文學的自我界定中。有趣的是，作為生存狀態的反映，建國後的馬華文學相當部份成了抗議文學，抗議政治上的種種不公；部份是鄉土文學，抒寫小人物的生存狀況。而本地風光也者，毫無疑問的處處皆是，構成了文學基本的背景。然而這樣的文學不免是問題導向的，處於深深的存在焦慮之中。為了認同，它切割掉太多東西了。就縱向而言，它切掉了時間其實十分鄰近的舊文學，尤其是過境或短暫居留的晚清文士們的在地寫作；而就文學論文學，富有表現力的晚清大師們的寫作，其實不乏啟發性——除了

---

<sup>2</sup> 新加坡也許是唯一的例外，但在策略上，不得不把華人改造成另一種人（受英國文化濡染者），以與其他民族共量。

<sup>3</sup> 作為例外的新加坡在這一點上沒好多少，華人的去族群化對華文文學來說當然是一個災難：失去讀者也難以栽培接班人。

<sup>4</sup> 詳細的討論見楊松年，《戰前新馬文學本地意識的形成與發展》（新加坡國立大學中文系/八方文化企業，2001）第四章〈南洋色彩萌芽與提倡時期的新馬華文文學〉（33~84）。

<sup>5</sup> 前揭書，第五章〈馬來亞地方文學的提倡〉（85~105）。

<sup>6</sup> 見方修的「經典」論述，《戰後馬華文學史初稿》（吉隆坡：董總出版，1987）三、四、五章。

他們總是心向祖國，總是有個祖國可以回歸（就認同來說，是首要的問題。於文學則否。）我們可以嘗試追問，這些產生於新馬華文文學史前時代的中國過客的南遊詩，對當地的文學史而言，到底有怎樣的意義？也嘗試理解，他們眼中的南洋、他們筆下的本地風光，對今日的我們而言到底有怎麼的啟發意義。

本文以康有為的南洋詩作主要個案討論，間旁及其餘。南洋詩者，即康有為流寓南洋所作詩。稱南洋而非南遊，以和其他短暫遊歷的詩人（如邱逢甲）做區別，一則因為康氏相關詩作數量較多，再則是居留時間較長，且身份特殊。他是其時晚期中華帝國舉足輕重的政治人物（政治犯），也是學派領袖，極富象徵意義。而關於康有為這些詩作，李慶年的《馬來亞華人舊體詩演進史》有過討論，可是對康氏的閒適之作不止刻意輕描淡寫，還語帶輕蔑，大概是帶著對康氏「擁資自肥」的道德判斷，不齒其人，遂及其詩。<sup>7</sup>而且該著本身即輕視文學本身的討論。<sup>8</sup>

## 天風海濤與憂思：逋臣康有為的南洋詩

1910年初，流亡已十載的康有為 53 歲了，整理平生詩作，寫下三首七言絕句，詩題甚長，有描寫有敘事：「立春日，檳榔嶼校定詩集畢，攜旃理倚亭欄望海，香氣襲行人。霧雨迷蒙，淒然有懷」——

淒迷山海霧冥冥，校罷新詩似夢經。

獨有朝雲陪寂寞，茅亭賞雨倚雲聽。

懷抱千秋八表思，滂沱四吐欲何之。

靈光愕愕為誰發，綿邈芳馨寫付詩。

---

<sup>7</sup> 見氏著，上海古籍，1998：171~182。

<sup>8</sup> 李著第 32 頁，「作品採用標準」五點：1 關心國家、社會、民族的作品；2 關心新、馬社會的作品；3 有關新、馬人民生活的作品；4 具有新、馬地方色彩的作品；5 內容平淡，藝術技巧特出的作品。五點皆「內容」取向，令人懷疑抱持的是狹隘的社會寫實及反映論的意識型態立場。2、3、4 點傳達了作者的本地意識；而第 5 點卻最令人費解：書中未見對「技巧特出」的分析。總而言之，該著基本上把詩當成社會史料。因而所謂「舊體詩演進史」者，其實是從舊體詩中所見之社會演進史也。雖然，該著的考索之功仍值得稱道。



誰令憔悴作詩人，三度檳榔嶼上春。

澤畔行吟騷賦者，千秋人誦屈靈均。<sup>9</sup>

第一首由景入情，遠處山海大霧迷濛，敘事者校罷詩作恍覺如經歷了一場夢，自比被貶謫的蘇東坡，幸虧還有小妾相伴聽雨。展開康有為擅長的誇示，心緒橫跨古今及空間的盡頭，大雨滂沱般的不知該往何處去。這諤諤之士的神思之光、悠遠的香氣（發自香草，象徵忠貞）<sup>10</sup> 只好賦予詩篇。在《楚辭》的典故系統裡，香草是被貶謫的忠臣的自況，順著這思路，自比行吟澤畔的屈原。希望能和他一樣，雖然在政治上不得志，卻憑詩篇得以不朽。這是中國傳統流亡文人最常投射的四個對象（屈原、韓愈、蘇東坡、杜甫<sup>11</sup>）的首選。在康有為流亡詩中並不鮮見。如悲勤王事敗的〈北難日急……〉<sup>12</sup>第四首頸聯：「淒涼悲葬碧，騷賦泣招魂」（124）；〈二月十五日，麻六甲海上看月〉（癸卯1903）頸聯：「回天縮地無神術，去國離家賦大招。」（173）〈己酉腊，南蘭堂前後行吟徑，扶病與王公裕望海〉（1909）七絕的尾聯：「行吟憔悴巡花徑，誰作招魂誦楚騷？」（296）更全面的則是庚子年（1900）的〈題菽園孝廉《選詩圖》〉七絕五首的一、四、五首：

華夏文明剩竹枝，南洋風物被聲詩。蠻花駝鳥多佳處，恨少通才作總持。

中原大雅銷亡盡，流入天南得正聲。試問詩騷選何作？屈原家父最芳馨。

褒姒滅周天喪亂，離騷憂國語涕洟。銀河手挽無多淚，應識憂思托選詩。（117~8）

<sup>9</sup> 《萬木草堂詩集》298~299。

<sup>10</sup> 芳馨典出屈原〈九歌 湘夫人〉：「合百草兮實庭，建芳馨兮廡門。」〈九歌 山鬼〉：「被石蘭兮帶杜衡，折芳馨兮遺所思。」

<sup>11</sup> 康有為詩師法杜甫，甚至汪辟疆（1887~1966）在其《光宣詩壇點將錄》批評他「惜未能絕去摹擬」。汪氏〈近代詩派與地域〉記載了一段康有為的反應及其批語：「『某經史學問可謂前無古人，但作詩卻未能忘情杜甫。』蓋南海最熟杜詩，全集一千四百四十八首，殆能成誦。」（二書均收於《汪辟疆說近代詩》上海古籍出版社，2001引文見頁40。）關於康「最熟杜詩」，梁啟超《飲冰室詩話》言之尤詳。而康氏自述，〈避地檳榔嶼，不出，日誦杜詩消遣〉很有代表性：「亂離日已甚，憂思日已多。我欲托詩史，鬱結彌山河。每讀杜陵詩，感慨更摩挲。上念君國危，下憂黎民病。中間痛身世，慷慨傷蹉跎。（下略）」《萬木草堂詩集》133~134。

<sup>12</sup> 題長不錄，後文仿此。除非該題與討論有關，否則只截取第一句。



第一首扣緊南洋詩，直接道出南洋詩的客觀優勢：南洋風物，即「多佳處」的「蠻花駝鳥」（帶著一點點中原的傲慢）。而以地方風物為主要抒書對象的正是竹枝詞，那在傳統詩學中一直被視為俗調者。在南洋，它卻是華夏文明的現成型態。雖非明顯的自況，但建議邱菽園選詩應以屈原《離騷》為軌範標竿，換言之，所謂的「天南正聲」是一種逋臣的憂國詩，預設了欲望的矢量：北望中原。這自然也預設了一種士大夫的志向。其中最當之無愧的，當然非康南海本人莫屬了。

有趣的是，許多年後，在馬來西亞建國後的數十年內，種族邊緣化造成的精神困局讓諸多大馬華裔現代詩人都以他們的白話調動這一原型（尤以天狼星詩社的首領溫任平為最），<sup>13</sup> 紛紛「作楚騷」。

自戊戌政變（1898年9月）出亡後，受星洲名士丘菽園之邀，1900年初康有為偕梁鐵君等往新加坡，不久即接受英殖民政府的保護，因此他不只是傳統的流亡者，其處境接近現代意義上的政治庇護（受「大庇」於殖民政府）。在1898~1913十六年的流亡生涯裡，康有為曾七度往新加坡、檳城。1900年出亡後在英人的保護下曾短暫的落腳於馬六甲外海的丹將敦島（1900年7月~8月間），<sup>14</sup> 隨後被接往檳城總督署，歷時達一年半，除學術著作外，也寫了不少詩。其他時段的暫居（細節見前引張著），也總少不了詩。<sup>15</sup>

<sup>13</sup> 參筆者，〈中國性與表演性〉《馬華文學與中國性》（台北：元尊，1998:129~130）謝川成，〈現代屈原的悲劇——溫任平詩中的航行意象與流放意識〉氏著，《現代詩詮釋》吉隆坡：天狼星詩社，1981。當然二者間的根本差異也不能忽略。康有為式的楚騷是建立在真實的君/臣關係上的，有一個真實的帝國為想像的依據；而後者，則是抽象的，一種文化想像。甚至更多源於審美情趣上的認同——色彩濃烈、「字質稠密」的楚辭很合中國性——現代主義者的脾胃。

<sup>14</sup> 關於康有為在新馬的詳細研究，參張克宏，《亡命天南的歲月：康有為在新馬》（吉隆坡：華社研究中心，2006）這裡的敘述基本上根據此書。

<sup>15</sup> 在近代中國文學史的脈絡裡，汪辟疆把他列入嶺南派的領袖之一，與朱次琦、黃遵憲、丘逢甲並列。（《汪辟疆說近代詩》，40）與後二者同屬詩界革命的「新派詩」，也是個被學界承認的詩人。關於康有為詩的評價，錢仲聯的論斷言簡意賅：「…而他出國以後，『地中山海遍登樓』，得江山之助，詩境益宏闊，成就亦較前為高。陳衍稱其『以逋臣流寓海外十餘年，多可傳之作。』（見《石遺室詩話》卷九）堪稱公允之論。」（錢仲聯編著，《近代詩鈔》貳，江蘇古籍，2001：1156）但陳衍詩話在上述論斷後舉的例子卻是些康氏週遊列國以新事物新景象（瑞士賞雪賞花、錫蘭訪佛跡）入詩的四、五言長詩。見錢仲聯編校，《陳衍詩論合集上冊》（福建人民出版社，1999：118~9）惟錢編《近代詩鈔》選了十多首康有為南洋詩。

其時的康有為，身當壯年，名震海內外。是保皇黨，也是維新運動的首謀；在學術上，是今文經學的當代大師，有不少追隨者。此外，書法、書論均雄傑一世。流亡期間，詩文之外，也到處留下他橫掃千斤的墨跡。對清廷而言，是欲殺之而後快的逃犯；對他自己而言，剛開始的幾年還力謀勤王，但自唐才常起義失敗（1900年7月）、康氏有乾沒捐款之嫌後，繼之以暗殺清廷高層的計畫失敗，輔佐君王以擘畫維新大業的士大夫之志似已夢碎。偶而好似有一線機運，轉瞬又化為煙灰。而且一直生活在被暗殺的陰影裡。即使在週遊中眼界大開，也無補於用世。流亡是看不到終點的流亡，英雄在等待中老去。況且在那瞬息萬變的時代，新的救國方案早已提出——彼時革命黨活躍於新馬——還沒等到他結束流亡，他就已成了過時人物，一個老古董。甚至他部份的弟子和追隨者都已棄他而去，從改良轉向革命。諷刺的是，後來正是革命的結果讓他得以結束流亡生涯。已經是歷史人物的康有為，彷彿不再有未來，他被歸屬於過去。罪臣的身份隨舊王朝的覆滅而死去，再度返國時他成了遺民：過去歷史的剩餘物，<sup>16</sup> 贅人。

因此流亡期間可說是一段被隔離出來的時間。十餘年流亡生涯，往返印歐間滯馬來半島總計約四年，斯地（尤其是檳城）幾乎就是他流亡人生的歇腳處，意義自不尋常。「七度馬來亞的流亡歲月，既讓康有為充滿了歡愉，又讓他飽嘗了事業不成與生活無助的創傷。」<sup>17</sup> 而流亡初期一年多的詩作147首，他自己輯為〈大庇閣詩集〉<sup>18</sup>。此外〈逍遙遊齋詩集〉有數首南洋詩，〈南蘭堂詩集〉163首中也有部份相

---

<sup>16</sup> 有趣的是，他1922年（返國八年後）在杭州的一場遭遇，題序敘之甚詳：「壬戌年正月十四夜，自滬來杭，道過戲園，有告以今夕演光緒帝痛史者，下車觀之。甫入場，即見扮現老夫冠帶在台上，觀者指而議論嘆息，不知老夫之在現場也。感嘆傷心，口占得十八章記之，後之讀者應有感也。」（《萬木草堂詩集》，頁417）在現場看到他人演出的過去的自己，那已進入大眾的公共記憶，而本尊似已已成多餘之物；當事人都死去多年，事過境遷，那生命中巨大的創傷成為廉價的歷史劇，有切身之痛的自己徒然為之心痛而已。其詩三、五、十八均可參看，其詞曰：「猶存痛史懷先帝，更復現身牽老夫。優孟衣冠台上戲，豈知台下有真吾。」「事無成敗過雲煙，劇裡君臣嘆逝川。太息諸人皆拱木，天遺一老我生存。」「電燈樓閣鬧梨園，笳鼓喧天萬眾繁。誰識當年場上客，今宵在座痛無言。」他的存在像鬼一樣被視而不見。

<sup>17</sup> 張克宏前揭，頁96。

<sup>18</sup> 討論的康有為詩均見於《萬木草堂詩集》（頁112），在此書中依序編為卷五、七、十、十一。

關詩作，〈憩園詩集〉寫於新加坡，也有多首。這些詩作或有說明性的小序，甚至詩題本身就是數十字的說明，有紀事的功能（宋代詩人優為之）。或者說，以紀事代詩題，有清楚的詩史—我史的書寫傾向。<sup>19</sup>以〈大庇閣詩集〉的第一首詩（「天荒地老哀龍戰」）為例，詩題竟然長達 52 字，<sup>20</sup>而該詩本身不過 56 字。紀事性、長如小序的詩題（似可簡稱為題序，詩題兼小序）詳載時、地、人、事、物、意，提供了充份的理解脈絡：「己亥十二月廿七日，偕梁鐵君<sup>21</sup>、同富侄、湯覺頓<sup>22</sup>赴星加坡，海舟除夕，聽西女鼓琴。時有偽嗣之變，震盪余懷，君國身世，憂心慘慘，百感咸集。」（112）詩集的小序也有類似功能，如〈大庇閣詩集〉的小序：「庚子春，徙圖南溟。及夏，英海門總督亞力山大館我於其庇能節樓，名之曰大庇閣。居十五日，至辛丑十月乃去。是時廢立難作，京邑邱墟，鈴雨淋道，勤王不成，思君憂國，怨憤而作，都為《大庇閣詩集》，凡一百四十七首。」（112）也相當清楚的指明那些詩作的著地、心態背景、甚至主題：勤王事敗，憂君被廢，怨憤難抑。典型的流亡詩。〈南蘭堂詩集〉的小序中有數行功能近似：「自光緒戊申秋訖己酉，卻曲迷陽，檳嶼臥疾，板輿迎養，號所居曰南蘭堂。」（263）「卻曲迷陽」典出《莊子 人間

<sup>19</sup> 因此，相較之下康有為的馬來亞遊記就乏味得多。《列國遊記 巫來由紀》（上海人民出版社，1995：68-69）非常簡略，寥寥千餘字，純是歷史地理描述，不帶多少個人的感情色彩。詩史是中國亂離詩最重要的體裁之一。肩負著以詩見證歷史的功能。詩史—我史也者，以個人的閱歷，見證歷史的變遷。但因為康有為有很強的自我意識，自以為負有特殊的天命，因此其詩除了紀事性強之外，自傳衝動也很強。生怕被別人寫的歷史遺忘似的。因此所見證的歷史處處有我。

<sup>20</sup> 翻檢康氏詩集，以一段紀事性的文字做詩題似乎是他個人的老習慣。

<sup>21</sup> 梁鐵君（1857-1906年）名爾煦。麥村人，少時好擊劍游俠，後折節讀書，研習佛學和王陽明學說。長期在梧州經營鹽業，傾力接濟維新黨人。戊戌變法失敗後，棄家追隨康有為，流亡國外多年。光緒三十二年（1906年）奉康密令回國行刺慈禧太后，事泄殉難。《訓德志資源》<http://www.sdlib.com.cn/sdzh/ReadNews.asp?NewsID=554>。

<sup>22</sup> 湯覺頓（1878~1916），名睿，號荷庵，先籍浙江諸暨，生於廣東番禺，自幼勤奮好學，與梁啟超同門于万木草堂。時值清朝末年，目睹內憂外患，民不聊生，萌發變法強國之感，乃離家北上，投入反對封建統治的鬥爭，戊戌政變後赴日本。1900年潛回國內，參加唐才常起義。失敗後再度流亡日本。辛亥革命後回國，出任財政部顧問和中國銀行總裁，但因袁世凱專制弄權，國事日非，憤而辭職。比及袁世凱帝制自為，背叛共和，乃奮起討袁。後死於廣東都督龍濟光之手。《湯家村》<http://www.tangjiacun.com>。

世》：「迷陽迷陽，無傷吾行。吾行卻曲，無傷吾足。卻曲迷陽」，迷陽，荊棘；卻曲，曲行。「卻曲迷陽」；滿途荊棘，繞道而行之意。板輿，親長之代詞，這裡指的是母親。這段小序中強調的還是流亡的悲苦一面。

譬如初抵星島這一首：

天荒地老哀龍戰，去國離家又歲終。起視北辰星暗暗，徒圖南溟夜濛濛。

亂雲遙接中原氣，黑浪驚回大海風。腸斷胡琴歌變徵，怒濤竟夕打艨艟。<sup>23</sup>

光緒二十五年，己亥年農曆除夕（西曆1900年初），天荒地老，無窮無盡的荒涼，感嘆群雄割據征戰（龍戰）；中原板蕩，而逃亡的臣子感慨又過了一年，帝星依舊黯淡，流亡地大霧迷濛。鋪天蓋地的沈悶從南洋連接到中原，琴聲急厲，兼之大風大浪不眠不休的拍打著戰艦。整首詩就浸泡在水氣濤聲裡，「天荒地老」、「竟夕」都傳達了一種無窮無盡的時間連續感。這首詩，淋漓盡致的寫出一個逃臣（「逋臣」）的家國感懷，同時也寫活了「南溟」這個意象。南溟，亦做南冥，即南洋、南海（而康有為因係廣東南海人，亦被稱康南海，也是個巧合），《莊子·逍遙遊》：「是鳥也，海運則徙於南冥。南冥者，天池也。」而南溟相對於北溟（《莊子·逍遙遊》：「北溟有魚，其名為鯢。」）而溟字，《說文》云「小雨迷濛」。同年奉派往馬來半島調查僑情的丘逢甲（1864~1912）在〈自題南洋行教圖〉中也有「莽莽群山海氣青，華風遠被到南溟」<sup>24</sup> 曾到馬來半島投資失敗的晚清「唐音」大家楊圻（1875~1941），也著有南溟詩多首。

確實，康有為的南洋詩或南遊詩有不少憂國傷逝之作，其最著者如五古長篇〈六哀詩〉哀被殺的戊戌六君子，〈哭祭軍機陳郎中次亮〉、〈遣人入北尋幼博唐所，攜骸南歸〉、〈自星坡移居檳榔嶼，京師大亂，乘嶼出狩，起師勤王，北望感懷，十二首〉及〈北難日急，江南軍來歸，聯合南五省義士興師勤王。將用日本挾藩之策，先行之武昌，事敗。七月十八日聞唐繼堯丞殉難漢口，烈士林圭等死者三十人，祭之，哀愴心肺〉、〈庚子八月五日，閱報，錄京變事〉、〈癸卯二月初五生日，祀先人，念

<sup>23</sup> 《萬木草堂詩集》（112）

<sup>24</sup> 《丘逢甲集》（長沙：岳麓書社，2001：470）。

母。一身孑然，流竄絕國，先墓被掘，弱弟受戮，身後無子，思君憂國，為之慘然》等等以詩為史，或涉身世之傷：親人骨肉暴屍、祖墳被毀、有失人子之責，甚者幾同歌哭。但以〈自星坡移居檳榔嶼……〉最末首為例，想像的敘事最終回到此時此地，眼前景「檳榔樹」、「絕島」：

綠遍檳榔樹，紅開皂角枝。山雲飛浩浩，海雨聽離離。

絕島悲魚鱉，秋風怨鼓鼙。夜深故國夢，兩載月明時。（123）

無可避免的，南洋風物會進入視域，隨著時間的推移，流亡的賦閒（〈題大吉嶺山館影圖，立松下者，同壁也。避地得樂，回念京師血流，不知塞翁之馬，誰為得失也〉「身世無依反得閒」）在悲苦的流亡詩之外，他也寫下了相當數量的閒適詩，描繪歡悅的情狀。〈檳榔節樓牀前對山，每朝暾既上，小婢開門，蒼綠溢目，得意如在羅浮匡廬間也〉：

中原憂患滿人間，海外逋亡轉放閒。高樹當樓朝日上，臥牀攤被看青山。

羅浮和匡廬都是中國有名的神仙居所（前者在廣東，後者即江西廬山），這首詩及其題序都直率的寫出閒居之樂、住地景色之美，「避地得樂」並非虛言。<sup>25</sup>在許多詩中，他都以中原/海外對舉，又如〈檳榔嶼漫行，遇西人元日感嘆〉的首二聯：「累年絕域長為客，北望中原愁殺人。海外風塵吾漸老，蠻中雲物日相親。」（129）前者是凶險之地（屬於漸漸遠去的過去，時間凝結），而後者是安樂的居所（真實的現在，時間流動）。在這封鎖的時間裡，詩人對週遭事物產生了感情。心緒轉換間，有時有點矜持，流露出一點無奈，如〈檳島避地，衣物典盡〉中所云「吾亡海外已天幸，誓欲震飛救無力。日啖三升太負腹，大庇閣中空嘆息」（131）因無可奈何而及時行樂，憐取眼前：「倚欄終日望中原，淡月窺廊雨打門。浮海居夷吾亦樂，便稱此地作桃源。」（〈檳榔嶼夜月倚欄〉，138）在某些瞬間，真實的歡樂，構成了康有為這系列詩作的基調。

<sup>25</sup> 康有為的流亡，帶著小妾僕傭保鑣門生，即使住在荒島上，過的還是上等人的生活。



以下嘗試列出康氏從丹將敦島到檳城間的若干佳作，或可作為當前方興未艾的地誌書寫之先驅。先看前者。

\*〈七月，偕梁鐵君及家人從者居丹將敦島燈塔島在麻六甲海中，頂有燈塔百尺，照行海船，吾居在塔院頂樓中。<sup>26</sup> 鐵君深得佛理，日談無生，或對坐石上，以相證悟。〉三選一：

大海蒼蒼一塔高，秋深絕島樹週遭。我來隱居無言語，但見天風與海濤。

\*〈攜婉絡坐石上，口占絕句，末忽念聖上，為人改定〉三選二：

大海茫茫絕島坡，朝雲常伴老東坡。七尺石峰三丈樹，因緣小坐此盤陀。  
潏潏（引按；應做「潏潏」，廣大貌）乾坤起大風，青茫海氣接鴻濛。塔燈照  
我光無睡，斗大明珠墜海中。

\*〈丹島多奇石，拾得百枚，以壓歸裝，鐵老亦相與拾石自遣〉：

袖中滄海帶歸來，割取雲霞錦一堆。丹島壓舟無異物，行裝怪石百餘枚。  
皚皚白塔壓丹宵，大海濤頭起怒潮。日日崖濱來拾石，秋風吹浪雨蕭蕭。

\*〈丹將敦島拾古木甚嶙峋。題詩其上〉

斷木輪囷棄海濱，波濤飄泊更嶙峋。他時或作木居士，後萬千年尚有神。

\*〈七月朔，入丹將敦島，居半月而行，愛其風景，與鐵君臨行回望不忍去。然聯軍鐵艦，日繞島入中國，見之憂驚，示鐵老〉

丹將敦島居半月，弄水聽潮憶舊蹤。海浪碧藍分五色，天雲樓塔聳高峰。  
風號萬木驚吟狖，濤湧崩崖嘯臥龍。隱几愁看征艦過，中原一線隔芙蓉。前即

---

<sup>26</sup> 傳聞燈塔內壁有不少康氏題詩。2005年7月朋友帶著我和家人到該岬角一遊，但該燈塔竟未並未開放參觀，告示牌上的說明也無一語涉及康氏，只詳述馬來人的歷史傳說。即使有康氏題壁，大概處境也如同那個被他題詩的海邊漂流木了。

芙蓉嶼，可通大陸也。<sup>27</sup>

在這些詩裡（及未引的其他同系列詩章），都表現出一種單純的歡樂：和小妾、門生玩水弄潮、撿石、在漂流木上題字，好似真無憂無患。風、濤、海、石、燈塔、明月……，自然景物並沒有象徵的重負，顯現其明淨怡人的本色，好似詞可以直接轉換成物，讓讀者進入那自足飽滿的自然世界，與物同遊。作詩者也回歸詩人本色，享受大自然的贈予，效東坡之豁達應世。第二首除朝雲外，「盤陀」（石不平、不平之石）亦用東坡、放翁詩典，東坡詩〈遊金山寺〉：「中冷南畔石盤陀，古來出沒隨濤波。」<sup>28</sup> 放翁〈山園雜賦〉：「偶據盤陀坐，還扶之柳栗行。」（《劍南詩稿》卷二九）<sup>29</sup> 即使是怒濤也僅僅是怒濤，不似「天荒地老哀龍戰」那樣作為大亂的隱喻。只有最後一首，因目睹經馬六甲海峽開往中國的軍艦，改變了心緒，因「愁看」而憂中原，海濤再度成為隱喻。前五首那類詩的簡單樸素，「平淡而近自然」，也許是詠丹將敦島的絕無僅有之作，<sup>30</sup> 充份體現出抒情詩的魅力。第六首的「木居士」用典，韓愈〈題木居士之一〉：「火透波穿不計春，根如頭面榦如身。偶然題作木居士，便有無窮求福人。」<sup>31</sup> 也因為其情境和韓詩十分相似：歷經自然考驗的漂流木，被文士偶然見到，題字其上，讓它變成一具被天風海濤雕出的木神像。但這動作的模仿，與其說是一種宗教式的行為（漢字的魔力讓它從自然進入文明，有韓詩的依據），不如說是一種嬉戲（題詩而非題字，好似調侃那木頭）：和撿石頭一樣屬於沙灘上的遊戲。<sup>32</sup> 第五首的「吟狢」（長尾猿）在《九歌 山鬼》（「猿啾啾兮夜鳴」）中出現過，以其地之原始，有猿啼亦不足為奇。但用典（包括以「臥龍」自比），讓語詞多了一層文化背景，召喚古之典型。含蓄的憂思，一樣是佳作，只是從一種類型走進另

<sup>27</sup> 《萬木草堂詩集》〈大庇閣詩集〉頁120~121。

<sup>28</sup> 蘇東坡，《蘇軾詩集》卷七，中華書局，1982：307~8。

<sup>29</sup> 陸游著，錢仲聯校注，《劍南詩稿校注》四，上海籍出版社，2005：2009。

<sup>30</sup> 也許直到當前的馬華文學，已經失去老式抒情能力。時事嘲諷或政治抒情覆蓋了一切。

<sup>31</sup> 見錢仲聯《韓昌黎詩編年集釋》（上冊）卷三，上海古籍，1984：270。

<sup>32</sup> 以康有為的文化身份（晚清大思想家、書法家）這題字大概也不能等閒視之。假使該漂流木還在（一如南洋流存的康氏題匾），必然身價非凡——必屬文化財——成為物神也不稀奇。南洋迄今沒有與康同等級的書法家。



一種類型。

必須補充說明的是，前引前三首詩各從兩組詩中挑出，而該兩組詩往往三首中有一首憂思（有「回首」的動作），呈現中原/此地（南海、海外、絕域）的結構。譬如第一組「七月」的第三首即是「北京蛇豕亂縱橫，南海風濤日夜驚。衣帶小臣投萬里，秋來絕島聽潮聲。」第二組的第一首「半輪新月上微明，打浪朝朝起大聲。偶作瀛洲仙眷屬，不堪回首望神京。」因此很顯然是「避地得樂」、「身世無依反得閒」，也可解釋是苦中作樂。但正因為三首中有一兩首純閒適，也可說為它保留了個純粹的空間。

另外關於檳榔嶼之詩，也可舉幾個例子。如〈檳嶼督署秋風獨坐閱報〉：

「憂患盈天塞太空，樹聲爭戰起長風。樓台寂寂無人到，廊外藤花開小紅。」

抽象的憂患相對於眼前具體的小紅藤花，後者有點睛之用，頗富情致。或如〈中秋夜，檳榔嶼絕頂英督別墅，步月四首〉：

萬松夾徑幾徘徊，露浥垂蘭香扑來。小坐松蔭雲繚繞，月明萬朵白花開。  
山路高低萬樹蔭，樓台無數抗山岑。夜來步履三巡數，花影松濤十里深。  
天風浩浩白雲行，海氣濛濛高嶼橫。絕頂樓台人獨立，俯看下界月華生。  
十丈牙旗颭晚風，海棠覆地殢飛紅。俯視萬家燈火冷，茫茫天海月明中。

得江山之助，居高臨下——畢竟他住的是總督府，雖是寄居，卻也暫時借用那個權力最上層的制高點，那樣的視野，把絕佳風景盡收眼底，營造成一種滄茫的意境。

又如〈漫行檳榔嶼山頂，群山深迤，大木垂藤，礙路幽絕，採花以歸〉：

長松滿壑樹參天，大石為牀席地眠。山路深深人不到，白雲無盡海無邊。  
山游亂踏果何之，便遇窮途亦不悲。十種名花採歸去，明燈醉酒聽歌詩。

樹、石、山、雲、海聯繫出仙境如畫，〈檳嶼山頂縱遊〉（3 之 2）亦然，無事有閒，爬山採花，賦詩不言志：

山居十日了無事，贏得新詩一卷來。酌井看雲天海闊，詩中雲氣自縈回。

山花山草滿籃歸，幾擔山香下翠微。喜得玉紅花雨樹，濺濺石瀨過苔磯。<sup>33</sup>

寫來不食人間煙火，從屈原杜甫一躍到王維、孟浩然的世界去了，而為山水詩。集中長篇七古〈檳榔嶼頂看雲〉狀雲之奇變，直如一篇雲賦。

約十年後「庚戌夏四月，自檳榔嶼移居星架坡」，其時 53 歲的康有為已遍遊印度、歐美，身旁的「朝雲」也換了人，仍然寓憂患於閒適，但憂多於樂，〈南蘭堂詩集〉、〈憩園詩集〉多倦遊愁苦之音，中原/絕地的對比頻頻出現（相似的結構是椰蕉棕桐/芍藥牡丹），如庚戌七月十四日，為梁鐵君俠士殉節日，陳酒祭之〉、〈庚戌除夕，居星架坡海濱丹容加東，與旃里步海沙，壑松石，長椰夾道，夕照人家，接目皆巫來由吉寧人。去國十二年，傷念存亡，雲物淒淒，遂有浮海居夷之感〉、〈聞新疆滇警〉等，只有〈小雨，偕旃理攜同凝兒晚步新坡蓄水湖堤〉及〈十二月二十三日，在星坡海濱之丹容加東，夜深觀海濤海浴有感〉、〈辛亥人日立春，星架坡海濱曉起，視萬綠匝地，嫩晴濃熙，皆椰蕉棕桐鳳尾草，不得見故國梅花牡丹也〉第二首，庶幾近之。〈小雨〉：

薄雲細雨潤湖堤，綠草青茨到水西。百丈曲欄環白石，千林斜照倒清溪。

碧漪澹蕩暮山遠，白閣微茫野火迷。沙上兒嬉不歸去，晚蟲唧唧晚煙低。

皆眼前景，如在目前，詩意飽滿。〈二月花朝夕，攜何媵旃理水塘步月，還憩園聞木樨香〉末二聯：「祖師禪意通葡萄，居士香聞證木樨。繞屋循廊光可掇，花蔭樹底霧微迷。」花香月色，詩情畫意，看不出那是現代世界的一角。詩人的技藝把它轉化成亘古的詩境。又如〈辛亥人日立春〉：

晚潮捲浪岸淘沙，夕照皺煙天滿霞。隱隱青山轉帆艫，深深綠樹隔人家。

手攜婦孺尋螺蛸，網集漁人得蟹蝦。喜入立春又人日，醉眠芳草忘天涯。

人日散步，攜何媵金蘭及稚子同凝行海沙，拾螺蛤蛸蛸蟹，歸而醉臥。

<sup>33</sup> 以上引詩均見於《萬木草堂詩集》之〈大庇閣詩集〉。

寫攜妾子海邊遊玩，儼然一幅快樂的親子同樂圖。閒適但有人間煙火氣，一片太平景象。但第三首總結式的七絕又變成這樣：

飛鳥驚枝天欲曙，候蟲吟草月微明。深宵不寐頻欹枕，似聽三邊鼙鼓聲。

「醉眠芳草忘天涯」酒醒後卻失眠，早起的鳥已經開始活動了，蟲聲提醒季節變遷，怡人的浪潮恍然如戰鼓。一如〈送春〉末聯，小序言「將去坡」，「獨愁鼙鼓催春色，夢入東華只愴然。」一樣有倦遊之意。

這系列詩中，比較突兀的當數這首詠物詩——〈星坡所居憩園有檳榔，綠幹圓黃子繁垂，甚愛而摩撫之〉：

大葉粗枝綠幹圓，孤高淨直上雲煙。垂黃簇簇酣秋色，結子貞心最栗堅。

對檳榔的喜好，大概一方面因它不是中國慣見之物，少見多怪（50年代流亡台灣的現代詩人亦愛檳榔樹，有詩賦之）。其實從整個馬華文學的發展來看，檳榔一直不是那麼有代表性的南洋風物，一般而言，一定是榴槤、椰子、香蕉、橡膠、油棕，康有之鍾情檳榔，大概也是偶然的興會，但從「孤高淨直」、「結子貞心」的用語來看，其細寫檳榔樹的特徵，也賦予它若干道德價值。不無自我投射的意味。而〈大庇閣詩集〉中的〈檳榔嶼放歌行〉前數句「樓東檳榔樹，樓西椰子樹，樓南紅英樹（按：疑即火焰木），樓北黃花樹（按：疑即阿勃勒），樹樹相鄰引官路。」但都只是作為引子，基本上不用竹枝詞的寫法，曲盡民俗（這方面的晚清大家是黃遵憲<sup>34</sup>）。總而言之，康氏詩作寫出的南洋本地風光，都被放在抒情詩的結構裡，大部份都被詞語轉化了，本地風光都被消融進古老的抒情格式，那漢詩的普遍性，那世界。感物吟志，呈現為純粹山水詩的並不多，而即使天風海濤雲霧，也非南洋獨有。只有檳榔蕉椰等，但也談不上多有意義。能像黃遵憲〈番客篇〉那樣藉由敘事進入歷史世界的（真正差異之所在。這後來被白話小說所承接），畢竟非常罕見。但康氏以其豐厚的學養，獨特的身世，餘事做詩人；感物之銳，發為詞章，亦成典範。流亡期間留下的詩篇水平

<sup>34</sup> 其傑作〈番客篇〉早成經典，從一場當地華人的婚禮寫到海外華人的生存處境，而論者已多。

或許還在僑居新加坡五十年、終老於斯的大名士丘菽園之上。<sup>35</sup>

## 錯失的歷史：哀南溟

比康有為早到新加坡八年（1892，任新加坡總領事）的外交官兼大詩人黃遵憲，新加坡三年的經歷讓他留下若干捕捉當地形象的詩作（有的據學者推測是返鄉後追寫者），其中名作〈番客篇〉之外，如〈新加坡雜詩十二首〉、〈以蓮菊桃供一瓶作歌〉、〈眼前〉、〈寓章園養疴〉、〈養疴雜詩〉都是，<sup>36</sup> 尤其是養病之作，有閒適之趣，如〈養疴雜詩〉之〈頽牆殘月竹冥冥，閃閃微燈三兩星。絳帕白衣偏袒舞，時聞犬巷吠流螢。〉尤有情致，殘月、微燈、流螢、犬吠、舞者，但難掩一股蕭瑟之氣。〈寓章園養疴〉寫中年哀樂，病，兼之身在異國，遂有北歸之想，亦自比東坡：

海色蒼茫夜氣微，一痕涼月入柴扉。獨行對影時言笑，排日量腰較瘦肥。

平地風波聽受慣，頻年哀樂事心違。笠簷蓑袂枕榔杖，何日東坡逐北歸？<sup>37</sup>

雖非流亡者，但因身不在中原，一樣有流寓的放逐感，故而調動了那被放逐到天涯海角的蘇東坡的經驗模式，看不到章園（時新加坡閩籍福商章芳林別墅）的甚麼特殊景色，只有一個相對熟悉的中國詩人的感性世界，那世界也是過去詞人騷客心靈的投影。

〈番客篇〉論者多矣，<sup>38</sup> 以一場當地華人的婚禮為主體，以「山雞愛舞鏡，海燕

<sup>35</sup> 關於丘菽園的生平及詩作的討論見楊承祖，〈丘菽園研究〉《南洋大學學報》第三期，1979：98~117。楊頗給予丘的詩作好評，認為其詩雖不如晚清諸大家，但「如與同時寄生邊遠心戀宗邦的詩人相較，蓋已遠出雅堂之上，而與丘仙根齊足比肩。」（117）頗有過譽之嫌。而朱杰勤的〈星洲詩人丘菽園〉《亞洲文化》第七期，1986：19~28，則未見新意。

<sup>36</sup> 討論見王力堅，〈馳域之之觀 寫心上之語——論黃遵憲的南洋詩〉《廣東社會科學》1997年4期。115~120。

<sup>37</sup> 本節引詩均與〈番客篇〉同見於《入境廬詩草箋注》卷七。

<sup>38</sup> 近年的討論如前舉王力堅文外，又如黃炎子，〈黃遵憲《番客篇》等華僑詩述評〉《廣東教育學報》1996年1期，20~24。

貪棲梁，眾鳥各自飛，何處無鴛鴦」起興，而山雞和鴛鴦均色彩斑斕，也定下該場婚宴和本詩華麗的基調。細寫主人與賓客的穿戴、婚禮的具體進程、音樂、食物，各族賓客的模樣，均為前此中文詩罕見的南洋「本地風光」。其後焦點轉向各華裔富豪賓客，有漫畫式刻畫的海運業鉅子、礦業鉅子、種植業鉅子、貨殖鉅子等，最後落點在這些華人與祖國的關係上。一則是暴發受妒「豈不念家山，無奈鄉人薄」；更甚者清初海禁之策讓他們為罪民棄民，「國初海禁嚴，立意比驅鱷」，視野拉高到凝視海外華人的集體困境，需要一個祖國來保護，「譬彼猶太人，無國安足託」，「同族敢異心，頗奈國勢弱。雖則有室家，一家付飄泊。」至此番客的客被發揮出一層更深的意涵：被雙重排擠而無根。更甚者因缺乏教學機制，文化失落：「倉頡鳥獸跡，竟似畏海若。一丁亦不識，況復操筆削。……識字亦安用，蕃漢兩棄卻。愚公傳子孫，癡絕誰能藥？」最後歸結於近代華人往世界各國的大量移民，及歐美的排華敵意，提出中國應提供必要的保護，<sup>39</sup> 與及「番地應設學」。涉及的華人生存及教育問題一直延續至當代。換句話說，黃遵憲詩篇中談到的華人「番客」問題，是該問題的起源情境：「近來出洋眾，更如水赴壑。南洋數十島，到處便插腳。他人殖民地，日見版圖廓。華民三百萬，反為叢毆雀。」在西方殖民擴張下，華人以勞工的身份被引入，但華人因為沒有祖國的保護，而備受歧視虐待（「比聞歐澳美，日將黃種虐」）。而不重視文字文化，以致無法自我表述，以致發生過的事率多如雲煙流逝，或為斷爛碑文，或為傳說。〈番客篇〉於是可視為是篇代言之作。以他所描繪的那些土生華人，如果要自我表述，要麼是以方言，要麼是土語，或者用殖民者的語言。當地華人並無此文化資本。

1908年（光緒三十四年），晚清唐詩派名家楊圻（雲史，1875~1941，李鴻章的孫婿，「少負清才，詩文詞馳譽當世」）<sup>40</sup> 到新加坡任南洋總領事，兩年後（1900）集資在馬來半島投資橡膠業，<sup>41</sup> 至其破產的1915年間，他許多時間都逗留在被他稱為南溟的南洋。他旅居的時間和康有為多有重疊，因為身份的關係（官員 vs 逃臣），

<sup>39</sup> 外交官黃遵憲遍歷歐美，對這一「近代問題」知之甚詳。其詩篇多有涉及。如〈逐客篇〉等。

<sup>40</sup> 李猷，〈楊圻傳〉附錄於馬衛中、潘虹點校，《江山萬里樓詩詞鈔》（上海古籍出版社，2003）698。

<sup>41</sup> 陳瀨一，〈楊雲史先生家傳〉《江山萬里樓詩詞鈔》附錄，694~5。



未見有交集。著有以南洋為背景的詩數十篇（收於《江山萬里樓詩詞鈔》卷三），和康、黃之作類似，大致分兩類，憂患與閒適，長篇歌行和短章。閒適之篇如〈幽居〉、〈閒居〉、〈聞猿〉、〈獨坐〉、〈樓上〉、〈重至星洲〉、〈星洲山池曉起〉等雖寫於「絕域」，眼前景雖殊，但意境卻似曾相似，如唐人集子中的回聲。感受不到多少地方感，都被語言調整為近似的熟悉意象。即使如〈宿巫來人野舍夜雨〉這樣的詩，也是如此：「我愛番人家，醉後清眠足。雷雨到天明，屋後一峰綠。」（79）當地人（番人）不過是無關緊要的背景，詩意還是典型的唐音。大概因為公共身份的相似（均為外交官），其長篇（五律及歌行）也和黃遵憲類似，注意到大環境國際關係裡的南洋與中國。但他似乎比黃遵憲更強烈，有一種立足民族國家立場的感慨，頗以清廷忽略了南洋、以致拱手讓以歐洲殖民者為恨。如〈哀南溟〉長篇小序之歷數明以來中國與南洋的歷史淵源、華人移民史，其豪傑之仕曾雄據一方，「當時中國全盛，四夷震慄，苟有人羈縻之，則若輩子孫，列若藩封，而今之英屬五萬方里，荷屬七十三萬方里，如荼如火之南洋群島，為我中國有可也。」（68）「至今日而臥榻之側，龍盤虎據，時機之失，可勝追哉？」（67）或〈新嘉坡感懷〉小序中之「南洋各島，自菲律賓以至印度，星羅棋布，實為中國之附庸。至新嘉坡而地勢一束，天生咽喉，為中國之門戶、歐洲之孔道。苟為中國屬者，一夫當關，而歐船不得越雷池一步。」（72）相關詩篇感慨這樣的歷史錯失，以致當地華人即使是豪傑之仕也「事跡不彰、姓氏不著」——當然也因為南洋華人即使有歷史，也因文教學術之貧瘠（相對於生存、繁衍、發家，那總是次要的），沒有充份的記載。沒有記載，就好像沒發生過。但即使有記載，又怎樣呢？

## 贅言

楊圻的感慨當然早已不合時宜，那麼清楚的、理所當然的站在大中國的立場。在南洋各國獨立後，這樣的言論即使作為歷史陳跡、即使對早已認同當地的華裔而言，也顯得刺眼。馬華文學史上的本土論爭，理所當然的以中國認同為敵，切割出僑民文藝與馬來亞文藝，清楚的道出它自身的意識型態基柢——認同比文學更根本。因此它

從起源之初就是政治的，即使一直到建國前馬來半島的華文文學還是以南來文人——（在地化，或即將離去的）過客們——為骨幹，傾向性還是最受關切的。雖然歷史弔詭的讓南洋群島各民族國家的華文文學都被邊緣化至死滅的邊緣——不管你多認同還是多不認同，也不管你寫得好不好。語言的民族性即是其歷史原罪，因此一切內部的論爭似乎都顯得多餘。

而在認同的視野裡，比南來（新）文人更早南來的過客，南來（舊）文人的寫作，對當地華文文學（現代華人民族主義、啟蒙意識型態的產物）而言總顯得尷尬：它裡裡外外格格不入。它比較像是過去的遺跡。褪色的紀念碑。因為那樣的表述方式已經後繼無人——即使白話文的書寫，也傳承得非常困難。

1940 年代郁達夫南遊後，在〈幾個問題〉中提出，只要出現一位大作家，著力寫南洋題材，「有南洋地方性的文藝，自然會成立」。<sup>42</sup> 如今很清楚的知道問題並沒有那麼單純。以 50 年代前殖民時代的狀況言，有雄厚文化資本的「文化資本家」（傳統士大夫如康、黃、二丘之流，新文人如郁達夫、胡愈之）不免是過客（除非被迫死在南方），即使寫下了佳作，也往往只屬於他們自己，他們的來處、歸處；因為漢文化即使在華裔居多的星加坡也屬過度，在新的國族打造（不論是新加坡人、馬來西亞人、印尼人、泰國人、菲律賓人）過程中，以語言文字表現的漢文化幾乎都是負面要素（物質文化被容忍的空間相對大些）。回歸祖國的大師如康、黃之輩，其作品裡的南洋特色也不會是太重要的元素，在他們廣大的世界裡，聊備一格而已。有或沒有，並不會讓他們地位增加或減少甚麼。但對尋找南洋特色、本地風光的南洋研究者（或華僑學學者），卻顯得意義非凡。因為那些光景銘刻、見證了大師們曾經到此一遊，彷彿有一道微弱的光曾經照亮總是雲霧蒸騰的南溟。那幾乎是好事者們僅有的、該牢牢抓住的。大環境讓華人文化人處於盆栽境遇，<sup>43</sup> 過去不會有大作家（死於斯的丘菽園、郁達夫都成了歷史盆景），將來也不會有，有的只是漢文化的多餘物——用較古典的表達，即是贅——其實是贅肉。

<sup>42</sup> 此文在各種郁達夫的文集都可見，隨手引自欽鴻編、溫梓川著《郁達夫別傳》（銀川：寧夏人民，2006）附錄。頁 222。

<sup>43</sup> 討論見筆者，〈馬華文學與（國家）民族主義〉《中外文學》34 卷 8 期，2006 年 1 月，177~192。



1898年丘逢甲為丘菽園的《菽園贅談》寫序時，對此「贅」字即有一番發揮——從贅瘤、贅行、……經之贅、史之贅……贅人、贅地，<sup>44</sup>雖然他是從儒家士大夫經世致用的立場來區分贅與非贅，亦不免有「春帆樓下晚濤急」割台的身世之痛：「以中國諸省而有臺島，亦中國之贅也。僕乃不能居游其間，以力保其贅，輾轉窮愁，著書無日，是真贅人而已。」（763~4）「天下固有贅地焉，以亞洲大陸而有南洋群島，亞洲之贅也。」南遊的康有為或楊圻，那一段人生對他們而言也不免是贅，或可外之為贅生；而其詩，於當地則為贅詩。即使詩不贅，其中的南洋色彩也不免於贅（是為贅色）。時移事往，即使是執守民族文化的南洋華人也不免成了贅人——他們所守護的殘破不堪的中華文化，又何嘗不為國族打造之贅瘤？吾此文此論，又何能免於贅乎？嗚呼！

2007年10月

---

<sup>44</sup> 〈《菽園贅談》序〉，《丘逢甲集》761~765。

## 徵引文獻

### 一、參考書目：

- 丘逢甲，《丘逢甲集》，長沙：岳麓書社，2001。
- 馬衛中、潘虹點校，《江山萬里樓詩詞鈔》，上海：上海古籍出版社，2003。
- 康有為，《列國遊記 巫來由紀》，上海：上海人民出版社，1995。
- 康有為著，上海市文物保管委員會編，《萬木草堂詩集》，上海：上海人民出版社，1996。
- 陸游著，錢仲聯校注，《劍南詩稿校注》，上海：上海古籍出版社，2005。
- 黃遵憲著，錢仲聯箋注，《人境廬詩草箋注》，上海：上海古籍出版社，1981。
- 錢仲聯，《韓昌黎詩編年集釋》（上冊），卷三，上海古籍，1984。
- 錢仲聯編校，《陳衍詩論合集上冊》，福州，福建人民出版社，1999。
- 錢仲聯編著，《近代詩鈔》，南京：江蘇古籍出版社，2001。
- 蘇東坡，《蘇軾詩集》，北京：中華書局，1982。

### 二、近人論著：

#### （一）專書

- 方修，1987，《戰後馬華文學史初稿》，吉隆坡：董總出版。
- 李慶年，1998，《馬來亞華人舊體詩演進史》，上海，上海古籍出版社。
- 汪辟疆，2001，《汪辟疆說近代詩》，上海：上海古籍出版社。
- 張克宏，2006，《亡命天南的歲月：康有為在新馬》，吉隆坡：華社研究中心。
- 欽鴻編、溫梓川，2006，《郁達夫別傳》，銀川：寧夏人民出版社。
- 楊松年，2001，《戰前新馬文學本地意識的形成與發展》，新加坡：新加坡國立大學中文系/八方文化企業。

#### （二）論文

- 黃錦樹，1998，〈中國性與表演性〉，《馬華文學與中國性》，台北：元尊，頁129~130。

謝川成，1981，〈現代屈原的悲劇——溫任平詩中的航行意象與流放意識〉氏著，  
《現代詩詮釋》，吉隆坡：天狼星詩社。

王力堅，1997，〈馳域之之觀 寫心上之語——論黃遵憲的南洋詩〉，《廣東社會科學》，第4期，頁115~120。

朱杰勤，1986，〈星洲詩人丘菽園〉，《亞洲文化》，第7期，頁19~28。

黃炎子，1996，〈黃遵憲《番客篇》等華僑詩述評〉，《廣東教育學報》，第1期，  
頁20~24。

黃錦樹，2006，〈馬華文學與（國家）民族主義〉，《中外文學》，第34卷8期，頁  
177~192。

楊承祖，1979，〈丘菽園研究〉，《南洋大學學報》，第3期，頁98~117。

### （三）其他

<http://www.sdlib.com.cn/sdzhi/ReadNews.asp?NewsID=554>。

《湯家村》<http://www.tangjiacun.com>

## Superfluous Discourse on the Nanyang Local Color in the Writings of the Traveller-Poets: The Case of Kang Youwei

*Ng, Kim-Chew\**

### Abstract

After the Second World War, countries in Southeast Asia--the region used to be called Nanyang by the Chinese--gained their independence from the colonial empires. In the process of nation-building, local culture was the dominant element in creating the new national identity, while Chinese culture (especially Chinese language and writing) was seen as a negative element in forming national unity. Under such a circumstance, Chinese intellectuals, politicians and writers were anxious to be accepted as patriots. They tried to be more localized, to grasp the local elements to represent themselves and to create a local Chinese national literature, e.g., Chinese Malaysian literature. Those elements, represented mostly as scenes of local color from local places, form the so-called reality of here and now (此時此地的現實) as well as Nanyang picture (南洋風光).

Being successors of the May-Fourth cultural movement, these intellectuals and writers inherited the ideology of the vernacular New Literature, and they rejected the old writings that mostly written by the nineteenth century traveller-poets, late Qing civil officers, and diplomats such as Huang Zunxian, Yang Yin, and political exile like Kang Youwei.

This article focuses on Kang Youwei's Nanyang Writings, the poems he wrote when

---

\* Professor, Department of Chinese, National Chi-nan University.

he was a political exile, under the threat of arrest order from the Qing government. Living in a borrowed time and a borrowed place, he moved from Singapore, Tanjun Tuan, to Pulau Pinang, protected by the British government. Kang's Nanyang poetry represents his emotion and expresses his worry for Emperor Guangxu, the empire's corruption, his comrades' sacrifice, and his own reality of here and now. Meanwhile, the scenes of Nanyang expresses the innerscape of his poetry: the cloud, the tree, the sea, as well as the wind and the billows (天風與海濤); they expressed his sense of leisure and comfort in a life of anxiety.

Such poems, in fact, attain higher literary quality than most Mahua new poetry, but they have hardly being accepted as Chinese Malaysian or Singaporean literature because Kang came from China and returned to China eventually. Under the category of nation-state and the ideology of New Literature, Kang's literary endeavor becomes superfluous.

**Keywords:** Local color of the Nanyang, literature of identity, exile, superfluous discourse

收稿日期：97.02.22

接受日期：97.06.13

# 「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏—— 達悟族口傳文學中的 「動物故事」及其內在文化意涵研究

陳靜容\*

## 論文摘要

達悟族現存的口傳文學相當具有獨特性，它展現了達悟的文化傳統、禁忌、神靈崇拜、生活型態以及神話傳說等各面向的特色。由採集完成的故事內容進行觀察，達悟族人與動物的關係確實是密切且特殊的。目前針對台灣原住民動物故事進行詮釋分析的學者並不多，且仍未見以達悟族動物故事為主題的學術研究專論；然整體言之，達悟族動物故事的討論確是值得開發的研究面向。

因此本文汲取民間文學「口傳」、「變異」、「集體」三項本質為研究視點，以達悟族口傳文學中的動物故事為主要材料，發現「命名」活動、族群信仰、文化禁忌及海洋文化提供的資源等，有機構合成動物故事成形與發展的外緣條件。而階級的模糊化、善惡「人性」取代動物屬性、人與動物情的深刻描寫等，則呈現達悟族口傳動物故事之與漢族動物故事有別的風情所在。

口傳故事對於達悟文化的意義，已不僅僅在重塑文化的原貌，而是應當更積極

---

\* 國立東華大學通識中心兼任講師。

地踩在文化材料的沃土上，溫故而「思新」。或許，當達悟人面對外來異文化的衝擊時，口傳故事正可以扮演一面傳統的鏡子，讓達悟人隨時可以照見過去、思考未來！

**關鍵詞：**達悟族、口傳、動物故事、命名、信仰、海洋

## 一、前言

蘭嶼，這個夏曼 藍波安筆下「原初豐饒的島嶼」<sup>1</sup>，自 1902 年日本人類學家鳥居龍藏發表《紅頭嶼土俗調查報告》之後，便吸引許多民族學研究者加入研究的行列，其中更不乏有英、日籍學者的投入，相關研究成果蔚然可觀。<sup>2</sup> 蘭嶼達悟族的社會文化與傳統生活之所以如此受到學者的重視，或即如《重修台灣省通志 住民志同胄篇》所記：

雅美族（達悟）的居地孤懸海中，長久以來，幾乎未與其他族群有所往來，而能一直維持固有的生活方式與文化傳統。蓋從語言的相通程度，文化特質的相似之處，與始祖傳說中的線索，顯示雅美族人與今菲律賓巴丹島、巴布揚島上之先住民族群有密切的關連，而與本省其他先住民族群迥異有別。<sup>3</sup>

蘭嶼孤懸海中的特殊地理位置，加上其與南島民族間的密切交流關係，如此得天獨厚

---

<sup>1</sup> 夏曼 藍波安，《原初豐腴的島嶼——達悟民族的海洋知識與文化》，國立清華大學人類學研究所碩士論文，2002 年。另夏曼 藍波安亦在以〈蘭嶼，原初豐腴的島嶼？〉為題的文章中，痛切指陳蘭嶼島海域近年所遭受的污染與破壞。夏曼 藍波安，《航海家的臉》（台北：印刻出版社，2007），頁 163-165。

<sup>2</sup> 自日人鳥居龍藏提出報告之後，亦有岡本參太郎就達悟族之習慣法、傳說與部落組織方面做出調查報告，而後鹿野忠雄、瀨川孝吉完成《雅美族圖誌》；另如英國學者 E.R.Leach、美國學者 G.P.Murdock 等，均不遺餘力地投入達悟文化與社會結構的研究工作，顯見日本及歐美學者對達悟文化研究之積極與重視。相關研究說明可參：衛惠林、劉斌雄，《中央研究院民族學研究所專刊—蘭嶼雅美族的社會組織》（台北：中央研究院民族學研究所，1994），頁 3。

<sup>3</sup> 〈住民志同胄篇〉，《重修台灣省通志》第二冊（台北：台灣省文獻委員會編，1995），卷三，頁 839。



陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

的條件，自然孕育出有別於臺灣本島原住民文化之「海的達悟」。學者浦忠成在其討論敘事性口傳文學的著作中，曾引基辛（R.Keesing）對於「自然人」的定義，並由此衍申：

一群人所組成的團體或族群自有其集體運轉的生活模式與行為準則，這種模式與準則通常就是區分文化歸屬的基礎。<sup>4</sup>

達悟族既有如此特殊的文化環境，則必然在其接觸自然、迎向自然、詮釋自然的同時，生產出許多屬於自然、屬於部落的口傳故事。達悟族現存的口傳文學相當具有獨特性，它展現了達悟的文化傳統、禁忌、神靈崇拜、生活型態以及神話傳說等各面向的特色。這些資產彌足珍貴，一如夏曼 藍波安所言：

過去部落裡的空間流傳著許多許多朦朧而神秘的故事，那些故事我的長輩今日又重複的說給我聽，就像月球與潮汐的變換牽引著我神遊在寧靜海。<sup>5</sup>

就達悟文化的傳遞與保存而言，口傳文學於其間著實扮演了舉足輕重的角色。目前學者對於達悟族口傳文學的研究，焦點多置於「文化」與「神話」的關係。因此一方面有語言、人類學者積極著手採集即將散佚的口傳故事，另一方面則有多數文化研究者試圖從不同的角度切入詮釋，希冀進一步突顯達悟文化與外來異文化間的扞格衝突。這當中更不乏達悟族作家的參與投入，如素人作家夏本 奇伯愛雅，他關切的是土地、造林、宗教與原住民珍稀化的問題，認為代代相傳的口傳故事使得「雅美人」彼此間的認同得以延續，所以開始進行故事採集的工作。<sup>6</sup> 另夏曼 藍波安《八代灣的

<sup>4</sup> 浦忠成，《敘事性口傳文學的表述》（台北：里仁書局，2000），頁37。

<sup>5</sup> 夏曼 藍波安，《航海家的臉》，頁33。

<sup>6</sup> 夏本 奇伯愛雅：「這本書故事內容粗淺不足，也因為文化歷史變遷之緣故，因而沒有充分表達文藝的風味，……不過它能表現出雅美族的文化價值與真情的流露，以及雅美族原古文化的風味……。」由此可看出，夏本 奇伯愛雅其實是自覺且主動地收集蘭嶼各部落的口傳故事，而其主要目的，並非是為了配合熱門的文化研究，其言：「最主要的目的，是給予孩子們能深入瞭解雅美文化故事的情趣，以及給予兒童更多的讀物，增廣他們知識領域及發揚『雅美族』優良文化，共同配合蘭嶼整體發展。」簡單來說，達悟族的口傳故事承擔了延續文化傳承的使命，其中內含的文化價值亦不言而喻。

神話》中，亦收錄許多達悟族的口傳神話，其於書前自序道：

小的時候，在沒有被褥的冬季的夜晚，父親為了溫暖我瘦瘦的體格，經常以結實有力的胳膊緊緊地把我裹在懷裡，而後講些好聽的雅美童話故事，讓我融在這樣的時空裡安詳的睡著。……人（父親）確實老了，但是父親的神話故事更精彩了，故事裡有了詩歌，有了雅美曆法的知識，有了祖先的歷史演進，增加了許多雅美人應該瞭解的傳統知識、生存技藝等等。……在上山伐木的過程，父親的神話教育我，因此體驗故事裡頭言及禁忌的事物，確實與島上的生存環境息息相關。……我以為，初民民族神話故事之流傳，有其充分的自然背景及必要的社會條件；而這些便是她的文化世界觀、哲學觀、價值觀等的整體。<sup>7</sup>

由夏曼 藍波安這段切身的紀錄可以發現，很多達悟族的口傳故事其實被視為「童話」來看待，而這樣的「童話」往往又寄託了「教育」的實質作用，隨著達悟族小孩年歲的增長，父執輩會口傳不同文化層次的故事，藉以教育這些逐漸長成的達悟族人。在這種狀態下，關於自然宇宙或人與自然、物種間的關係往往是先被認知的部分，動物故事即是此中的一環。<sup>8</sup>

目前針對台灣原住民動物故事進行詮釋分析的學者並不多，惟如李福清〈台灣原住民動物故事初探〉<sup>9</sup>一文，然其並未針對達悟族動物故事進行探討；另大陸學者王甲輝、過偉主編《台灣民間文學》中專闢「高山族民間文學」一章，內有「高山族動物故事」的討論，但此書並未引錄達悟族的動物故事。因此，目前仍未見以達悟族動

---

以上參夏本 奇伯愛雅，《釣到雨鞋的雅美人》（台北：晨星出版社，1992），頁 6-8。

<sup>7</sup> 夏曼 藍波安，《八代灣的神話》（台北：晨星出版社，1992），頁 1-2。

<sup>8</sup> 李福清在討論台灣賽德克人神話故事時，即曾指陳：「台灣原住民民間文學中民間故事極少。可以說剛剛開始形成，但有動物故事，原始的幻想（神奇）故事及一些個別的生活故事。……民間故事最早的，最古代的一類是動物故事……。」達悟族的民間故事中，最古代的一類是否為動物故事，目前尚無足夠的證據可證成，然由許多採集完成的故事內容進行觀察，達悟族人與動物的關係確實是密切且特殊的。以上參李福清，〈賽德克人神話故事初探〉，載《21世紀台灣原住民文學》（台北：財團法人台灣原住民文教基金會，1999），頁 248。

<sup>9</sup> 李福清，〈台灣原住民動物故事初探〉，載胡萬川 編《台灣民間文學學術研討論文集》（南投：省文化處出版，1998），頁 53-66。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

物故事為主題的學術研究專論，這可能是因為達悟族的口傳故事現今仍在採集進行階段，且達悟文化具有不同於其他民族的獨特性，使之研究成果無法與台灣其他原住民族並置齊觀；相對的，對台灣本島原住民族群的研究經驗也無法全盤挪借至達悟文化的研究，因此現今以達悟文化為主題的研究成果，並未形成一共同趨勢，而是以散狀的局部開發議題為主。

整體而言，達悟族動物故事的討論確是值得開發的研究面向，雖然目前達悟族的口傳故事仍不斷地進行採集、累積，然一方面口傳故事的大致架構已經成形；另一方面，採集完成的民間口傳故事已經累積有一定的數量，可以提供進一步的研究討論。因此，本文亟欲在此基點上，以達悟族口傳文學中的動物故事為主要材料，除探討動物故事成形與發展的外緣因素之外，再進一步檢視其內容中所展現的文化意涵。另為了突顯達悟文化中「人」與「動物」的特殊關係，其實是一種取消人類「階級」優位性、體貼動物屬性的文化特點，此種文化特點與南島民族及臺灣本島原住民文化較近似，而與漢族傳統思維有天壤之別，故本文以之與漢族或藏族動物故事相較，希冀可以由此揭示達悟族口傳動物故事之難能可貴與精彩處。

在研究材料的範圍設定上，因達悟族文化與動物間的關係相當密切而特殊，故有如「半人半羊」等口傳故事材料將一併融入探討。此外，「海洋」對於達悟族人的生存繁衍來說，具有非凡的意義，因此口傳故事中關於「魚類」的傳說，亦一併納入動物故事中進行討論，以明「海洋」之於達悟口傳文學發展的意義。

本文所進行的詮釋模式，是以民間文學「口傳」、「變異」、「集體」<sup>10</sup>三項本質為視點，也就是試圖在口傳或故事異文的「變異」中尋出「不變」的集體文化特徵，這些文化特徵都是達悟族可貴的資產，也是達悟族人經驗智慧的寫照！

---

<sup>10</sup> 關於民間文學的本質特點，目前學界仍處於眾聲喧嘩的紛呈狀況，很難定於一說；然其中有三項已獲得普遍共識，即為：集體性、口傳性、變異性。所謂「集體性」，乃指「無名的集體的創作」，且「集體」亦預設了某種文化特色的延續與流傳；「口傳性」，即口頭傳播；「變異性」，是因「集體」與「口傳」的過程而產生變異，然相對有一「傳承」的意味。也就是從其「變異」處見口傳故事之異文發展；另亦可從不變之處見得傳承與穩定的一面。以上參曾永義，《俗文學概論》（台北：三民書局，2003），頁47-59。

## 二、達悟族動物故事成形與發展之文化因素考察

原住民族口傳神話或傳說形成的背景，自有其文化系統的成分與特色存在。羅蘭·巴特曾由社會人類學的動態視角切入，討論部族社會結構中的「行為模式」問題，他把「變遷」視為是一個重要的普遍特徵，其言「行為模式」：「必須被視為紛繁蕪雜的過程偶然結合在一起而導致的現象」，且「在分析的每個階段，都應該重視行動、互動，以及人們在實踐中的選擇。」<sup>11</sup> 達悟族傳統口傳故事即須經過這些「變遷」之「偶然」的激盪，且故事的流傳與內容上的變異，同是達悟人與文化互動，進而「選擇」後的結果。

因此大環境文化氛圍之於達悟族動物故事的成形，斯可謂為是一種相對的「外緣」因素，指故事成形或流行之前，外於故事「內容」的種種因素。然值得注意的是，這些因素可能滲入故事內容中成為故事的題材，也可能成為某種文化氛圍，刺激動物故事的出現，故此些因素可視為口傳故事產生的背景條件，包括文化、禁忌、儀式、飲食……等，同時這些因素也可能被內化於故事情節中，強化代代相傳的民族經驗，以「外緣」指涉亦只是為方便陳說之故。以下試分別論述之。

### （一）「命名」、「信仰」與「禁忌」的結合

蘭嶼全島共有六個村落，這六個村落並沒有一致的政治結構或權力核心，雖然有「村長」，但也只是日據時代指定的「頭人」，象徵意義大於實質意義；另日據時代亦曾設置「總頭目」，但達悟族人並不認同此頭銜的權力，他們自行擁護幾種不同的「領袖」代表社會權威，其中包括：「聚落長老」、「漁團領袖」、「復仇戰鬥領袖」、「財富領袖」、「技術領袖」。<sup>12</sup> 由這幾種「領袖」的頭銜，可以推知達悟族人格外重視「傳統知識」、「漁獵技巧」、「勇士認定」、「私有財產」與「特殊技術」等方面。其中「聚落長老」所代表的知識與德望權威，可再層層上溯至口傳神話

<sup>11</sup> 轉引自（美）安德魯·斯特拉森、帕梅拉·斯圖瓦德，《人類學的四個講座—謠言、想像、身體、歷史》（北京：中國人民大學出版社，2005），頁15。

<sup>12</sup> 《重修台灣省通志》〈住民志同胄篇〉，頁883-886。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

中石生人「爺爺」充滿智慧的「命名」活動，此即為達悟族動物故事成型的外緣助力之一。據《重修台灣省通志 住民志同胄篇》中在「聚落長老」一條所記：

老人為雅美族人所承認之主要權威。蓋每一構成村落之父系群單位均有一位族長，由該世系群年齡最大、行輩最高者擔任。又在每一聚落中，總有兩三位全聚落中最高齡且受到尊敬之長者，稱為長老，其中一位年齡最大者為聚落首長。…聚落長老會議係由最高齡之老人，召集幾位長老及各世系群族長參加，無一定之開會期，只有當聚落發生事故時才召開，並非一常設而制度化之組織。若聚落間發生衝突時，則戰爭領袖亦參加討論。<sup>13</sup>

「老人」在達悟族中被認為有智慧、有能力的長者，<sup>14</sup> 年齡越長，地位也就越高。因此在達悟族口傳神話中，唯一有資格為萬物命名的，就是始祖神話中的「石生人」<sup>15</sup>。「石生人」在創世神話中肩負了繁衍達悟族人的使命，到了兒孫輩都已出現並能維持基本生存時，「石生人」又化身成為部落的最高長者，具有為事物定名的權力，因此達悟族中出現了許多以「命名」活動為主軸的動物故事，這也是達悟族人「認識」動物的開端。

這類由「命名」活動衍生的動物故事，大多具有固定的情節結構。均是石生人的孫子外出覓食時，偶然發現會發出奇怪叫聲的動物，當下不敢立刻進行捕捉，於是返

---

<sup>13</sup> 同前註，頁 884。

<sup>14</sup> 夏曼 藍波安《海浪的記憶》：「八十一歲的夏本 心浪頂著頭頂上正午的陽光，從我目擊到的海平線雙槳划船的返航，划船的雄姿是優雅的，達悟話的意思是：殘餘力道的極限。我走向部落的灘頭幫他把船推上岸，他喘口氣的說：『老了，被鬼頭刀魚瞧不起的年歲。』『但，你是被全島的族人尊重的人啊！』我說。」以上參夏曼 藍波安，《海浪的記憶》（台北：聯合文學，2002），頁 17。配合當今達悟族作家的文字作品，可以發現達悟族人對於「老人」的崇敬，除了來自於其智慧經驗的累積之外，因達悟人以捕魚為主要的生存型態，面對海洋中的惡靈，唯有勇敢、聰明並具有高超捕魚技巧的人方得以獲得海神的眷顧，故年老健在的達悟族老人被認為是受到祖靈及各方神靈保護的。

<sup>15</sup> 傳說天神在蘭嶼山上降下一塊大石頭，石頭中迸出一個男嬰，這個男嬰靠著飲用露水長大。後來男嬰長大後右膝腫脹，生出了一個男嬰；不久之後左膝又腫脹，生出了一個女嬰。此後，達悟族人逐漸代代繁衍，石頭生出的男嬰成為達悟族人的始祖，是為「石生人」。以上參（布農族）達西烏拉彎 畢馬，《達悟族神話與傳說》（台北：晨星出版社，2003），頁 33。



家詢問石生人，在石生人的吩咐下，兒孫進行捕捉這一類動物並帶回給石生人鑑識，而後石生人為之命名，此後達悟族人便可以開始捕捉這類動物，亦可以自力豢養成為私人家畜、家禽之一。

達悟族人透過「命名」活動所認識的動物，包括：豬、羊、雞等。<sup>16</sup>就口傳故事內容看來，石生人的「命名」活動似乎成為一種「認識開啟」的儀式，而「石生人」的誕生，傳說是蘭嶼大洪水退去之後，天神把自己的孫子分別塞入竹子與石頭中丟到蘭嶼島上，所以「石生人」與「竹生人」其實就是天神的代言人；簡單來說，「石生人」透過「命名」活動啟發達悟人知識的行為，就是一種「神示天啟」的模式。天神透過石生人的口，傳授種種知識給達悟人，然透過「命名」活動所認識的這類動物，連帶具有神聖性，因此達悟族人並不以豬、羊、雞等為日常肉類主食，這類動物既與神話產生關連，只能作為儀式祭品之用，必須是經過典禮儀式之後，方能均分為數份共同享用；<sup>17</sup>故這類動物故事或傳說的成形，並非單與「生存」有關，其背後承載的是達悟文化「敬鬼神」、「崇拜祖靈」之自然信仰的深刻意涵，具有其獨特性與特殊意義。

「天神信仰」與達悟族動物故事間，有著奇妙的關連。例如傳說中有「羊頭人」的故事：曾經有兩位紅頭部落的祖先，在山上抓到了一個羊頭人，羊頭人非常憤怒，

---

<sup>16</sup> 據林道生採集的口傳故事中有錄：「後來孫子們看到了新奇的東西就帶回來問爺爺，爺爺就一一告訴他們的名稱，沒有名稱的就為他們取名，這些東西包括陸上的各種動物、植物、海裡的魚類、人體的各部位等。爺爺（石生人）就是後來達悟人語言的創造者。」此類故事廣見於達悟族神話傳說故事集中，且內容記錄大同小異，可見達悟人應普遍承認早期是透過這樣的「命名」活動進而認識世界萬物。在此依據的故事版本為林道生 編著《原住民神話 故事全集》(1)（台北：漢藝色研出版，2001），頁183-184。

<sup>17</sup> 據《重修台灣省通志》〈住民志同胄篇〉載：「雅美人之家畜的經濟價值，遠低於其社會文化價值；豬羊並不供作日常食用，除非意外或疾病導致傷亡，否則不會在非節慶或祭儀之時，無端地宰殺烹食。同時，個人不論擁有多少豬羊，亦不用來出售或交換其他財物。在儀式中宰殺的豬羊，既作為獻給鬼神的祭品；另一方面可循社會關係網絡，形成時相往還的互惠交往性交換關係。」參《重修台灣省通志》〈住民志同胄篇〉，頁938。達悟族素人作家：夏本 奇伯愛雅《雅美族的社會與風俗》一書中亦出現相關的記載。參見夏本 奇伯愛雅，《雅美族的社會與風俗》（台北：臺原出版社，1998），頁102-110。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

因此祈求天神懲罰他們，於是其中一人的後頸突然浮腫，而另一人的頭則被扭轉向後。這羊頭人亦會施行使人死後五日復活的法術，曾替巴丹島人作法，使一個小孩死而復活，事後巴丹島人以兩碗金子相贈。<sup>18</sup>

細察此則故事背後的基源問題，仍在突顯達悟人對「天神」的信仰。因為豬羊雞等動物已具有神聖性，因此「羊頭人」不僅可以直接「上達天聽」，請求天神懲罰捕捉他的人，亦同時具有起死回生的法術。由此可知，原始傳說中石生人「命名」的結果，使得許多動物因此具有神聖的色彩，再加上「天神」信仰的結合，同時刺激達悟族動物故事的出現，這是因為動物故事內容，許多正如夏曼 藍波安所言「體驗故事裡頭言及禁忌的事物，確實與島上的生存環境息息相關」，因此不管「命名」或某些特殊「禁忌」是否先於所有故事存在，此二者與「天神崇拜」之間的關聯絕對是刺激達悟族動物故事成形與發展的重要外緣原因之一。

## （二）海洋文化的資源

「海洋」，對於達悟族人來說，不僅僅是賴以餬口溫飽的自然寶庫，它甚至是傳統文化的根源、是海神居處的所在。<sup>19</sup>「海洋」就是達悟族人形成集體知識的基本場域之一。相較於台灣其他原住民族群，蘭嶼達悟族因為地利而與「海洋」產生密切的關聯，故黃旭認為：

傳統的雅美人對於其四周的生存環境，已有廣泛而多樣性的利用和接觸。而在這樣由於對於資源全面利用而勢必複雜的使用方式中，雅美人亦已建構起一套獨特的生產方式，顯示了他們適應生態及自然的智慧。<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> 《重修台灣省通志》〈住民志同胄篇〉，頁853。

<sup>19</sup> 夏曼 藍波安在〈海浪的記憶〉中引其大伯的話：「海浪是有記憶的，有生命的，潛水射到大魚是囤積謙虛的鐵證，每一次的大魚就囤積第二回的謙恭。射到大魚不是了不起的事，但海能記得你的人，海神聞得出你的體味，才是重點。」以上參夏曼 藍波安，《海浪的記憶》，頁30。由此可知，老一輩的達悟人相當尊重「人」與「海洋」的關係互動。「海洋」對達悟人來說，並非只有「維持生存」的意義；相反的，「海洋」是海神給予達悟族人的磨練與祝福，在大海中養成的美德，即是海神祝福護佑的憑證。

<sup>20</sup> 黃旭，《雅美族之住居文化及變遷》（台北：稻鄉出版社，1995），頁33。



達悟族人適應生態及自然的智慧，同樣反映在口口相傳的神話傳說中，所以有飛魚神話的誕生，藉由飛魚神託夢來傳遞飛魚祭時達悟族人應嚴格遵守的規則與細節。<sup>21</sup> 浦忠成指出：

飛魚神話說明當地海洋的生態運轉，界定著達悟人與海洋、魚類的依存關係，由神聖的觀念習俗到世俗的生活細節，甚至社會的組織型態與分工，都要受到深刻的影響。<sup>22</sup>

因此，「人」與「海洋」的依存關係發展出多樣、複雜的飛魚故事；同時，各種不同海洋生物的參與也豐富了動物故事的內容。比如：野銀部落流傳有「帶刀飛魚」的傳說；朗島部落有老漁夫運用智慧以丁字褲釣起鬼頭刀魚的故事；在達悟族的神話傳說裡，更有野銀部落的姑娘與人魚結婚的特殊奇事……。<sup>23</sup> 達悟族口傳文學中經由「海洋文化」孕育衍生的一類動物故事，與「命名」活動所產生的動物故事在內容上即有所差別，此差異大致可以「海」、「陸」為一概括的分限。

整體來說，陸上的動物故事正如前文所言，與命名、信仰、禁忌緊密結合，其來源與發展一致，描述重點多落在「認識」、「延續」、「崇拜」的文化心態上，因此焦點是在「人」對於「文化」整體的互動、參與，以及透過動物故事來間接呈現某些動物所具的神聖性；其中不乏人與動物間互動關係的紀錄，但目前可見已採集完成的口傳故事中，較少有深刻呈現人與動物情誼的口傳故事出現。<sup>24</sup> 源生於海洋的動物故事，雖亦不離禁忌、文化，然有較多的篇幅落在描述「人」與「動物」的關係及情感

<sup>21</sup> 夏曼 藍波安，《八代灣的神話》，頁 117-129。

<sup>22</sup> 浦忠成，《原住民的神話與文學》（台北：臺原出版社，1999），頁 113。

<sup>23</sup> 夏本 奇伯愛雅，《您好，獨木舟》（台北：常民文化，1999），頁 12-15；30-45。

<sup>24</sup> 此處所言「少」，並非意味「完全不存在」；而是與海洋動物故事比較之相對而言，確實較少有深刻呈現人與動物情誼的口傳故事出現。在達悟族口傳動物故事的傳述中，雖亦有故事記錄人與狐間的深刻友情，然此故事中的「狐」已被徹底「擬人化」，牠與人一同居住、生活，甚至一同經歷生、老、病、死。內容情節明顯與傳統動物故事有所不同。因為傳統動物故事中，人與動物雖具深厚情誼，然此情誼是在「各居其所」、「各安其類」的基礎上所發展出來的「知遇」故事，與人狐間超越族類的「共生」關係乃有差別。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

上，如人與鯊魚、椰子蟹成為超越族類的至交好友；人與邪惡鯊魚、吃人章魚搏鬥獲勝的故事；以及特殊的人魚故事類型等。達悟族人對於「魚」有特殊的情感，雖然他們以各種魚類為日常主食，但在天地開創的神話中有記載：

天與地一度極為接近，有一個巨人用手腳將天地頂開，魚從海裡跳出來時，有的黏在天上，形成了銀河。<sup>25</sup>

這類巨人開天闢地的神話類型與漢族是很相似的，但達悟人以「魚」為「銀河」，不僅充滿了浪漫的想像，在開天闢地的歷程中加入「魚」的參與，正顯現達悟族人對於「魚」的看重，而這裡的「魚」，實際上是由單純的生物物種之指涉，轉化成一種具代表性的文化符號，此處即明顯展現口傳文學中「集體性」的創造力量，並進一步由「集體」創造突顯此族群文化的「個體性」，自有其個別且特殊的意義。

雖然，「海洋」並非只專對動物故事產生影響，但達悟人對海洋投射的情感，以及面對海洋試煉所逐漸累積的集體知識，在在都成了動物故事成形與發展的養分。最顯而易見的，除了動物故事以海生動物為主角，故事發生地點以「海裡」或「海邊」為主要場域之外，達悟人相信海邊或海中有許多惡靈的觀念，亦內化至動物故事中轉換呈現。例如夏本 奇伯愛雅記錄一則有關「漁夫末日」的故事：

有一個漁夫出海捕飛魚，卻遇見一條被魔鬼附身的鯊魚，漁夫無計可施，只得躲在船上和鯊魚躲迷藏，雖然人比魚聰明許多，但被魔鬼附身的鯊魚機靈無比，牠一看見人，便很快地把頭搭在船邊角落，現出一排鋒利的牙齒，幾乎把人嚇破膽，船頭船尾來回幾次之後，疲累的漁夫已經沒有力氣再躲藏，最後沈到海裡去被鯊魚吞掉了。<sup>26</sup>

對於海裡有惡靈的說法，達悟人是深信不疑的，有時魔鬼會附身在海洋動物的身上，或者某些魚類就是「魔鬼」的化身，只要遇見這些惡靈往往都會招致不幸。<sup>27</sup>這些海

<sup>25</sup> 《重修台灣省通志》〈住民志同胄篇〉，頁848。

<sup>26</sup> 夏本 奇伯愛雅，《您好，獨木舟》，頁114-117。

<sup>27</sup> 夏曼 藍波安在其書中即曾明白指出，如「大紅魚」即是達悟人不願遇見的海中「魔鬼」。因為「雅

洋惡靈可能對人造成的危害，被轉化成為動物故事內容的一環，兼具有警覺、提醒的意味存在。

除了惡靈的傳說，達悟人亦進一步把「魚」意象化、神怪化，使之成為解釋自然現象的一種說法。有另一則故事紀錄：

椰油部落有兩個年輕人釣上了一條大魚，這條大魚很奇怪，被釣上小船之後就不斷地長大，他們趕緊回航，在部落的海灘上立即處理這條魚，但處理的過程中魚仍然不斷地變大，大到兩個人已經抬不動，有人提議趕快把這條怪魚放到鍋中煮熟吃掉，於是邀集大家來享用大魚的美味，正當有人將煮好的魚湯倒出自己的大碗中時，大地突然開始震動，有許多山頭都塌了下來，石牆也被震垮了，結果這是蘭嶼島歷史上最大的地震。<sup>28</sup>

海洋，一直都是達悟族人照見文化傳統與傳承生活經驗的「活水」。達悟人面對不可預知的自然現象，選擇以自身最熟悉的海洋與魚類來進行解釋，可見海洋文化提供達悟族動物故事成形與發展的素材，除了以海生動物為主角納入神話傳說的題材之外，達悟族人面對海洋所學習到、領悟到的實用技能，與在海上保護自己的各種前人經驗或警惕，亦隨之納入動物故事中，依靠著口口相傳而世代延續！

### 三、達悟族現存動物故事內容要點分析

#### （一）「階級」的模糊化

以達悟族動物故事內容為討論對象，當然不能小覷族群文化本身的影響。田哲益

---

美人最忌諱醜陋的魚『如鯊魚、海鱸、鰻類、魷魚』的血沾上自己的身軀，原因是，親屬間，通常是直系血親將得惡疾或死亡之象徵」。以上參夏曼 藍波安，《冷海情深》，頁179。另夏曼 藍波安亦在他書中指出：「而文化的解釋，海鰻被歸類為會攻擊人的惡靈。」參夏曼 藍波安，《航海家的臉》，頁192。

<sup>28</sup> 夏本 奇伯愛雅，《釣到雨鞋的雅美人》，頁209—211。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

在《達悟族神話與傳說》一書中明確指陳：

從原住民神話傳說故事中可以看出，原住民生活中不變的核心價值觀念是土地、植物、動物和同族群的和諧，原住民的小孩從小時候起就被教育要在土地、植物、動物和同族群族人之間保持和諧。<sup>29</sup>

維持人與天地及宇宙萬物間的和諧共處，是原住民神話傳說中的文化共同信仰；而達悟文化相對於其他台島原住民族群的獨特之處，乃在於其無氏族、階級等組織。<sup>30</sup> 正因為達悟文化中並不看重氏族與階級關係，因此達悟動物故事裡有一個相當顯著的特點，此即是「階級」的模糊化。所謂「階級」，包含人類的權威，以及人類世界中不可動搖之權力結構在動物故事中的投影。

綜觀中國傳統動物故事或寓言中，有許多「狐假虎威」類的故事。「狐」與「虎」所代表的正是階級與權力地位分判的象徵，亦可視為人類社會權力結構的投射；<sup>31</sup> 然在達悟族的動物故事裡，無法以「階級」關係衡定，只可大致區分為「人」與「動物」及「動物」與「動物」間的對應關係。如達悟族「老鼠魚傳說」的故事，內容主要是：

有一隻老鼠與一隻小鳥相約去釣魚。到了中午，老鼠要求小鳥先吃便當，吃完再繼續釣魚，但小鳥覺得現在魚兒正在上鉤，應該盡量地釣，等到魚兒不吃餌了，才休息吃便當。可是老鼠不理會，並任性地開始啃咬船板。鳥兒警告老鼠，如果

<sup>29</sup> 田哲益（達西烏拉彎 畢馬），《達悟族神話與傳說》（台北：晨星出版社，2003），頁 20-21。

<sup>30</sup> 陳奇祿《台灣土著文化研究》：「許多的調查與研究結果卻顯示，除了某些主要的古文化習俗如製陶、粟作、芋作、靈魂觀、長老制度等之外，達悟人與台島原住民族群的文化內涵是存在不少差異的，如無氏族、階級等組織；其社會組織為漁網組織；無獵首習俗；獨具的飛魚文化等。」陳奇祿，《台灣土著文化研究》（台北：聯經出版社，1992），頁 9。

<sup>31</sup> 另如傳統漢藏族故事中有一則動物故事，內容主要是說有存糧的松鼠願把存糧借給喜鵲，卻不願借給烏鴉，因為烏鴉「頭大、嘴笨」，而喜鵲「頭小、嘴尖」。這則故事中以鳥類的聲音來比附烏鴉口拙、不善說話，喜鵲則是能言善道，明顯是以聲音的悅耳與否作為評價標準，且松鼠扮演的即是個評判的角色，烏鴉與喜鵲成了被評價的對象，由此產生了地位高下的階級意識。參許鈺，《口承故事論》（北京：北京師範大學出版社，1999），頁 37。

船板破了會有滲水沈船的危險，自己有翅膀可以飛起來，老鼠到時只能送命，但老鼠依然不聽勸告，最後船真的沈了，老鼠也沈到海底變成了老鼠魚。<sup>32</sup>

在這則故事中，老鼠與小鳥是完全平等的友好關係，沒有任何能力優劣的評價差別，雖然小鳥會飛而躲過一劫，但那是鳥類與生俱有的，故事重點非在彰揚鳥兒的飛行能力，而在交代「老鼠魚」的由來，因此故事當中未見以能力來評價鳥兒與老鼠的敘述。透過這則故事的記錄，不難發現達悟族人是以其獨特的海洋邏輯去認知並理解水世界中的魚類，因觀察老鼠魚之獨特型態與清除環境碎屑的特性，進而在理解與認知的基礎上衍生出此類動物故事。按老鼠魚在達悟族的文化認定裡是屬「男人魚」，夏曼 藍波安曾說：

達悟男人累積祖先的經驗和知識透過日月潮汐的律動認識海裡的魚類，……男人吃的魚是粗獷與堅韌，外加「醜」的長相。<sup>33</sup>

其又言：

達悟人吃魚，是吃魚在海裡的曼妙舞姿，吃魚的漂亮，吃魚的聰明，吃魚的堅韌性格，吃魚的團結，吃魚在海裡的習性被我們賦予的文化意涵。<sup>34</sup>

透過夏曼 藍波安的陳說，足見達悟族的口傳海洋動物故事並不以能力優劣或階級高低為敘說重點，因達悟族所有口傳神話與傳說都承載了文化傳承的使命，具有文化傳遞與理解認知的文化意涵，故於達悟族的口傳故事中，除了對海洋生物的認知記錄外，亦不乏有記錄族人與鯊魚、椰子蟹成為超越族類的至交好友之事蹟流傳，而這樣的故事情節安排正符應了達悟文化最難能可貴之處。

達悟文化中，人與動物的關係除了因應基本「生存」所需之外，若非動物被魔鬼附身或有意危害人類，否則二者之間大致維持一平等共存的狀態。不過這當中還存在另一種弔詭的現象，試以一例來進行說明：

---

<sup>32</sup> 達西烏拉彎 畢馬，《達悟族神話與傳說》，頁 175-177。

<sup>33</sup> 夏曼 藍波安，《航海家的臉》，頁 174。

<sup>34</sup> 同前注，頁 177。



陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

幾千年前，在東清部落有一個男人上山砍柴，途中看到一隻不滿一個月的小狐狸在地上東爬西爬哭著叫媽媽，那人就在不遠處守候著，看看牠媽媽會不會來餵牠，一直到了下午，都不見狐狸媽媽的下落，便將小狐狸抱在懷裡帶回家中，用魚湯、地瓜養牠長大。不到一年的時間，小狐狸已經長成大狐狸，時時主動上山引誘同類帶回家中，讓男人可以飽餐一頓。有時狐狸出門許久未歸，男人也會心急如焚、坐立難安，擔心狐狸的安危。

有一天，狐狸負傷逃回家中，經過男人細問，才知原來遠處有一隻更大的狐狸，於是男人召集了一些族人，全副武裝想要去抓拿大狐狸。到了大狐狸居住的石洞，大家左右圍捕制服了大狐狸，並帶回部落分給大家共同享用，眾人都非常高興。

後來與人類一同生活的狐狸漸漸老了，過了不久就去世了。主人感到非常傷心，不久也一樣去世了，兩個好朋友又可以在天上相逢了。<sup>35</sup>

故事中的男人與撿來狐狸間具有難能可貴的感情。狐狸會自動回饋報答，男人亦會因狐狸晚歸而心急擔憂；然這當中弔詭的是，狐狸為了報恩而引誘同類下山，成為男人的食物，這種出賣自己族類的作為在漢族的動物故事中，結局往往會成為被攻擊的箭靶，然在達悟動物故事中，這種情節安排正顯示其中具有不同於其他民族的意義。

按照夏本 奇伯愛雅所言，這是則具有「紀念」意義的故事，<sup>36</sup> 表示當中的人狐友誼是受到稱揚的，且故事中的人與狐狸相處並非劃分出清楚的「人」/「動物」界限，而是以「朋友」的概念來呈現。所以在這則故事中，可以分解出幾層關係：第一，是「人」與「狐」的關係。當「狐」（動物）成為人類的朋友，則「狐」已自然從「動物」的角色「昇華」。此處所謂「昇華」，所指並非權力地位的升降，而是「族類」的平行融合。因此這隻狐狸自然而然在人類狩獵名單中脫序，牠所代表的已不再是可獵捕的「動物」，牠融入人的族類之中，成為人類生活的一分子，甚至可

<sup>35</sup> 夏本 奇伯愛雅，《釣到雨鞋的雅美人》，頁223-227。

<sup>36</sup> 夏本 奇伯愛雅於此故事文末：「以後的人，為了紀念他們，把這篇有趣的故事流傳民間，成為雅美族的故事。」



以肩負起「打獵取食」的任務，因此在第二層「狐」與「狐」的關係中產生弔詭的認定。「狐」與「狐」本是同族類，不該因為親近人類而出賣自己族類，然正如前文所言，「族類」的平行融合使得「人」與「狐」間的界限被打破，故事中的狐狸吸引同類下山，也只是從事達悟人生存的活動，此中足證在達悟族人的觀念中沒有僵化「階級」觀念的存在，只有善惡、敵我的相對分別。因此，「人」與「狐」、「狐」與「狐」間相互關係的錯置，反而特殊且饒富趣味。

## （二）善惡「人性」取代動物屬性

正如前文所言，達悟族人的觀念中沒有僵化「階級」觀念的存在，只有善惡、敵我的相對分別，因此漢族或中國其他邊疆民族動物故事中，普遍以「動物屬性」作為故事發展根據的特點，<sup>37</sup> 在達悟族動物故事內容裡並不易發現。動物屬性的突顯與人之思想感情的結合，一直以來都是中國傳統動物故事的重要主題，然在達悟族的動物故事中，雖然在某些程度上動物也反映了人的生活與思想，例如「老鼠魚的由來」中老鼠與小鳥的對話，其實就貼近於人類對話的形式，只是故事主角置換成動物；但確實達悟族動物故事的主題並不在突顯動物屬性與人類生活、心理的結合，而在善惡對立或文化的表現上。

達悟族有數則關於鯊魚的故事，其中有鯊魚被魔鬼附身，進而逞兇攻擊漁夫的事件；另據椰油部落傳說，他們部落前方的海域常出現一隻吃人的大鯊魚，成年人便集聚商議要去消滅大鯊魚，但不准小孩子跟隨。可是有一個小孩偷偷跟著大人到海邊，他帶著尖尖的蘆葦葉當武器。當鯊魚靠近岸邊覓食的時候，他就把蘆葦葉朝鯊魚

---

<sup>37</sup> 譚達先以為，動物屬性與故事結合有兩方面：「螞蜂做窩」的角色有動物喜鵲、螞蟻、蜜蜂、螞蜂等，已把牠們原有的屬性特點概括在牠們身上，喜鵲是如何辛勤地搭窩，螞蟻是如何辛勤地打洞作窩，螞蜂則不肯動腦筋，不肯向牠們學習優點，最後做了個不像樣的窩；「燕子為什麼和人住在一起」的燕子，則概括了牠的機警、敏捷的屬性特點；「水牛為什麼恨芭蕉樹」的水牛，在一定程度上概括了水牛犁田時走路緩慢、平時喜歡用雙腳抵砍芭蕉樹的屬性特點。就在這個基礎上，各自開展了故事情節，這是一方面；另一方面，也是更為重要的方面，就是不僅僅以反映上述的動物屬性特點為滿足，也通過動物把人的某種生活和關係，某種思想感情也反映進去，使牠們的語言、心理、活動又各自那麼像是某種人。」參譚達先，《中國動物故事研究》（台北：台灣商務印書館，1992），頁4-5。

丟去，正好刺入鯊魚頭，鯊魚就死在部落前的海灘上，後來鯊魚的屍體變成一塊礁石，至今仍屹立在那裡。<sup>38</sup> 亦有一對兄弟聽從父親的指示到海邊舀水，遇到了一隻大鯊魚，但這隻大鯊魚會讓弟弟進入牠的口中，帶著弟弟在海裡頭遨遊、嬉戲，最後再將他安全地送回岸邊。<sup>39</sup> 達西烏拉彎 畢馬即言：「從本則傳說故事來看，達悟族人對於身邊週遭的動植物也認為有感情、有血有淚、有善有惡，牠們也和人們一樣。」<sup>40</sup> 雖然達悟人認為鯊魚是醜惡的魚類，且容易被魔鬼附身，但在動物故事裡頭，達悟人並未以其凶猛、醜惡的動物屬性來一以概之；相反的，達悟口傳故事裡頭的鯊魚，有善有惡，與一般人性無異，善者與人為善，惡者則自然被消滅，並伴隨衍生出「除害」一類的故事。

再如漢族動物故事中，個性狡猾、頗具小聰明的狐狸，到了達悟動物故事裡，從未出現被定型的奸邪形象，反而如前文所引之例，狐狸與人之間亦能發展出超越族類的友誼。此外，消去中國動物故事裡狐狸屬性狡猾的一面，在達悟動物故事中，狐狸成為魔鬼豢養的「豬」，只要是沒有尾巴的狐狸，就是魔鬼作了記號的結果，達悟人若隨意捕捉必會受到魔鬼的追趕。<sup>41</sup> 由此更可發現，族類的界限在達悟族人的觀念中並非牢不可破的，因為在人界裡，「狐狸」是人的知識所限定的某種動物；在魔鬼的世界中，「狐狸」卻是被豢養的「豬」。或許，即因為人與萬物間「族類」的概念對達悟人來說，是可以隨著認定的不同而產生流動，因此在口傳故事成形或發展的過程裡，自然而然不以動物屬性為故事材料的首要考量，而直接反映達悟人的文化思想與心理狀態。

### (三) 人與動物情的深刻描寫

動物故事的呈現，若以創作而言，它是一種幻想性很強的故事，然若以口傳系統進行觀察，動物故事之所以被口口相傳保存下來，其中必有為人所肯認、信賴的部

---

<sup>38</sup> 達西烏拉彎 畢馬，《達悟族神話與傳說》，頁 180-181。

<sup>39</sup> 同前注，頁 181-183。

<sup>40</sup> 同前注。

<sup>41</sup> 夏本 奇伯愛雅，《釣到雨鞋的雅美人》〈沒有尾巴的狐狸〉，頁 179-181。

分。傳統漢族或其他邊疆住民的動物故事，在涉及「人」與「動物」關係的主題時，多以「報恩」的情節加以結合，例如：「白鶴報恩」、「老虎報恩」等。<sup>42</sup>在這之中，動物的「擬人化」是不可或缺的展現手法，因為唯有賦予動物如人一般的情感與意識，方能納入人的知識經驗中進而容易被接受。

以此為基點，反觀達悟族動物故事中如何表現「人」與「動物」的關係，大致可以發現，雖然達悟動物故事裡亦有動物報恩的情節，如「狐狸報恩」，但故事中的狐狸已經在無形中經過了族類的平行融合，不再只是單純動物報恩、回饋的情節單元；另「擬人化」手法的使用在達悟動物故事中亦非絕對必要，如「Civet 與瘦哥」的故事即是明顯的例證：

Civet 是一種菟蟹名，也就是海邊的一種螃蟹。很久以前有一對夫婦，他們有兩個小孩，哥哥內向、弟弟活潑外向。有一天，哥哥獨自一人到海邊戲水，在一個天然洞穴裡發現了一隻小螃蟹，他便把自己的午飯地瓜、芋頭分給小螃蟹吃，小螃蟹會親密地用螯夾夾哥哥的手，哥哥也視小螃蟹為心肝寶貝。到了後來，只要哥哥到了洞口，必會唸出他與小螃蟹的共同密語，小螃蟹便會高興地「噦噦」叫呼應，並出來與哥哥相會遊玩。就這樣過了幾年，夫婦覺得哥哥越來越瘦，便起了疑心，要弟弟跟蹤哥哥，看哥哥究竟有沒有好好吃午飯。於是某一天，弟弟跟蹤哥哥到了洞穴邊，記下了哥哥與小螃蟹的密語後，模仿哥哥的聲音引誘小螃蟹出現，等螃蟹一出現，弟弟立刻用麻繩將螃蟹綑綁，瞞著哥哥帶回家與父母飽餐一頓。

後來哥哥在洞穴裡遍尋不著螃蟹的下落，便回家質問父母，同時又在家中發現吃剩的小螃蟹殼，悲慟萬分，一氣之下跑向海邊，面對著大石頭唸唸有詞：「石神！石神！快長大吧！因我心地善良的被人陷害！」石頭開始不斷長大，逐漸將哥哥吸入，儘管父母不停懇求哥哥的原諒，但石頭越長越大，哥哥

---

<sup>42</sup> 「老虎報恩」：「這類故事，大體是說吃人的老虎吃了老太婆的兒子，良心發現，自動赴法，養活老太婆；或者是說牠先想吃人，但沒有吃成，被人饒恕，於是轉惡為善，感恩圖報，幫助於人。」劉運宇編，《中國動物故事集》（台北：星光出版社，1987），頁16。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

整個身軀都變成了鮮紅色，最後終於被石頭吞噬，消失在一波波的浪濤裡。

過了兩、三年，每當六、七月時，在海邊戲水的孩童總會看見一尾紅色的魚和小螃蟹廝守在一起，族人們為了紀念這段故事，便將這個石頭稱為「Do Scikedan」，意思是「令人思念的地方」。<sup>43</sup>

在這則動物故事中，看不見對於動物「擬人化」的著墨，卻將「人」與「動物」間深刻的情感刻畫地十分動人，這就是達悟動物故事在情感呈現上的一大特點。畢竟能夠利用語言與人類進一步溝通，或具有和人類一般的動作、情態，並非人與動物交心的必要條件，達悟動物故事將一切維持最自然的狀態、最樸素的原貌，則自然牽引出可歌可泣的感人故事。

因此若與漢族動物故事進一步比較，漢族動物故事中「人」與「動物」的交涉基礎仍在人類的語言，所以必定是動物使用人類的語言與人進行溝通，例如：董永系列故事中，老黃牛突然開口說話，指引董永解決難題的方法。這或許可視為奇異幻想的一部分，然這同時也顯示了「人」與「動物」間仍有相對性的階級概念存在，因為黃牛終究無法使用自己的語言與董永溝通。反觀「Civet 與瘦哥」的故事中，哥哥以人類的語言向小螃蟹訴說心事，小螃蟹回應以「噤噤」的叫聲，雙方語言不同，卻一樣成為莫逆之交。因此「如實」地刻畫，反而成為達悟動物故事中，表現「人」與「動物」情時不可或缺的一環，此正如「禪宗三境」中「見山又是山，見水又是水」的活法化境。當然，達悟族人在口傳這些動物故事時，並非有意追求境界的空靈、超越，只是自然而然表現出達悟文化反璞歸真的一面，真誠與欣趣渾然天成！

在達悟族口傳故事中，尚有另一個描寫人與動物感情的不同傳說，在這個傳說裡，動物被擬人化成會說人類的語言，期望與人類進一步溝通；然有趣的是，當動物開口說人話，在達悟族的文化認知中認為這樣的動物靈魂是具有人性的，應該值得尊重，並傾聽動物的聲音。這個故事是這樣流傳的：

---

<sup>43</sup> 夏曼 藍波安，《八代灣的神話》，頁 131-140。

一對夫妻在山裡挖掘到一個形狀奇怪的芋頭，之後妻子便懷孕生下了一個小男孩，這個小男孩在族人的眼中是「人鬼混合的靈魂軀體」。有天，這個小男孩在海邊遇到了一隻大鯊魚，鯊魚用人類的語言表示願意載著小男孩在海上遊玩，也想跟小男孩成為好朋友，於是小男孩便被鯊魚載著在海上奔馳，玩得不亦樂乎。

就這樣過了幾天，有天小男孩被鯊魚載著的景象被族人看見了，他們聚集大家慌張地在海邊集合，唯恐小男孩有什麼不測。可是見到這麼多人守在岸邊，小男孩也不敢返回海灘，因為他怕受到責備，也怕族人一氣之下拿長茅刺傷鯊魚，在兩難之下，鯊魚便開口說：「這不用你操心，我一半的靈魂是具有『人性化』的，而且會說話，有思想，可與你們族人溝通、交談。」於是鯊魚便直接游到灘前，雖然嚇壞了大家，但族人看見小男孩平安無恙，都高興極了，於是輪流排隊來向鯊魚表示感激，鯊魚也覺得相當的高興。

後來，鯊魚擺擺尾離開了沙灘，朝深海裡游去，就再也沒回來了。只有小男孩天天等待著鯊魚朋友的歸來，一直到小男孩成了祖父，還一直靜靜地等待著。<sup>44</sup>

小男孩與大鯊魚的友情故事是相當特別的，因為由這當中不僅可看出達悟人相信動物具有「人性化」的特殊觀念，更特別的是，與具「人性化」的鯊魚成為好友的小男孩，是「人鬼混合的靈魂軀體」，經歷非凡的降生過程。因此達悟動物故事中關於「人」與「動物」感情的刻畫，實際上往往是超越族類、超越人鬼、超越禁忌的，而這些故事之所以被保存下來，定有其值得代代相承的可貴之處！

#### 四、結論

若以民間文學「口傳」、「變異」、「集體」三項本質為視點，進一步檢視達悟族動物故事的文化意涵，可以清楚地呈現，達悟族故事在口傳的過程中，已自然融

---

<sup>44</sup> 同前注，頁 59-87。



入達悟族人思想及文化主張的價值判斷。口傳文學的創造與傳承，依賴口頭語言的傳遞，然正如浦忠成所言：「語言也是『心理模式』傳播的媒介，由語言的媒介，各個人的知識觀念方得傳播於他人，特殊的個人行為模式，起初只存於一個人的心裡，必須由語言傳播於大眾，方能成為團體行動的模式，因而成為文化的一部份。」<sup>45</sup> 語言是流動的文化符號，也是人類心靈活動的表徵，透過口頭語言的表現，某些深層的族群文化意識同步被掘發，因此可以產生文化內部特殊的語言傳喻功能。如達悟族動物故事成型的外緣助力之一：石生人「爺爺」充滿智慧的「命名」活動。這種「神示天啟」的模式，乃天神透過石生人的口，傳授種種知識給達悟人，因此達悟口傳動物故事，甚至包括所有神話傳說的傳遞，非僅是個人生活經驗的轉介，其背後更展現了達悟族的信仰文化與口傳故事內容的神聖性。

就「變異」而言，達悟族口傳動物故事之相關記錄，可能緣因於族群或個別作家之採集因素，使得口傳故事內容出現變動或增刪，然不管口傳故事之異文如何發展，皆可相對從其不變之處見得傳承與穩定發展的一面。本文雖因篇幅所限，無法整理羅列出達悟族口傳動物故事之相關異文內容，然文中所取事例，皆同時參酌多位採集者的書面記錄，並由此統整出達悟族口傳動物故事之內容特點，包括：取消人類「階級」優位性、體貼動物屬性的文化特點，以及人與動物情感的深刻描寫等……。這些口傳故事的留存與失傳背後，確實隱涵了一套「民族性」及「文化傳統」的「集體」篩選機制，因此這些廣佈流傳的口傳故事中，必定隱涵了此民族所肯認、所信仰、所崇拜的集體經驗。目前學者及達悟族作家多擔憂蘭嶼的口傳故事會隨著時間湮沒無聞，因此致力於採集保存那些即將失傳的故事；然筆者以為，採集即將失傳的故事材料固然為當務之急，針對故事內容進行的實際檢討工夫亦不可偏廢，如此才能在變異的口傳材料中，尋繹出族群文化穩固、不變的「根」。

本文以達悟族口傳動物故事作為研究對象，發現「命名」活動、族群信仰、文化禁忌及海洋文化提供的資源等，有機構合成動物故事成型與發展的外緣條件。達悟族口傳神話與海洋的密切聯繫，或正如夏曼·藍波安所言：

---

<sup>45</sup> 浦忠成，《原住民的神話與文學》，頁146。



波波的微浪不間斷的拍擊岸邊的礁岩，這是陸地與海洋幾億萬年以來一直在持續的戰爭。父親從祖先的傳說故事那兒聽說，是因為海神不希望我們達悟族有太大的島嶼，所以以駭浪阻擋陸地的擴張。<sup>46</sup>

另與達悟民族緊密攸關的海洋，達悟族人經由認知與理解的程序，創造衍生出許多具獨特性的口傳故事，這些故事除了深刻的文化意涵展現，也離不開對海洋生物的具體刻畫與認識，故夏曼 藍波安明白指出：

依據達悟民族口傳之始祖傳說故事，長久以來達悟分類魚，及「吃魚」的習俗，反映在達悟文化的具體意義是，建立整體社會的「次序」，而傳說故事的真諦不在於探討故事的「真」與「假」，而是食物作為人「吃」的對象時，即是建立了「吃」的「次序」的文化。<sup>47</sup>

口傳故事對於達悟文化的意義，一如「海洋的風」，悠悠自如地「傳達祖先的知識與對過去的時光、過去的人、過去的記憶的思念」<sup>48</sup>。「過去的」，是文化「集體」性的展現，透過口傳，代代承遞祖先的生活智慧，積累成達悟文化的沃土，讓達悟族人得以在傳統文化的智慧上，溫故而「思新」。或許，當達悟人面對外來異文化的衝擊時，口傳故事正可以扮演一面傳統的鏡子，讓達悟人隨時可以照見過去、思考未來！

---

<sup>46</sup> 夏曼 藍波安，《航海家的臉》，頁 108。

<sup>47</sup> 同前注，頁 175。

<sup>48</sup> 同前注，頁 101。

陳靜容：「命名」、「信仰」與「海洋」的重奏——達悟族口傳文學中的「動物故事」及其內在文化意涵研究

## 徵引文獻

### 近人論著：

王甲輝、過偉主編，2005，《台灣民間文學》，上海：上海文藝出版社。

台灣省文獻委員會 編，1995，《重修台灣省通志》，台北：台灣省文獻委員會。

李福清，1999，〈賽德克人神話故事初探〉，收入《21世紀台灣原住民文學》，台北：財團法人台灣原住民文教基金會。

李福清，1998，〈台灣原住民動物故事初探〉，收入胡萬川編，《台灣民間文學學術研討論文集》，南投：省文化處。

林道生編著，2001，《原住民神話 故事全集》，台北：漢藝色研。

浦忠成，1999，《原住民的神話與文學》，台北：臺原出版社。

浦忠成，2001，《敘事性口傳文學的表述》，台北：里仁書局。

夏本 奇伯愛雅，1992，《釣到雨鞋的雅美人》，台北：晨星出版社。

夏本 奇伯愛雅，1999，《您好，獨木舟》，台北：常民文化。

夏曼 藍波安，1992，《八代灣的神話》，台北：晨星出版社。

夏曼 藍波安，2002，《海浪的記憶》，台北：聯合文學。

陳奇祿，1992，《台灣土著文化研究》，台北：聯經出版社。

黃旭，1995，《雅美族之住居文化及變遷》，台北：稻鄉出版社。

許鈺，1999，《口承故事論》，北京：北京師範大學出版社。

達西烏拉彎 畢馬，2003，《達悟族神話與傳說》，台北：晨星出版社。

劉運宇編，1987，《中國動物故事集》，台北：星光出版社。

譚達先，1992，《中國動物故事研究》，台北：台灣商務印書館。

〔美〕安德魯 斯特拉森、帕梅拉 斯圖瓦德，2005，《人類學的四個講座—謠言、想像、身體、歷史》，北京：中國人民大學出版社。

# **The Tatties of ‘Naming’, ‘Faith’ and ‘Ocean’—— An Exploration into the Oral Literature of Da Wu's ‘Animal Story’ and Cultural Meaning Studying**

*Chen, Jing-Rong*

## **Abstract**

Oral Literature of Da Wu's ‘Animal story’ is very unique. It shows Da Wu's traditional culture, living types and mythology. Observation of the stories that have already been noted down and of the relation between people and animal is very special. So, Da Wu's ‘Animal story’ is very worthy to study and research.

This study regards oral literature of Da Wu's ‘animal story’ as the main material, and finds that naming, ethnic faith, culture taboo and marine culture offer elements for the development of animal stories.

Oral literature not only reforms Da Wu's culture, but becomes a mirror for Da Wu people to make a thorough review of the past and to think of their future.

**Keywords:** Da Wu, Oral Literature, Animal story, name, faith, ocean

收稿日期：96.08.16

修改日期：97.05.09

接受日期：97.06.13

# 海寇乎？山賊乎？ ——明代潮州地方動亂初探

張秀蓉\*

## 論文摘要

明初以來，潮州地方的大小動亂雖時有所聞，不過盜匪危害之深、流竄地域之廣，則是嘉靖朝以後的現象。這些威脅地方治安乃至國防安全的變亂，不僅讓地方官兵疲於奔命，有時甚至需要藉助外省兵力以鎮撫之，而地方史乘、官員章奏乃至文人議論，處處可見相關的描述或討論。在探討明中葉潮州地方動亂的現象或成因時，最常見且為人熟知的說法：將地方動亂歸咎於沿海居民亦商亦盜的生存手段及浮海而來劫掠沿海城鎮的倭寇。然檢視地方文史資料及相關研究，我們不難發現潮州地動亂並非僅止於海上的滋擾，平地山區的盜賊乃至山賊海寇之間的關係似乎都有值得注意的地方。簡言之，明代潮州地區的動亂及其所涉及的因素並不單純，值得做進一步的整理和探索。經由方志中有關明中葉潮州兵事之記載與分析，加上當代官員、文人的評述以及現代學者的研究，筆者嘗試從潮州的地理環境、經濟條件、官方政策、地方治理等角度來理解明代潮州地方動亂的背景和原因，希望有助於明清時期潮州社會變遷與文化發展的進一步探索。

**關鍵詞：**明代、潮州、地方動亂、山賊、海寇、倭寇、海禁、吏治。

---

\* 國立中正大學歷史學系副教授。

## 一、前言

潮州位居閩、廣之間，具有重要的戰略與經濟地位。<sup>1</sup> 明初潮州收入版圖後即設府置縣：洪武二年（1369）改潮州路為潮州府，隸屬廣東行中書省（後改廣東布政司），行政區域則包含韓江流域主要地區。明初，潮州府轄下僅領有海陽、潮陽、揭陽和程鄉四縣，至成化十四年（1478）增設饒平縣，嘉靖年間增設惠來、大埔、澄海、平遠四縣，萬曆十年（1582）增設普寧縣，崇禎六年（1633）增設鎮平縣，是以明末潮州府下遂轄有十一縣。<sup>2</sup> 明中葉以降，潮州府下州縣析地重劃，並增設縣治，乃是基於海防與地方治安所需。從州縣名稱到地方基層政府的增設，在在反應明代中晚期潮州統治管理上的困境。

潮州因地理位置獨特：偏處東南一隅，又三面環山，一面臨海，平原中分，形成相對封閉的地理環境，加上遠離省府（廣州），向有「省尾國角」之稱。而官府對於潮州的治理常有鞭長莫及與管束困難之說，地方動亂的屢見不鮮，從清乾隆時期編修的《潮州府志 征撫》中可見一斑。明代潮州的地方動亂不僅數量多，影響層面廣，交互影響的因素更是複雜。除了陸地上盜匪的劫掠攻擊外，沿海寇亂不斷—海盜、倭寇交互為患，更成為潮州地方治安與國防安全的心腹大患。

面對明代潮州的兵連禍結，特別是嘉靖朝以降，無論是當代官員（文人）或是現代研究學者多是「重海洋輕陸地」，認為來自海上的倭寇、海盜危害較烈，是禍患的主要根源。而沿海寇亂的形成，乃至釀成大禍則歸咎於明代官方海禁政策所引發的矛盾：朝廷以嚴刑峻法禁止私人海上貿易活動，導致東南沿海居民海上營生的不便，特別是經商貿易，於是地方豪強、商人集團乃至相關百姓在利之所趨、力之所迫，或明或暗與官方勢力相抗。<sup>3</sup> 然而，筆者所見潮州方志與文集中所描述的地方動亂，似乎

<sup>1</sup> 「潮為郡，當閩廣之衝，上控漳汀，下臨百粵，右連循贛，左瞰汪洋，廣袤四五百里，故嶺東第一雄藩也。」〔清〕藍鼎元著，蔣炳川、王鈿點校，《鹿洲全集》（上）（廈門：廈門大學出版社，1995），卷12，頁245-246。

<sup>2</sup> 〔清 康熙〕林杭學纂修，《潮州府志》（潮州：潮州市地方志辦公室，1997），卷2，頁72。

<sup>3</sup> 林仁川，《明末清初私人海上貿易》（上海：華東師範大學出版社，1987），是一部研究明末清初海上民間貿易問題的專書，該書內容雖涉及「亦商亦盜」的觀點，但全書著重在「亦商」的部分，故將

不僅僅是海商、海寇（亦商亦盜）的問題而已，實際狀況恐怕複雜許多。筆者經由方志中有關明代潮州兵事的記載，輔以當時官員、文人的言論並綜合現代學者的研究，加以綜合整理，嘗試理解明代潮州地方動亂的背景和原因，希望以此做為日後探討潮州地方文化發展及其特色的基礎。

## 二、潮州方志中所載之地方動亂

明初，潮州府轄下領有海陽、潮陽、揭陽和程鄉四縣。其中程鄉縣原屬梅州，位於韓江中、上游的山區，其他三縣則介於山海之間，既有綿長的海岸線，也有丘陵山脈。後因海防、地方治安等因素考量，析地重劃，增設州縣。至明末，潮州府下所屬州縣調整為海陽、潮陽、揭陽、程鄉、鎮平、平遠、饒平、惠來、大埔、澄海、普寧等十一縣。潮陽位置在南，澄海在東南，惠來在西南，皆是東南沿海的州縣；揭陽、普寧則在西南內地；大埔在潮州府北境，程鄉、鎮平、平遠在西北，饒平在東北，此五邑皆在內陸山區，惟饒平縣有大半縣境靠近東南海域。（見圖1）

由於潮州位處山海之間，自古以來山賊、海盜即屢見不鮮。<sup>4</sup> 潮州鄰近福建南部，是浙閩地區經海道入粵的門戶，又有韓江可由入海口溯流而上達閩西和贛南山區，因此盜匪滋擾的區域並不侷限於沿海州縣。此外，潮州地勢是由西北逐漸向東南傾斜，西北部山脈交疊互成屏障，包括鳳凰山、南陽山、大南山、蓮花山等，內陸山區若包含丘陵約佔潮州總面積一半以上，廣闊山區自然成為盜匪藏匿的極佳處所。不法之徒在潮州或縱橫海上或流竄山區，實與潮州地理環境息息相關。針對潮州兼受海盜、倭寇、山賊侵擾的情況，可從明代官員陳一松與清初地方官員藍鼎元的言論中得到印證。

---

此一時期的海盜一概視為私人海上貿易集團。張增信，《明季東南中國的海上活動》（台北：私立東吳大學中國學術著作獎助委員會，1988），是一部研究明末東南地區海上海盜活動的專著，作者雖避用海盜一詞，但從武裝反動與搶奪立論，可見著作重點在「亦盜」的強調。

<sup>4</sup> 「潮郡西北負山，東南望海，山、海二寇出沒為患，蓋自昔然矣。」見〔明〕陳一松，〈陳侍郎玉簡山堂集〉，馮奉初選輯，《潮州耆舊集》（香港：潮州會館，1980），卷19，頁336。





圖1 清代潮州府疆域總圖

資料來源：〔清〕周碩勛纂修，《潮州府志》卷首〈輿圖〉。

潮自建邦啟土以來，用兵者百數矣。賊在山者十之七，在海者十之三，而海之為禍較烈焉。倭奴入寇，與明代相始終，而嘉靖慶曆之間，沿海生靈，頻遭塗炭，竟似島彝窟宅，全在此邦。<sup>5</sup>

無論山賊或海寇皆是潮州建郡以來的老問題，而明代中葉的倭寇為害尤烈，部分原因是潮州、漳州、泉州等地居民假冒為倭寇，甚至與海寇勾結為虐的結果，《潮州府志》中，清楚地描述此一現象。

論曰：潮郡依山濱海，自漢以來亦多故矣。要其狡焉思逞不外山海二寇而已。海寇往來無常，多漳泉勾引，而柘林（按：廣東饒平柘林灣）南澳，其要害處

<sup>5</sup> 引自〔清〕藍鼎元著，蔣炳川、王鈿點校，《鹿洲全集》（上），卷11，頁225。

也。山寇惠潮程鄉之盜多通贛州，和平大埔（按：福建漳州府平和縣）之盜多通汀漳。……明之中葉，又有倭寇，為害尤烈，然亦多漳泉惠潮人冒為倭夷，結連海寇肆虐無已。<sup>6</sup>

然而，明代潮州的地方動亂與兵連禍結究竟有多嚴重、多頻繁？根據饒宗頤《潮州志 大事志》記載：明代潮州盜寇倭禍及官軍平寇御倭事共 120 餘宗，其中洪武十四年至嘉靖三十年（1381～1551）近 30 宗，這 170 年間，寇亂規模較大者只有天順四年至七年（1460～1463）魏崇輝、許萬七之亂。而嘉靖三十一年到崇禎十七年（1552～1644）這 90 餘年，共計發生 90 餘宗，嘉靖三十一年至萬曆三年（1575）動亂尤其嚴重，盜寇縱橫山海之間肆行劫掠，以致時有「北虜南潮」之論。<sup>7</sup>而清乾隆時期所編修的《潮州府志》其中〈征撫〉一卷，亦歷數從漢代至清初地方動亂的事件，行文雖簡，但提供了瞭解潮州地方治安與變亂的蛛絲馬跡。《潮州府志 征撫》中有關明代潮州地方動亂的記載自洪武年間饒陸海（饒隆海）至明末崇禎年間朱晚、張十一止，共計 98 件，其中可概略分列為：洪武 3 件、建文 1 件、永樂 2 件、宣德 1 件、正統與天順 5 件、成化 2 件、弘治 4 件、正德 8 件、嘉靖 38 件、隆慶 10 件、萬曆 6 件、崇禎 18 件。從歷朝動亂的統計數字可見，嘉靖朝以降，地方動亂的件數出現明顯的增多。根據該卷行文，有關明中葉以降，山賊、海寇描述較清晰且明確者列舉如下，藉此做為後面相關議題的討論基礎。

### （一）劉秀

劉秀者，倭夷通事也。嘗引倭船入內港，威脅各村長，領貨數倍其直，名曰放蘇，不遂則肆剽掠。宣德元年丙午導倭至饒平上底鄉，耆民陳彝力拒之，倭即操戈相向，鄉民皆避於蓮花、鯉魚二山寨。彝曰：此賊得志，吾鄉危矣。統眾下山擊之，捶殺其酋，倭乃遁。

<sup>6</sup> [清 乾隆]周碩勛纂修，《潮州府志》（台北：成文出版社，1967），卷 38〈征撫〉，頁 956。

<sup>7</sup> 引自黃挺，〈海禁政策對明代潮州社會的影響〉，《海交史研究》1996：1，頁 45。

## （二）許萬七、黃于一、林烏鐵、張福通

許萬七、黃于一、林烏鐵等皆海寇也。天順四年庚辰作亂犯海陽，官兵敗績。知府周瑄以計擒烏鐵殺之，萬七等踞西攏赤窖，與程鄉賊羅劉寧、張福通相為犄角，藍霖黃寨良民俱被逼脅。潮陽令陳瑄、揭陽令陳爵請撫，郡守周瑄主討，督兵直抵賊巢，相持四十餘日，擒其魁而撫其餘眾，羣盜羅拜乞降。瑄尋改調，賊復叛，指揮劉琛、通判劉恭俱被害，決隄引海潮淹灌民田，壞廬舍，城門晝閉。潮人籲請周瑄再來，瑄兼程至，開門納難民，處以公廨，開倉賑濟，病給醫藥，死給棺槨，民慶更生。

## （三）夏嶺賊

魏崇輝，揭陽人。初揭陽夏嶺村民多以捕魚為業，出入風濤不受有司約束。尋有豪猾爭田訴於官，連年不決，有司檄巡檢勾攝之，不服。崇輝等合眾奪舟下海，集無賴大肆攻剽，與羅劉寧、黃阿山聲勢相倚，海、揭尤受其害。天順七年癸未秋，僉事毛吉調官兵征剿，崇輝伏誅，赍其地，賊悉平。

## （四）羅劉寧、楊輝、曾玉、謝瑩

羅劉寧，程鄉人，天順間聚眾入海為亂，流劫惠州、興寧、長樂。潮守周瑄出禦大破賊眾。……其黨楊輝遯贛州之安遠，招集餘孽踞上下寶龍峒，劫掠江西閩廣之交，屢招屢叛。賊黨曾玉踞石坑峒，謝瑩踞龍歸峒，破江西安遠、福建上杭，遠近騷然。

## （五）蘇孟凱

蘇孟凱，饒平元歌都人，與弟晚仔子隆充糧牙於市，自稱斗老，能以公平服人心，宏治（弘治）十四年辛酉作亂，旬月間聚眾千餘，殺縣丞倪祿，沿村劫掠。

## (六) 李四仔、何積欽、黃璘、張番壇、羅得清、謝得株

李四仔者，劇賊，張番壇之黨也，同鍾聰、劉隆、黃鏞、張玉瓚、黃樞保、張時旺等寇汀、漳、贛南、惠、潮地方，僭號稱王，福建鎮巡等官請討之。正德七年壬申命都御史周南巡撫江、閩、廣三省南至，密調各省官兵，指授方略，分路進討。江西兵從安遠入攻，破巢穴七，擒斬賊首何積欽、羅得清、黃璘並其從一千五百一十有三人。廣東兵從程鄉入攻，破巢穴九，擒斬賊首李四仔、張番壇並其從二千七百一十有九人。福建兵從武平入，破巢穴八，擒斬賊徒謝得株等。

## (七) 黃白眉

黃白眉，饒平清遠都劍灌賊也。正德十二年丁丑與其黨雷震、賴英、蔡成、溫火燒等糾合漳浦流賊，依山築壘，蔓延流劫於漳泉潮地方。

## (八) 吳清

吳清，柘林人，入海為盜，綽號大王。嘉靖元年壬午寇下灣鄉，適長樂鄉兵來援，追及赤嶺，吳清遁。三年甲申受撫旋叛，後寇海豐大海嶺，為官兵所擊，清授首，餘黨平。

## (九) 梁八尺

梁八尺，程鄉人，聚眾四百餘人劫掠惠潮間，海陽、歸善、龍川尤受其害。嘉靖二年癸未提督張嶺檄僉事施儒討誅之，嶺東始寧。

## (十) 黃秀山

黃秀山，東莞人，與黎國璽勾集，潮、惠、雷、廉、閩、浙亡命。屯據海洋，沿海村民商船屢被其害。嘉靖十年辛卯僉都御史林富檄海道江良材、參議王積翁磐、副使楊濂等，分道夾攻，獲秀山，戮於市。



### （十一）許折桂

許折桂，東莞人，與黃秀山、陳邦瑞、曾本亮、周廣等俱為海盜。秀山誅，折桂遁交趾，執本亮殺之，復回聚黨沿海剽掠，危害日熾。嘉靖十一年壬辰僉都御史陶諧督副使楊濂、僉事莫相統官兵討之，擒周廣，戮於市，折桂亦旋授首。

### （十二）劉全

劉全，大埔人，居礮坑看牛坪，與閩省上杭筲竹寨地界毗連全，遂結連三圖諸盜，互相剽掠，四境苦之。嘉靖二十三年甲辰秋九月，縣令曾廣翰擒獲劉全，令招降各賊，免死，未幾賊黨數百皆投誠，誓不再犯，協力以禦閩寇，廣翰允之，嚴立保甲，民稍安。

### （十三）何亞八、鄭宗興

何亞八，東莞人，與鄭宗興等潛引番舶犯東路，糾福建亡命陳老、沈老、王明、王直、徐銓、方武、東文伯等數千人公行殺掠。柘林指揮馬驤、東路指揮張夫杰畏葸不前，賊發大砲擊破烏艚船，官兵悉潰，自是焚柘林，刦大港、攻下灣下岱，又攻大埕，兵壯登陴固守，賊乃去。自是大埕迤西，神泉迤南，無人煙矣。

### （十四）許棟

許棟，饒平黃岡人，幼黠悍為盜數十年，流毒沿海。養子朝光本姓謝，棟殺其父，擄其母，遂以朝光為子。糾眾數千，流刦潮陽招收等處。嘉靖三十七年戊午春，棟自往日本將糾合倭奴謀大舉。及還，朝光設席迎棟於石碑澳，伏兵舟中殺之，盡有其眾，號為澳長，勢益熾。踞海陽之關望村，潮陽之牛田洋，揭陽之鮑浦（今屬澄海），計舟樁稅，商船來往皆給票抽分，名曰買水。朝光深居巨舶，高牙大纛，羽衛森嚴，儼然海外夜郎。後朝光又為部下陳滄海所殺。

### (十五) 楊繼傳、鄒文綱

山賊楊繼傳、鄒文綱結為死友，聚眾數千，攻破三十餘鄉，分為二哨，潮邑西南田畝盡沒於賊。嘉靖三十七年戊午攻陷潮陽洋烏泮水等都。三十九年庚申，潮陽吉安司巡檢李中奉巡道命往招楊繼傳、鄒文綱，不納，執中奪其印，把總莊臨民有口辯，領鄉兵入其巢，得李中以歸，後二賊為同知張耀剿滅，白馬山門等鄉始復。

### (十六)

潮州倭寇自嘉靖三十六年丁巳十二月倭由浯嶼趨潮州澄海界登岸，襲陷黃岡土城，尋奔詔安。……十一月以千餘人從達濠渡河，會許朝光攻海門，水哨指揮孫敏同南丹州土目莫善追至石碑澳敗之。賊遁還平和，尋又與許朝光自海門犯潮陽。……次日，撫賊許朝光至，又戮殘民，獻首功。倭之來也，巨寇吳平等為之嚮導，所過屠戮慘不勝言。……四十三年壬子春倭復至，侍郎吳桂芳調狼兵四萬五千，福兵一萬五千以總兵俞大猷統之。僉事徐甫宰監軍。大猷善用兵，善於泮水神山溝俘斬一千一百有奇。再戰於海豐大德港，俘斬一千三百有奇，賊潰下海，又追斬一千六百六十有奇，餘奪舟而遁，忽颶風起，覆溺殆盡。

### (十七) 張璉

張璉，饒平烏石邨人，性狡黠，初為庫吏，殺人亡命投窖賊鄭八為亂。……與程鄉賊林朝曦，大埔賊蕭晚、羅袍，小靖賊張公佑、賴賜、白兔、李東津等，各踞巢穴，勢成犄角，僭帝號改元，署官所居有黃屋、朱城二重，聚眾十萬，縱掠汀漳延建連城及寧都瑞金，攻陷雲霄鎮海衛南靖諸城，三省騷動。

### (十八) 林國顯

饒平賊林國顯，綽號小尾老，與鄰人沈門、田浪廣皆李大用賊黨也。大用敗，國顯糾餘孽與沈門由海道寇浙江。黃巖，復犯漳州。其子被執繫獄，當事尋釋之以招國顯，顯益猖獗。以徽人徐碧溪為兒，徐導之攻南澳，及遊擊黑孟陽誅碧溪，國顯又



與倭合。嘉靖四十二年癸亥導倭入寇，踞上底林家圍四出抄掠。林鳳、林逢陽皆其族孫，吳平其姪婿，株連蔓引，流毒閩廣二十餘年。

### （十九）吳平

吳平，詔安四都人，短小有智略。……既為盜，勢甚猖獗，同時許朝光、林道乾，曾一本諸賊皆推崇之。總兵俞大猷討平，平乞降既而復叛，設三城海上縱橫南澳浯澳間。嘉靖四十三年甲子，挾殘倭流劫惠州、海豐，轉入潮陽，陷神山古埕諸邨，明年復攻梅州、詔安等處，殺把總朱曰璣、王豪，賊燄益熾。閩廣兩省會剿，賊集船百餘艘，踞深澳間。

### （二十）譚允傳

譚允傳者，柘林營兵也。時州縣疊經倭亂，府藏告匱，兵餉不繼。允傳輒為戎首，倡眾攘奪商船，揚帆抵廣城，省兵拒之不克，允傳等沿海益肆剽掠。

### （二十一）陳世榮

陳世榮，澄海大家井人。隆慶元年丁卯同余乾仁、連思恭等乘倭亂，糾集二千餘人髡髮為假倭肆劫。

### （二十二）曾一本

曾一平，詔安人，吳平黨也。隆慶元年丁卯，聚眾數萬攻掠閩廣，旋丐撫許之，忽以為給已也。三月覆叛犯省城，屯海珠寺，俞大猷擊走之。明年引倭夷寇瓊、崖、高、雷、碣石、大埕諸處，衛所官禦之無功。

### （二十三）林鳳

林鳳，饒平人，隆慶二年戊辰冬十月陷神泉鎮。明年掠澄海，縣令左承芳禦之。走廣州航海抵呂宋國，至玳瑁港築城修戰艦，謀脅番人復圖內逞，閩撫劉堯誨呂宋國王破巢焚舟。賊眾大挫後，又從外洋突入內海，總兵張元勳、副使趙可懷追至淡水

洋，賊船飄遁，官兵尾擊之，焚其船二十餘隻，鳳仍逃外夷。

#### (二十四) 林道乾、朱良寶、魏朝義、莫應敷

林道乾，惠來人，少為縣吏，機變險詐，智慮超於諸寇。性嗜殺，所過無不殘滅，舟泊處海水盡赤，積屍如山，潮汐為之不至。……都督俞大猷逐遁入北港（按：北港在澎湖嶼東北，萬歷末年始通，商賈稱臺灣），大兵不敢進，留偏師駐澎湖守之。道乾不樂居北港，遂恣殺土番，取膏血，造船從安平鎮二鯤身遁往占城，復回潮州，擄掠如故。既而就撫安插潮陽下尾鄉（按：今潮陽招收都），猶與曾一本聲援相應，亡賴之途相繼歸往，每懸賞招募人手一金，致十人者予三金，即以其人統之，故附之者日眾，為海濱巨寇。……有朱良寶、魏朝義、莫應敷者，亦糾黨入海行劫，與道乾相應，時因地方多事，兵力難分，勉為招撫。就撫，道乾居招收都，良寶踞南洋寨，朝義踞大家井，應敷踞東湖寨，殺掠如故。萬歷元年癸酉總督殷正茂蕩平山寇，乘勝搗之，道乾勢促奔投倭寨，良寶西走陽江為舟師所襲，仍奔南陽深溝高壘以抗王師，總兵張勳斬木列柵，環匝賊巢，造戰車，敵樓取柴草實其溝塹，密於三月初十日大舉破其巢，斬首千二百五十級。良寶自焚死，道乾赴水死，俱磔其屍。餘黨分別剿撫，朝義，應敷聞之，俱相繼乞降。

#### (二十五) 藍一清、賴元爵

隆慶五年辛未，群盜蠭起。藍一清踞馬公寨、賴元爵踞螺溪寨、馬祖昌踞三溪高潭、黃民泰踞藍溪、曾廷鳳踞九丫樹、黃鳴時踞八萬峒、李仲山踞東坑上屋坪、卓子望踞黃埔、葉景清踞碗窰、曾仕龍踞銅坑、刁世興鄒嘉儒各踞洋烏潭南峒掩桑，彼此響應，遠近附從，嶺東胥受荼毒。萬歷元年提督侍郎殷正茂蒞任，士民繪圖以上，正茂掩泣曰誓滅此賊。時倭寇未寧，緩其勢，計以攜其黨宣諭各寨，順者生，全逆者殄絕，各賊有詭降者皆受之，示以不疑。謀既定，收降者悉誅之，調官兵四萬分四路進討。……諸大巢次第下之，小巢望風瓦解，俘斬一萬二千二百八十有六人。捷聞上御殿受賀，檻送藍一清等十餘人至京師，磔於西市。

## （二十六）鄭芝龍

鄭芝龍，泉州南安石井人，……不數年芝龍與弟芝虎流入海島顏振泉黨為盜，後振泉死，群盜無所統，欲推一人為長，……推（芝龍）為主，縱橫海上，官兵莫能禦，始議招撫。以蔡善繼嘗有恩於芝龍，量移泉州道以書招之，芝龍感恩為約降，受降日善繼坐戟門，命芝龍兄弟囚首自縛請命。芝龍素德善繼屈意下之，而芝虎一軍皆譁竟叛去。……然芝龍故有求撫意欲微達於我兵，乃舍先春不追，獲盧遊擊不殺，又自舊鎮進至中左所督帥俞忭率戰敗縱之走，中左人開城門求不殺，芝龍約束麾下竟不侵擾。警報至泉州，知府王猷知其詳乃曰，芝龍之勢如此而不追不殺，似有歸降之心，今剿難猝滅，撫或可行，不若遣人往諭，退舟海上仍許立功贖罪，有功之日優以爵秩……

## （二十七）三將軍

三將軍者，揭陽典吏楊乾參、楊則徵、曾清揚也。初揭陽胥役肆橫，士民公忿，請縣令逐之。乾參等遂於崇禎七年甲戌二月作亂，自稱三將軍。以吳不凡為軍師、陳聲南為先鋒、糾集誣賴千餘人樹旗列陣，劫庫縱囚，合邑鼎沸。

從《潮州府志 征撫》所有案例及上述摘錄個案中，我們不難發現有些值得關切的特點或引發質疑的描述。第一，就潮州地方動亂在明代各朝分佈的情況，亦即數量多寡情形，似乎正與明代國勢（政治控制力）成反比。嘉靖朝至明代國祚告終，地方動亂的件數遠比前面歷朝總和高出許多（72：26）亦即國勢漸衰的中晚期，隨著政治控制力的削弱，潮州地方動亂則有數量增多，危害加劇的現象。第二，有關海寇的描述（相對於山賊、倭寇）顯得較明確且著墨較多，可見官方與編修者對於不同類型的地方動亂及其嚴重性，似乎有著輕重不同的評斷。換言之，來自海上的威脅，無論是海盜或倭寇，對地方的傷害或衝擊都遠勝於陸上盜匪。第三，部分山盜與海寇互為表裏，聲勢相倚。活躍於閩、粵、贛邊區的大小股山寇約有二十六起，<sup>8</sup>或自行劫掠地

---

<sup>8</sup> 參閱林仁川，《明末清初私人海上貿易》，頁331～339。

方，或與海寇互通聲息，共同抵禦官軍剿捕。正如明人林大春<sup>9</sup>所言：「山寇藉海寇以壯聲勢，海寇又幸山寇以為前驅，誠所謂狼狽相倚者。」<sup>10</sup> 第四，面對地方動亂，主戰、主撫的官員皆有之，而因應當時態勢先撫後剿或先戰後招降的彈性作法，亦時所多見。這些決策的形成與執行，不僅牽涉地方官員的態度和雙方軍事力量的強弱，有時也要考量到對地方經濟活動、社會治安乃至國防安全的影響。第五，造成地方動亂的因素在方志中少見說明，多以劫掠（危害）地方表示征戰和刑罰的正當性。然少數案例談及賊首背景或動亂過程，雖隻字片語，但透露出地方動亂出現並不全然歸結於盜賊的貪婪和劫掠。當代詩文作品和表章奏議及後世相關議題的研究，由淺薄而深入，從單一層面到多方觀察，莫不對潮州地方動亂的起因和背景提出不同角度的分析與探討。

### 三、海禁政策下亦商亦盜的現象

針對潮州地方動亂的探討，學者多聚焦於經濟的角度，特別是海外經貿發展的受阻。潮州地區因應自然環境與歷史發展所形成的經濟生活，由於明代官方政策的影響，不僅衝擊到居民的生計，更讓地方秩序與海防的安全產生變化。因此，探討潮州地方動亂的背景或原因，自然先觸及潮州的自然環境以及因應環境而產生的經濟生活。

#### （一）潮州的地理環境

地理環境向來被視為影響地區經濟發展的重要因素之一，是以潮州所在的地理位置和獨特的地理環境，正是探討潮州經貿發展所不能輕忽的部分。明代的潮州府地

---

<sup>9</sup> 林大春，字井丹，廣東省潮州府潮陽縣棉城人，生於嘉靖二年，卒於萬曆十六年（1523～1588），享年 66 歲。嘉靖二十九年（1550）進士，官至浙江按察司提學副使，隆慶三年（1569）高拱復相後因再受排斥，遂罷歸家居十八年。長年鄉居，杜門著書，修纂《潮陽縣志》，且邑有利病必暢言之，是嘉靖至萬曆年間潮州地方最有影響的士大夫之一。

<sup>10</sup> 見〔清 乾隆〕周碩勛纂修，《潮州府志》，卷 38，頁 933。

處廣東的東北部，東北面、北面與福建詔安、武平相鄰，西北與江西長寧交界，西南抵惠州府海豐縣，東面、南面皆臨大海。潮州在地理環境上有其獨特之處：三面環山，一面臨海，平原中分，形成背山面海相對獨立的地理單位。在潮州西北方橫亘著東北至西南走向的蓮花山系，<sup>11</sup> 東北與福建境內的博平嶺相連，西南則逶迤至惠來和海豐沿海。連綿相續的山脈在廣東東北部切割出一個西北高東南低相對封閉的地理區域。

雖有山脈丘陵的阻隔，然潮州境內的河川水運、東面的沿海海岸線和平原低地則為潮州對外交通與文化交流提供往來的衢道。潮州最重要的河流為韓江，是廣東省內僅次於珠江的第二大河，也是粵東水上交通的動脈。整個韓江水系流經閩粵兩省十餘縣，溝通粵東、閩西南與贛南等地，在這些地區的經貿活動與文化交流上扮演重要的角色。<sup>12</sup> 潮州東南低地一沿江分佈的低矮丘陵、被分隔的河谷平原和河口三角洲，因與汀、漳平壤相接，成為閩西南與粵東間往來的孔道。<sup>13</sup> 概言之，潮州與福建的漳州、泉州和江西南部間的水、陸交通尚稱便利，是以人員往來、貨物流通與文化互動頗為順暢。此外，尚未充分利用的綿長海岸線，起自饒平縣東界鎮上東鄉（與福建詔安交界處）止於（惠州府）惠來縣神泉港西側，此一海岸線曲折蜿蜒，擁有眾多天然良港，且沿海島嶼密佈，其中又以南澳島最為重要。隨著時空進展，綿長的海岸線和廣闊的海域終對潮州的對外交通和歷史發展影響日深。

總之，山、海地形兼具的潮州呈現出既封閉又開放的地理特色。不僅形成潮州府下各州縣不盡相似的經濟發展，更在潮州日後的政教發展與社會變遷中扮演重要的角色。

---

<sup>11</sup> 蓮花山系是鳳凰山、蓮花山、大北山、小北山、大南山、南陽山、桑浦山等七座連綿延續的山脈總稱，鳳凰山脈主峰海拔高約 1490 公尺。

<sup>12</sup> 韓江上游分汀江和梅江兩支：汀江發源於福建省長汀縣和寧化縣交界的治平木馬山北波，匯眾山之水，過長汀，奔上杭，出永定，迤邐南來，入廣東境；梅江上游為琴江，發源自廣東紫金縣白山嶺，北流過五華，至興寧水口，始稱梅江，轉東北流，過梅州有石窟河、松源溪來匯，至松口又折向東南入大埔。汀、梅兩江在大埔三河壩會合，稱韓江。韓江南下直出叢山峽谷，在潮州城下分流出海。參閱黃挺、陳占山著，《潮汕史》（上）（廣州：廣東人民出版社，2001），頁15。

<sup>13</sup> 福建內部多山，只有沿海地區散佈著面積不大的平原，故粵東與福建的往來多限於閩南的交流。



## （二）潮州的經濟生產

潮州地理環境中的不利與不便，隨著唐、宋以來人口遷徙、生產技術輸入、環境變遷等因素的交互作用，有著顯著的改善。時至明代，潮州地區的農業、手工業乃至商業發展皆有所成。《潮州府志》中曾對潮州物產有如下的描述：「潮去省會較遠，民知力於稼穡，土地宜稻麥，收果木蔗糖及魚鹽之利，即有經商仍不出布帛粟之門。」<sup>14</sup> 由此可見潮州經濟活動的概況與樣貌。

由於潮州地跨熱帶和北溫帶，屬亞熱帶氣候，生長期長，作物可以多熟。地形上有丘陵、山地和平原，適合多種作物的生長培育。唐、宋以降，隨著交通要道的開通、水利設施的興修、新作物的引入與耕作技術的改良，在在有助於農業的增產（糧食作物和經濟作物兼有之）。宋代以降，潮州的糧食生產水準日益提升，韓江、榕江、練江等平原地區的糧食生產頗見增長。不過，潮州府轄下各州縣的生產條件各異，致使糧食生產的供需狀況亦各不相同。明以來潮州主要的糧食產地是揭陽縣（境內有榕江平原）、<sup>15</sup>潮陽縣（境內有練江平原）、普寧縣（境內有南山平原，屬榕江流域平原）等縣。這些州縣不僅自給自足，更供應潮州府其他缺糧地區，如：潮州府城、澄海、饒平等地及鄰省福建。天災人禍導致糧食短缺時，亦有從外省和東南亞產米地輸入糧食的況。<sup>16</sup>

潮州府下各州縣因自然條件殊異，形成不盡相同的經濟生活。潮陽富饒繁榮，為潮郡七邑之首；普寧縣產米之地，自足之餘尚有米穀外銷；沿海地區的澄海縣，因土壤、水利不宜於農業，故百姓多以魚鹽為生，米糧則仰給於揭陽、潮陽及韓江上游等地；海陽為府治的駐地，就食者眾（糧食耗費多），糧食生產平日僅能自足，稍遇災荒則米價騰貴，需仰賴揭陽乃至外省接濟；沿海鄉都饒平縣，不少地區非山即海，田地稀少，專以曬鹽營生，惟弦歌都糧食生產不僅自足，尚有餘糧支援饒平濱海地區；

<sup>14</sup> [清 乾隆]周碩勛纂修，《潮州府志》，卷39〈物產〉，頁957。

<sup>15</sup> 「（揭陽）平原沃野，高下別壤，宜稻宜黍，蓑笠者子如聞管子之訓，所以潮之饔飧，半取資於茲土，擔負舟移，日計十百。」[清]劉業勤撰修，《揭陽縣正續志》（台北：成文出版社，1974），卷7〈風俗志 物產〉，頁938。

<sup>16</sup> 參見黃桂，《潮州的社會傳統與經濟發展》（南昌：江西人民出版社，2002），頁167-169。



大埔為山縣，隨著人口日增，在耕地有限的情況下，糧食多仰給外地，人丁多僱力四方。簡言之，沿海地區的平原沃壤適合農耕莊稼者，或以農業生產為主，或以漁鹽貿易之利營生，從養家糊口到積累財富，居於較有利的地位。至於山區諸邑，農業收益不足以自給，只得經商營利或外出受僱，藉此以貼補家用，生活較為艱辛。誠如清初藍鼎元對潮州山區、沿海地區經濟生活的描述，其差異清晰可見。

近海諸邑多平原沃衍，宜稼圃，佐之以海鹽，謀生較易。入山諸邑，人稠地狹，崇岡大阜，種稻、黍、薯、芋，如懸崖瀑布，尚苦不給，多傭力四方，則亦未如之何矣。<sup>17</sup>

農業生產不僅養活當地日益稠密的人口，也成為手工業與商業發展的基石，例如：上述糧食的進出口（糧食作物的商品化），甘蔗、麻、棉花、水果等經濟作物所帶動的製糖、紡織等手工業及相關產品的販售。南宋時所修方志已將甘蔗列為潮州土產，明清以來糖則成為潮州較大宗的外銷產品，清末隨著汕頭開港，糖的外銷一度高踞中國各通商口按出口量的第一位。<sup>18</sup>《潮中雜記》記載潮州有烏糖、白糖，還有蔥糖，清代屈大均的《廣東新語》<sup>19</sup>亦有相關描述。另外，明至清初蕉葛布是潮州重要的外銷品，潮州各縣皆有生產，甚受嶺外人士喜愛。其實潮州有名的夏布種類不少，其中包括苧布、葛布、青麻布、黃麻布、蕉布（七縣同）、綢絹（出海陽）、天蠶綢（出程鄉）、竹布等，其中葛布更是明代貴重的奇貨。<sup>20</sup>有關水果方面，根據方志所載潮州種植的水果種類不少，其中柑、荔枝、龍眼及亞熱帶水果皆為地方名產，並成為著名商品出售。

潮州多優質瓷土，又有海外貿易之便，陶瓷遂成為重要的手工業及外貿產品，北宋時期陶瓷的生產和外銷已頗具規模與盛名，至北宋末年諸多瓷窯遭到毀棄，陶瓷

<sup>17</sup> [清]藍鼎元著，《鹿洲初集》，卷12〈潮州府總圖說〉，收錄於[清]藍鼎元撰，蔣炳川、王鈞點校，《鹿洲全集》（上），頁245-246。

<sup>18</sup> 參閱范毅軍，〈廣東韓梅流域的糖業經濟〉，《中央研究院近代史研究所集刊》12，頁127-140。

<sup>19</sup> [清]屈大均，《廣東新語》（北京：中華書局，1985），卷14〈食語 糖〉，頁389。

<sup>20</sup> 參閱黃桂，《潮州的社會傳統與經濟發展》，頁180-184。

生產一度中衰。<sup>21</sup> 明中葉呈現衰退現象的陶瓷業再度復甦，許多盜窯在大埔高陂鎮、饒平九村、海陽楓溪（按：今之潮安）、揭西河婆鎮嶺下山等地重新出現，並在景德鎮青花工藝的影響下（江西盜工傳授技術）開始生產青花器。明清時期潮州陶瓷器的產量不少，有為數眾多的工匠以此為生，而大埔、饒平、海陽等地所產青花日用瓷器經由海上私商貿易遠銷東南亞一帶。而後潮州陶瓷生產在清末因洋盜的衝擊而漸趨式微。<sup>22</sup>

有農業與手工業生產為基礎，配合潮州地區水路交通的條件，遂造就明代潮州地區熱鬧的商貿往來。潮州府東鄰詔安，西止海豐，水路運輸相較於受丘陵山地阻隔的陸路交通，顯然是方便又流暢許多。例如韓江、榕江、練江等河流所帶來的運輸便利；加上潮州東、南邊全為綿延曲折的海岸，擁有眾多可以通航的港灣，四通八達的海上交通，對內可以通往沿海商埠及內陸省市，對外可以遠達東南亞各國和日本等地。換言之，潮州特定的地理環境使其對外聯繫以船做為主要運輸工具，聯繫的主要區域則包括中國沿海地區的吳、越（或稱蘇松乍浦地區）、廣、惠、高、雷等地區以及東北亞與東南亞各國。透過這些水路幹線，促成潮州地區漁鹽、土糖、陶瓷、水果、夏布、木雕等土特產的外銷，加上轉運販售水運交通所達地區的貨物，這些經貿活動在在都為潮州帶來商機與財富。

此外，經由海洋連結而來的國際經貿活動，更是明清時期刺激潮州經濟發展與日後社會變動的要素。十六世紀，葡萄牙人和西班牙人相繼東來，他們各以滿刺加（按：今馬來西亞馬六甲）和呂宋（按：今菲律賓呂宋島）為根據地，試圖將歐洲勢力伸入南中國海。歐洲人的東來刺激中國東南沿海原有的民間私人海上貿易活動，嘉靖後期，韓江口外的南澳島走私貿易興盛，四方客貨匯集，中外船隻絡繹不絕。潮州海商集團遂步浙閩海商之後，開始以走私貿易的形式與歐洲商人接觸，繼而擴大對東

<sup>21</sup> 北宋潮州東郊筆架山有「百窯村」的村名，從筆架山開始，經過東南面的仙田鉢仔山，延伸到程洋崗營盤山、後湖，遍布宋元兩朝瓷窯群，加上日本、菲律賓印尼巴基斯坦都出土過不少宋元潮州窯瓷器，在在說明潮州陶瓷大規模生產與外銷的的興盛。參閱莊義青，〈宋代潮州陶瓷生產及外銷問題綜述〉，氏著，《宋代的潮州》（廣州：中山大學出版社，1997），頁 72-89。

<sup>22</sup> 參閱黃挺，〈海禁政策對明代潮州社會的影響〉，頁 47。

南亞各地的移民，展開更為活絡的海上經貿活動。

### （三）明代的朝貢貿易與沿海禁令的形成

明代對外政策（含對外貿易）的制定和推行，不僅影響王朝的外交政策和國際關係，也對經濟活動產生相對性的衝擊。雖說朝貢方式的官方貿易自古以來就存在，<sup>23</sup>然明初的朝貢貿易卻有別於過去。歷代王朝除了朝貢形式的官方貿易外，同時允許非官方的中外商人進行貿易往來，唐宋時期更由國家設立的市舶司負責徵稅與管理事宜。簡言之，唐宋時期朝貢貿易與民間私人貿易並行不悖。但明朝的政策卻是以朝貢貿易為唯一合法的形式，不允許中外商人隨意進行貿易。在明代前期海外貿易被限定在朝貢的形式下，只有貢舶才是合法的海外貿易，而一般商船往來交易是不合法的。海外各國朝貢使團來華，從朝貢船港口的指定，到京師會同館、地方市舶司、沿途驛站的貿易活動—勘合表文、貨物的查驗、官方給價收賣或由官方主持買賣等，都必須在政府的直接控制下進行，絕不允許私自貿易。為此，明朝對內實行海禁，禁止中國商民出海貿易；對外則在朝貢貿易中，強調外國入貢使團的外交文書（國書表文），推行勘合制度，以圍堵外國商民來華貿易的途徑。

貢舶者，王法之所許，市舶之所司，貿易之公也；海商者，王法之不許，市舶之所不經，乃貿易之私也。<sup>24</sup>

明太祖對於東南沿海的嚴格管制，不僅是考量明初的內外局勢，例如：張士誠與方國珍餘眾在浙江沿海的活動、倭寇的侵擾、蒙古部落在長城以北的虎視眈眈等因素，更與太祖苦心經營的朝貢體制密不可分。明朝全面壟斷海外貿易，以便藉貿易之利來對海外各國實施有效羈縻，消除週邊國家或族群的反叛或攻擊，確保朝貢體系的

<sup>23</sup> 自秦統一中國後，天子與諸侯之間的朝貢關係，成為中原王朝對外關係的基本模式。由此，中國歷代各王朝與其他國家的關係中，始終是各國向中國稱臣納貢，建立所謂宗藩形式的關係。通過朝貢（朝見天子而納其土貢）和回賜（中國皇帝以厚禮頒賜納貢國家）的方式，中國與其他國家建立友好關係與經濟、文化交流。參閱（日）濱下武志，朱蔭貴等譯，《近代中國的國際契機：朝貢貿易體系與近代亞洲經濟圈》（北京：中國社會科學出版社，1999），頁33-44。

<sup>24</sup> 〔明〕王圻，《續文獻通考》（台北：學海出版社，1984），卷31〈市糴考 市舶互市〉，頁1897。

穩定和中國式理想世界秩序的實現。換言之，沿海地區的禁制管控既可確保政權的穩固，更可以有效運作天朝的朝貢體制，無怪乎明朝統治的二百多年雖有海上貿易的局部開放，但大多數時間都處在官方壟斷的狀態。

為確保王朝對海外貿易的管理和控制。明太祖屢頒禁令，透過嚴刑重罰阻止民間百姓私自出海貿易。

（洪武四年十二月）丙戌，仍禁瀕海民不得私出海。<sup>25</sup>

（洪武二十七年正月），禁民間用番香、番貨。先是，上以海外之國多詐，絕其往來，唯琉球、真臘、暹羅斛許入貢。而緣海之人往往私下諸番，貿易香貨，因誘蠻夷為盜。命禮部嚴禁絕之，敢有私下諸番互市者，必寘之重法。凡番香、番貨皆不許販鬻。其見有者，限以三月銷盡。<sup>26</sup>

如今廣東通番的百姓內，有等不為公法，專一為非，將帶違禁物貨，私自下海前往外國買賣。那沿海衛所巡守官軍，不行用新設法巡拿，以致誘賊不時出沒劫掠良民，該府便出榜文著沿海衛所，今後不問軍民，但私自下海的人，問他往何國買賣，通誘消息若有實跡可驗的，就全家解來，賞原拿人大銀兩個，鈔一百錠；若守把官軍不肯用心巡拿，與犯人同罪，有能首告，一體給賞。<sup>27</sup>

洪武及其後諸帝對下海通番的禁令，不僅重申舊令，更以加增附律方式出現。例如：把中外貿易的傳統商品——鐵器、綢緞、絲棉、胡椒等，與軍需、銅錢等同視之，列為違禁品。

凡將馬牛、軍需、鐵貨、銅錢、緞匹、紬絹、絲錦，私出外境貨賣，及下海者，杖一百。挑擔馱載之人，減一等。物貨船車，併入官。于內以十分為率，

<sup>25</sup> [明]李景隆等撰，《明太祖實錄》（台北：中央研究院歷史語言研究所，1966），卷70，頁1300。參閱曹永和，〈試論明太祖的海洋交通政策〉，《中國海洋發展史論文集》（一）（台北：中央研究院三民主義研究所，1984），頁41-47。

<sup>26</sup> [明]李景隆等撰，《明太祖實錄》，卷231，頁2551。

<sup>27</sup> 洪武三十一年四月禁廣東通番聖旨，轉引自張增信，《明季東南中國的海上活動》（上），頁8-9。

三分付告人充賞。若將人口軍器出境及下海者，絞。因而走洩事情者，斬。其拘該官司，即守把之人，通同夾帶，或知而故縱者，與犯人同罪。失覺察者，減三等，罪止杖一百。軍兵又減一等。<sup>28</sup>

犯禁違規者，治罪重罰，而知情不報或怠忽職責者，亦依法論處。根據洪武二十三年的《大明律直解》及三十年的《大明律集解附例》所載，違禁下海、通番及販禁的刑罰，依情節輕重可分為斬（梟首示眾）、絞、發邊衛充軍以及杖一百，刑罰可謂不輕。同時在沿海地區施行嚴格的巡查與臨檢，並制訂「首告制」，獎勵告發與嚴懲知情不報者。

（嘉靖四年八月）甲辰，初浙江巡按御史潘倣言，章泉府黠滑軍民私造雙桅大舡下海，名為商販，時出剽劫。請一切捕治事下兵部議行，浙、福二省巡按官查海舡，但雙桅者即捕之，所載雖非番物，以番物論，俱發戍邊衛，官吏軍民知而故縱者，俱調發煙瘴。<sup>29</sup>

（嘉靖八年十二月）戊寅，盤石衛指揮梅曄、姚英、張鸞等守黃華寨，受牙行賄，縱令私船入海為盜，通易番貨，劫掠地方。巡按浙江御史張問行以聞法司擬畢曄等戍邊。上不允仍令巡視都御史親詣地方勘審，從重擬罪。海道備倭等官弊多隱匿，俱查明恭奏，并出給榜文，禁沿海居民毋得私充牙行，居積番貨，以為窩主。勢豪違禁大船，悉報官拆毀，以杜後患。違者一體重治。<sup>30</sup>

所謂「寸板不許入海」，應是禁止民間擅自打造雙桅尖底（能乘風破浪遠行）的船隻下海，對於平底單桅的捕魚小船並不禁止。

蓋國朝明禁，寸板不許下海，法固嚴矣。然濱海之民以海為生，採捕魚蝦，有不得禁者，則易以混焉。要之雙桅尖底始可通番，各官司于採捕之船。定以平

<sup>28</sup> [明]雷夢麟撰，懷效鋒、李俊點校，《讀律瑣言》（北京：法律出版社，1999），卷15〈兵律三 私出外境及違禁下海〉，頁374。

<sup>29</sup> [明]張居正等撰，《明世宗實錄》，卷54，頁1332-1333。

<sup>30</sup> [明]張居正等撰，《明世宗實錄》，卷108，頁2551。



底單桅，別以記號，違者燬之，照例問擬，則船有定式而接濟無所施矣。<sup>31</sup>

然有明近三百年發展海禁政令的弛張屢有變化，或嚴禁或局部開放，但整體而言仍是禁止多開放少。嘉靖年間因倭寇侵擾，朝廷不斷加強海禁的力度，以法令圍堵宣德以來逐漸興盛活躍的私人海外貿易。<sup>32</sup> 嘉靖末年因有戚繼光、俞大猷、胡宗憲等名將整頓，東南海防漸有起色。隆慶元年（1567）福建巡撫涂澤民上疏請求開放海禁，得到朝廷的允許，明朝的海禁政策有了調整——局部弛禁，僅限於福建漳州的月港地區，其他地區包括粵東潮州仍在禁令之中。而後隨著明末頻繁的動亂，海禁、走私、寇亂、軍事征撫交錯運行，海上的混亂局勢直到明代國祚終結仍未穩定。

總之，大明王朝制定朝貢貿易政策，用以規範中國的涉外關係。明朝為實現其宗主國地位，因而大力推行朝貢貿易制度。為使朝貢貿易成為中外貿易的唯一合法管道並考量東南海防安全所需，明政府遂頒佈海禁的相關規定，禁止中外人民自行往來貿易。海外諸國只能透過接受明朝的冊封才能來華貿易，而官方也企圖透過管制方式來保障沿海地區的秩序。<sup>33</sup> 這些政令不僅扼殺了唐宋以來海外貿易的發展，更影響沿海居民的生計與生活。位處東南沿海地區的潮州，如同其他沿海地區長期以海為田、以船舶為家的居民一樣，面對政府禁令只得化明為暗，改以走私犯禁的形式來從事海上活動。明初以來嚴禁沿海居民私自販運的政策，不僅直接衝擊潮州的經貿活動，更對其社會、文化產生深遠的影響。

<sup>31</sup> [明] 胡宗憲，〈胡少保海防論 廣福人通番當禁論〉，見[明] 陳子龍等選輯，《明經世文編》（北京：中華書局，1997），卷 267，頁 2823。

<sup>32</sup> 宣德以後逐漸興起的私人貿易形式：一、私造船隻出海，前往海外國家進行貿易；二、招引海外國家的商船到中國進行貿易；三、通過出使，攜帶私貨或利用所督海船進行貿易；四、租用私造船隻出洋進行貿易；五、與外國使臣勾結進行非法貿易。參閱萬明，《中國融入世界的步履——明與清前期海外政策比較研究》（北京：社會科學文獻出版社，2000），頁 216。

<sup>33</sup> 明清時期對外貿易政策的制定及其背景因素，參閱李東華，〈梯山航海——海外貿易的發展〉，收錄劉石吉主編，《中國文化新論經濟篇：民生的開拓》（台北：聯經出版公司，1989），頁 500-514。



#### （四）海禁政策對潮州的影響

中國社會有著重農抑商的傳統價值觀，明朝官方又因政治考量（政權穩定）而嚴禁商民出洋貿易。然而，「名禁實通」——明中葉以來，私人海外貿易日益蓬勃：東南沿海地區的人民直接或間接地投入海上貿易，中國商船不時穿梭於東亞及東南亞的海面；西方船隊絡繹不絕更讓東南沿海的經貿活動呈現生氣蓬勃、無可遏止的局面。明代官方既無視沿海居民的經濟實況及貿易需求，透過嚴刑峻法禁止私人的海上貿易活動，下海出洋者即被視為奸徒、海盜，而沿海居民為求生存和自保，違犯禁令似乎就無可避免。百姓生計、經貿利益引發商人與地方勢家或明或暗的對抗行動，進而造成地方社會的動盪不安。明代官方紀錄中不斷述及東南沿海地區海寇集團活動頻繁，且屢禁不絕。以今觀之，盜寇橫行與正常航海活動的受阻實息息相關，政府的禁令迫使人們鋌而走險來謀取生路。

潮州由於地理位置適中，為福建、廣東二省之屏障，春夏時節順乘東南季風可揚帆北上，直抵華北、遼東半島及日本，秋冬時節乘東北季風南下，很快就可以到達海南及東南亞各地。

潮郡東南皆海也，左控閩漳，右臨惠廣，壯全潮之形勢，為兩省之屏障，浩浩乎大觀也哉。春夏之交，南風盛發，揚帆北上，經閩省，出烽火、流江，翱翔乎寧波、上海，然後窮盡山花島、黑水大洋，游弈登萊、關東、天津間，不過旬有五日耳。秋冬以後，北風勁烈，順流南下，碣石（按：今惠州）、大鵬（按：今陸豐市）、香山、崖山、高、雷、瓊、崖，三日可歷遍也。外則占城、暹羅，一葦可航，噶囉吧（按：即今之雅加達）、呂宋、琉球，如在幾席；東洋、日本不難扼其吭而搗其穴也。<sup>34</sup>

地理位置與自然條件，讓潮州有機會成為海商（海寇）活躍的地點。加上沿海地區因地狹人稠、耕地有限，居民謀生不易，經由海上販運的方式，其所得與獲利是十

---

<sup>34</sup> [清]藍鼎元，《鹿洲初集》，卷12〈潮州府總圖說〉，收錄於[清]藍鼎元撰，蔣炳川、王鈿點校，《鹿洲全集》（上），頁245-246。

分誘人的。<sup>35</sup> 再則，海上活動以舟船為基礎，明清時期的潮州即是廣船製造的地點，可打造大量海船做為海上活動之用。而海洋中眾多的島嶼更是潮州海商理想的天然基地，島嶼孤懸海上，地理位置特殊，官府鞭長莫及，管控力量薄弱，有利於海商逃避官方查緝。至於潮州漫長的海岸線與優良的港澳更是至關重要，海岸線長，海上交通便捷，航線四通八達，既有交通海外的方便，也有利於海商、海盜的活動。海濱之民多以海謀生，潮州自不例外。合法營生自是人民所願，然法令禁止下人們為生計所迫或利之所誘，自然冒險犯禁，甚至入海為盜，故云「海濱民眾生理無路，兼以飢饉存臻，窮民往往入海為盜，嘯聚亡命。」<sup>36</sup>

沿海居民拜地利之便謀生於海上，然而海上風險眾多，除了自然風濤的危險外，人為風險更是生存發展的巨大威脅。因此，企圖活動於海上的個人乃至團體如何有效地組織或抵抗外在威脅是其必要的能力和手段。為應對官方的政令與海上環境的變化，明代東南沿海的活動者常需兼具海盜與商人的雙重性格，亦即採取亦盜亦商的武裝貿易形式才有生存的空間。當朝廷在海禁政策與商貿活動採取較開放（弛禁）政策時，他們以經商獲利為主；當官方雷厲風行嚴禁海上活動時，他們就轉商為盜，違法犯禁，甚至劫掠為生。

近奉文禁絕番商，民心洶洶告擾，本職目擊時事，竊計其為為地方隱患者有四：夫沿海居民，憑藉海濱，往者商舶之開正以安反側杜亂萌也。迺今一禁，彼強悍之徒，俯仰無賴，勢必私通，繼以追捕，急則聚黨遁海，據險流突，如昔日之吳曾林何變且中起，此共患一。東南濱海之地，以販海為生，共來已久，而閩為甚，閩之福興泉漳，襟山帶海，田不足耕，非市舶無以助衣食，其民恬波濤而輕生死，亦共習使然。……當事者嘗為厲禁，然急之而盜興，盜興而倭入。……亦有籍言潮惠廣高等處糴買糧食，徑從大洋入倭，無販番之名，

<sup>35</sup> 「閩、廣人稠地狹，田園不足于耕，望海謀生十居五六，內地賤菲無足輕重之物，載至番境，皆同珍貝。是以沿海居民，造作小巧技藝，以女紅針黹，皆于海船行銷，歲收諸島銀錢貨物百十萬。」見〔清〕藍鼎元，《鹿洲初集》，卷3〈論南洋事宜書〉，收錄於〔清〕藍鼎元撰，蔣炳川、王鈿點校，《鹿洲全集》（上），頁55。

<sup>36</sup> 〔明〕孫承澤，《春明夢餘錄》（北京：北京古籍出版社，1992），卷42〈閩省海賊〉，頁825。

有通倭之實，此皆所應嚴禁。然禁之當有法，而絕之則難行，何者？彼其貿易往來，糴穀他處以有餘濟不足，皆小民生養所需，不可因別而廢屢者也。不若明開市舶之禁，收其權而歸之，上有所予而有所奪。……臣聞先民有言市通則寇轉而為商，市禁則商轉而為寇，禁商猶易，禁寇實難，此誠不可不亟為之慮。且使中國商貨通於暹羅呂宋諸國，則諸國之情嘗聯屬於我，而日本之勢自孤。日本動靜虛實，亦因吾民往來諸國，偵得其情，可謂先事之備。又商船堅固數倍，兵船臨事可資調遣之用。商稅二萬不煩督責軍需亦免搜括之勞，市舶一通有此數利，不然，防一日本，而併棄諸國，絕商賈之利，啟寇盜之端。<sup>37</sup>

從許孚遠述及福建海澄通商數十年餉足民安，近因倭寇朝鮮，朝廷為防堵而通令各省禁絕商販，導致民情騷動與地方不安。從許孚遠的分析中我們清晰可見：地方官員認為海上貿易的弛禁或嚴禁，正是海商與海寇相互轉換的關鍵。此一轉換的背後又與地方經濟民生息息相關。

海禁越嚴，海上走私就越加盛行，沿海地區甚至形成幾個走私貿易的活動中心，例如：浙江定海雙嶼港、福建漳州月港、廣東南澳港等，甚至激起海商的反抗，組織海上武裝力量與官方公開抗衡。潮府與漳、泉相鄰，海上活動又不若陸地有明確的疆域界限，於是流動或流竄與閩粵之間的海商與海寇在明中葉以後進入高峰期，沿海城鎮及鄉村飽受騷擾，甚至成為寇盜安營紮寨的根據地。

明中葉中國沿海地區的動盪，除了居民走私活動之外，倭寇的滋擾也是情況惡化與複雜化的原因之一。嘉靖二十一年（1542），倭寇大舉進犯中國沿海地區，北自山東，南至閩粵，燒殺劫掠無一倖免。倭寇的騷擾，特別是與中國走私海商集團間的勾結，造成沿海地區混亂的加劇更迫使明朝政府嚴行海禁，以便有效阻斷他們的連結並進行清剿。面對混亂而複雜的情勢，明朝內部亦存在不同的見解與意見，有的主張進一步貫徹嚴禁的方針，如朱執者；亦有官員體認到「禁海」斷絕沿海百姓生計，只會把越來越多的人逼上反抗的道路，因而視局部放寬（寬海禁）為可行之策。然而隆慶

<sup>37</sup> [明]許孚遠〈敬和堂集 疏通海禁書〉，收錄[明]陳子龍等選輯，《明經世文編》，卷400，頁4332-4334。

改制（海禁的局部開放）卻因措施不善，通過官方形式出海者相當有限，而走私的商船數量卻增加頗多，武裝勢力更加強勁，福建泉州的鄭芝龍正是其中的代表人物。<sup>38</sup>

華夷同體，有無相通，實理之所必然。中國與夷各擅土產，故貿易難絕，利之所在，人必趨之。……嘉靖六、七年後，守奉公嚴禁，商道不通，商人失其生理，于是轉而為寇。嘉靖二十年後，海禁愈嚴，賊夥愈盛。許棟、李光頭輩，然後聲勢蔓延，禍與歲積，今日之事，造端命意實係于此。<sup>39</sup>

中國海商採取亦商亦盜的武裝貿易形式，不僅是明清海禁政策的產物，也是當時在不同的海陸勢力中自保求生的方式。縱橫海上，無論是經商或劫掠，都需要陸地上人力與物資的後援，否則難以為繼。

臣（王忬）訪得夷寇在海勺水斗米，仰給內地，若岸上之人不行接濟，兼有我兵相持，勢必坐困遠遁。奈何濱海頑民圖賊厚利，從而販取柴米酒肉以餽之，打造鎗刀鉛銃以助之，收買違禁貨物以資之，飾送娼優戲予以悅之。每觀官兵動靜，則星火徒報官府，密令哨探，則推避不從。<sup>40</sup>

海商與海寇依賴沿海地區窩主或百姓搜（收）購出海貨物，囤積並銷售番貨，人力的補充，水上生活物資的接濟，甚至訊息的提供，這些都是他們生存和活動的重要後盾。沿海居民或為營生厚利所誘、或因鄉親友故的連帶關係、或為暴力脅迫不得不姑息養奸甚至加入其中，王忬在奏疏中曾提及：諸多因素導致沿海居民的接濟、包庇、掩護，終使亦商亦盜的海上勢力團體坐大。

倭奴擁眾而來，動以千萬計，非能自至也。由內地奸人接濟之也，濟以米水，

<sup>38</sup> 參閱陳高華、陳尚勝，《中國海外交通史》（台北：文津出版社，1997），頁204-220。

<sup>39</sup> 〔明〕唐樞，〈禦倭雜著 復胡梅林論處王直〉，收錄〔明〕陳子龍等選輯，《明經世文編》，卷270，頁2850。

<sup>40</sup> 〔明〕王忬，〈王司馬奏疏 條處海防事宜仰祈速賜施行疏〉，收錄〔明〕陳子龍等選輯，《明經世文編》，卷283，頁2994。

然後敢久延，濟以貨物，然後敢貿易，濟以向導，然後敢深入。<sup>41</sup>

潮州民間私人貿易（走私）的盛行與當地人們的支持或參與分不開。以潮州的南澳島為例，因官方的棄守，遂成為海寇、窩主藏身的好地點，不僅私人貿易（走私）頻繁，市況熱絡，消息往來更是靈通。

漳潮之間，以海為限，其海洋之南澳，地險而沃，百谷所生，百貨所聚。惟以地非分土，事非兩領，故往往為賊逋逃藪。而修船利器，市藥裹糧，百無所忌。<sup>42</sup>

漳、潮乃濱海之地，廣福人以四方客貨預藏於民家，倭至售之，倭人但有銀置貨，不似西洋人載貨而來換貨而去也。故中國欲知倭寇消息，但令人往南澳，飾為商人與之交易，即廉得其來與不來，與來數之多寡，而一年之內，事情無不知矣。<sup>43</sup>

據文獻資料記載，先後以南澳為基地或在南澳以及沿海活動較多的“海寇”商人有張璉、許棟、許朝光、曾一本、謝策、洪迪珍、林國顯、林鳳、徐碧溪、林道乾、楊老、李進、李忠、魏朝義、劉香等。其中以張璉、林國顯、許朝光、林道乾為最著名。<sup>44</sup>難怪《潮州府志》明確指出潮地海患不止的三個主要因素，正是窩藏、接濟與通番。

其故有三：一曰窩藏，謂沿海勢要之家，為其淵藪，事覺則多方庇護，以計脫免。一曰接濟，謂黠民窺其鄉道，載魚米互相貿易，以贍彼日用。一曰通番，謂閩粵濱海諸郡人駕雙桅，挾私貨，百十為群，往來東西洋，攜諸番奇貨，因

<sup>41</sup> [明]胡宗憲，〈胡少保海防論 廣福人通番當禁論〉，見[明]陳子龍等選輯，《明經世文編》，卷267，頁2823。

<sup>42</sup> 陳天資：《東里志》（汕頭：汕頭地方志編纂委員會辦公室，1990），頁185。

<sup>43</sup> [明]茅元儀，《武備志》，卷214，收錄《中國兵書集成》36（北京：解放軍出版社、遼瀋書社，1990年），頁9301-9302。

<sup>44</sup> 參閱湯開建、陳文源，〈明代南澳史事初探〉，《潮學研究》3（汕頭：汕頭大學出版社，1995），頁48-65。



而不靖肆搶掠。<sup>45</sup>

綜上所述，明初朝貢貿易與海禁政策的制訂和執行，有其政治考量與相關制度的配合（包括行政、法律、海防等措施），並未引發太大的爭議或太多的動亂。然明中葉局勢丕變，政治的管控日漸鬆弛，經商獲利漸成風氣，於是貢舶貿易、海防治安、租稅理財等因素及其關連性遂成為反覆探討爭論的議題。從主張海禁與主張弛禁（開放）的各自論述中，我們清楚地看到海禁政策對沿海地區，包括潮州地區所帶來的衝擊和影響。<sup>46</sup>潮州地區襟山帶海，以販海為生其來已久，非市舶無以助衣食，故百姓習於海濤勢所必然。海禁之下，沿海平民難以維生，因飢寒困頓聚以為盜；而地方豪強、勢家、官兵因緣為奸利而接濟、包庇，日積月累終成地方禍患，於是調動兵員以綏靖地方，兵餉、軍需又成為國家財政的負擔。明中葉以降，中央與地方、財政與海防皆陷入惡性循環中，潮州地方動亂的不斷發生與擴大自是不令人意外。

#### 四、從社會轉型的觀點來看潮州的地方動亂

論述明代後期倭寇、海寇問題常由朝廷厲行海禁政策與東南沿海經貿利益所產生的衝突來詮釋之。所謂倭寇、海寇實際上是從事非法海上貿易的海商集團，且多是中

---

<sup>45</sup> [明]郭春震，《潮州府志》，卷1〈地理志〉，收錄於《稀見中國地方志匯刊》（北京：中國書店，1992），頁744。

<sup>46</sup> 兩派爭論的議題與觀點大致如下：（一）放寬海禁（開市）與祖宗家法之爭。主張海禁者恪守祖訓堅決反對貢舶貿易之外的開市貿易；主張放寬者則認為內外形式有變，維持舊制禁絕互市在現實中困難重重，故放寬限制准其貿易並加強管理方為正途。（二）放寬海禁（開市）與治安間的關係。主禁派認為「開市致亂」，一旦開市（取消海禁）華夷無限，下海通番之強徒惡少與狡獪凶悍的番人，萬一乘機生事，擾亂地方，勢必難以收拾；主張放寬者（許乎遠以隆慶開禁前後對比）則認為解除海禁，許其公開貿易，才能杜絕禍源，確保地方秩序。（三）放寬海禁（開市）與財稅的關係。主禁者認為開市貿易只會法壞於上，利歸於下，無補國計民生，甚至是得番人無用之物，濟番人有用之器，反成禍害；主張放寬者開市則認為開市貿易不僅對平民百姓有利，對政府經國阜財亦有裨益。參閱林仁川，《明末清初私人海上貿易》，頁399-404。



國沿海百姓，真正來自日本的倭人恐怕有限。<sup>47</sup> 當代學者陳春聲則認為：明代潮州沿海活動的盜賊集團，並非全部具有海上貿易活動的背景，地方動亂的根源也未必是海禁與海商間的衝突。僅僅從貿易或經濟發展的因素是解釋倭寇海寇的起源，可能有以偏蓋全的缺失。從秦朝開始，潮州與整個嶺南地區歸屬中原王朝的政治版圖，但王朝教化與地域社會之間的契合，卻經歷了長期的磨合過程。在這個過程中，明末清初的變化實具有重要的意義：明末清初潮州的地方動亂是社會轉型過程中，王朝體制與地域社會之間複雜磨合關係的一個側面。換言之，從區域社會的變遷來檢視明末潮州的地方動亂，或許可以有另一不同的詮釋。<sup>48</sup>

### （一）從自然環境看潮州山賊海寇的並存

潮州地方動亂的形成，從地理形勢來看，鋌而走險者或聚嘯山區，或隱匿沿海島嶼，或流竄周邊海域，皆有之，並非全為海盜與倭寇。山賊海寇或各自盤據流竄，或互通聲氣奧援，在史書記載中皆有所見。此一現象的產生自然與潮州的地理環境有關。

潮郡十縣皆阻山帶海，而最為險害者，程鄉之徑，饒平、惠來、澄海之澳港，平遠之隘；山峒蔥鬱，海濤噴薄，或通閩粵，或通廣、惠、瓊、崖及外夷之屬，號為水國，最霸勝矣。……則鯨鯢藪之，狐兔穴之。<sup>49</sup>

然而，潮州的負山面海環境僅是山盜海寇等地方動亂的背景條件，若無其他政教因素的刺激或交互作用，明代潮州為人詬病的地方動亂當無如此嚴峻與沈重。

潮州北面的蓮花山系不僅阻隔了潮州與中原地區的直接往來，也構築粵東與嶺南

---

<sup>47</sup> 禦海策要云：為民禦亂莫若絕斯民從亂之心。今之海寇動計數萬，皆托言倭奴而其實出於日本者不下數千，其餘則皆中國之赤子無賴者入而附之耳。大略福之漳郡居其大半，而寧紹往往亦間有之，夫豈盡為倭也？〔明〕胡宗憲，《籌海圖編》，卷 11〈經略一 敘寇原〉，收錄於《中國兵書集成》16，頁 815。

<sup>48</sup> 參閱陳春聲，〈從“倭亂”到“遷海”——明末清初潮州地方動亂與鄉村社會變遷〉，收錄於朱誠如、王天有主編，《明清論叢》第二輯（北京：紫禁城出版社，2001），頁 73-106。

<sup>49</sup> 〔清〕顧炎武，《天下郡國利病書》（十）（台北：廣文書局，1979），卷 100〈廣東四〉，頁 6944。

首府廣州乃至珠江三角洲間的天然屏障，故潮州有著「省尾國角」的稱謂。偏處東南一隅及山海屏障的結果，讓潮州形成相對獨立的地理單元，也讓潮州某種程度保有自己的行事風格和區域特色。然而，隨著潮州的逐步開發與河海交通所帶來的經貿發展和文化交流，王朝政令與儒家文化亦逐步進入並影響潮州地區的發展，衝擊著潮州社會的政治、經濟乃至文化秩序。在兩股不同勢力的交會中，激盪出何種火花，實在耐人尋味。

## （二）攻守失策下亦民亦盜的爭議

明代潮州地方社會的動亂，早在嘉靖倭寇、海寇問題出現前就已經開始。官兵禦盜雖不足，傷民害商卻綽綽有餘。由於官府軟弱，無力禦盜，致使盜寇氣焰高漲；官軍紀律的敗壞，更導致抗盜之民被激變成為「盜賊」。明初實行衛所制度，平時固田，遇變則參戰。經過百餘年發展，嘉靖時衛所制度已處於瓦解過程之中，失去原有功能。於是，官府出錢雇募民戶充當兵夫，而衛所之官兵卻常見欺壓百姓、殘害無辜等惡行。衛所軍制敗壞至此，如何期待衛所官兵在地方危急時有所作為。

由於潮州衛所官兵不足以應付地方動亂，只好從廣西、福建、江浙和本省長樂、程鄉、東莞等地徵調所謂「客兵」來潮州增援。往來兵夫犒勞之費，一律由地方民戶支應，對久罹兵禍的百姓未蒙其利先受其害，先增加一筆不小的開支。此外，嘉靖後期徵調入潮的軍事主力為「狼土勁兵」（即狼兵<sup>50</sup>），狼兵不屬於正規的軍隊系統，將領難以駕馭，軍紀更為敗壞，對於百姓的滋擾相對於盜寇只怕是不遑多讓。

由於官府對地方治安、防禦的無力與無效，地方豪右勢家便填補了這塊空白。潮州為移民社會，立足或生存其間需要仰賴血緣或地緣關係的保護。在盜寇威脅下，為保護族人或村人的生命財產安全，地方勢力多築堡寨自保。明中葉，倭寇、海盜以千或萬計地襲擊各村鎮，肆行殺戮，而剿寇之兵也恃勢劫掠，居民不堪其苦，遂高牆深塹，武裝自保。嘉靖三十七年（1558）所立〈塘湖劉公御倭保障碑記〉中，可以看到地方仕紳出面主持城寨建設和擔負防禦盜賊的責任。

---

<sup>50</sup> 狼兵本為廣西等地少數民族土司的軍隊。

海陽隆津都之市鎮曰塘湖，北負郡城，東枕大河，西接原野，南環滄海。田疇百里，煙廬萬井，實衍沃奧區。承平以來百九十載，民弗知兵，為弦誦貿易已趨事樂生。靡有崇墉巨障，堅甲利刃為防禦之具。……歲在嘉靖丁巳之秋，盜起鄰境，聚黨侵陷揭陽。凡密邇本鎮村落，咸被荼毒。適鄉大夫少參劉見湖先生終制家食，目擊時事若恫瘝。乃身謀諸鄉耆，建堡立甲，置柵設堠，鼓以勇義，申嚴約束，相率捍御，民賴以寧居。無何，值戊午首春，倭寇突至，圍壘揭陽之鮑江，恣行劫掠，莫之敢膺。凡大井、鮑浦、蓬州、庵頭等處，悉被殘破。戕其老稚，擄其丁壯，焚其室廬，禍亂之慘，近古所無。……先生慮桑梓之將及禍，義不容諉。乃與鄉人約，視產高下，斂九則之金，以為防守之費。初有一二為梗者，先生諭以大義，咸樂信從。相要害之處，重設柵閘，度可乘之隙，高築戰柵。率其丁壯，各分信地，更番防守。至于往來兵夫犒勞之需，亦預為處分，動中機宜。以故倭寇之肆掠于鄰近村落者，警報日至，獨于是鎮迄不敢犯。<sup>51</sup>

塘湖是潮州建寨較早的村鎮，而後周邊鄉鎮皆仿效之，或一村築一堡，或數村合一寨，潮州地區遂出現一批人口密度高的聚落。大型村寨<sup>52</sup>的形成和自立，導致官府對地方控制力的削弱。這些具有武裝配備的地方堡寨，在護衛自身安全之餘，有時也會變成地方禍害、例如：佔田、佔山、科收水稅、商稅、魚肉百姓、宗族械鬥、會黨造反、拒捕抗糧等。<sup>53</sup>總之，對於地方官員與居民而言，地方堡寨既有其防禦守護的功能，亦產生對抗、滋擾的情況，誠為地方治安上的雙面刃。

潮州盜賊不靖與防禦不力密切相關。地方多事（不管起因為何），地方官員只能

<sup>51</sup> 〈塘湖劉公御倭保障碑記〉，見陳歷明主編，《潮汕文物志》（上冊）（汕頭：汕頭市文物管理委員會辦公室編印，1985），頁335。並參酌陳春聲，〈從“倭亂”到“遷海”——明末清初潮州地方動亂與鄉村社會變遷〉，頁89。

<sup>52</sup> 大型村寨聚眾多以萬數，例如：和平、鵝汀、庵埠、塘湖、冠隴、南洋、樟林等。

<sup>53</sup> 「明末海盜縱橫，民多築圍堡壘以自衛。久之而鄉無不寨，高牆厚柵，處處皆然。其斃也，莠民藉以負固，趕于拒捕抗糧。官吏捕治為難，半由于此。」轉引自黃挺，〈海禁政策對明代潮州社會的影響〉，頁49。

勉力應付：或戰或撫。官府兵力不足以應戰時，官員只得採取招撫的做法。當時所謂招撫，就是不再追究為首者和協從者的法律責任，甚至對為首者封官賜爵。若採取圍剿的策略，即便官兵獲勝，賊首伏法之後，還是得安插協從的民眾。在沿海地區指定適當地點安插這些受招撫者使之成為王朝的編戶齊民，並不是一件容易的事。一方面成千上萬沒有解除武裝有組織的盜賊上岸或下山定居，可能對安插地點原有的社會秩序和權力結構造成重大衝擊，另一方面擁有武力並習慣反體制生活的新「編戶齊民」不見得適應新環境和新秩序，往往保持亦盜亦民的生活方式。在盜賊轉化為民戶時，還有許多一般民戶可能因為種種原因又不斷淪為盜賊。總之，地方官員對於盜賊採取招降策略，除了官府本身沒有足夠的軍事和政治力量外，亦考量到部分所謂盜賊者，都是沒有編入里甲的化外之民。明代潮州地方社會的轉型是如何把大量的化外之民變為王朝體制下的編戶齊民，此一過程需要漫長的時間，過程中相互調適乃至對峙的情況層出不窮，潮州地方動亂的事件於焉產生。

從另一個角度觀察之，人說：潮州多盜，探討其中根本原因，民、盜不分的困擾，亦即盜賊的認定問題應是重要因素之一。潮州歷史上官府對於「盜賊」的定義過於寬泛，凡是不合官府意願或規則者，甚至不滿官府苛政而抗爭者，均可被視為盜、寇、賊。

社會動亂與社會整合的關鍵之一，是身份與認同的問題。在當時極端複雜的歷史情境中，地方官員和士紳豪強們難以解決但又必須面對的難題，就是如何明確地界定「民」與「盜」。儘管在《大明律》等法典中，對各種「盜」的行為有清晰的界定，但在當時潮州實際的社會生活中面對所謂「民將盡化為盜」、「有盜而無民」的複雜情勢，不管是官府要確立自己統治的基礎，還是士大夫想維護本地的利益，都需要對儒家的義理和法律的原則抱持某種實用的變通精神。明代後期鄉村中出現諸多的城寨，這些堡寨都有著軍事武裝的性質，根據堡寨所有者（參與者）與官府的關係來確定其身份或定位。官民雙方關係為友善或同一陣線者，堡寨及其居民自是「民寨」、「鄉兵」；官民雙方若立場或利益不一致，那麼堡寨及其居民常被視為「盜寨」、「賊兵」。明清政權交替的混亂時期，由於政治與文化的「正統性」皆變幻莫測，賴以區分民盜之別的標準只怕更加模糊，甚至混亂。

總之，在解析明末潮州地方動亂的歷史現象時，潮州社會整合與轉型的長期發展應該是另一個重要的思考角度。

### （三）吏治良窳

中央朝廷對於狀況頻頻的潮州，自然想要加強管理和控制，然而卻引發了更大的地方反彈或反抗。明末中央政府在潮州析地增設州縣並派駐地方官員，然而盜匪寇亂不減反增。有效的地方管理不在單位的增置與人力的加多，而在官吏的賢能與否。明代工部左侍郎陳一松在奏疏中曾提及：

自宏正以迄于今，增設頗繁，惠潮各縣添至十縣，官日多而民日擾，民愈窮而盜愈熾，此其弭盜安民在官之賢否，而不在多寡，其效可概見矣。<sup>54</sup>

地方官吏的適任實為政治穩定與百姓安居的基石，特別是基層的親民之官一州縣長官。<sup>55</sup> 地方官吏的無能，不僅使地方治安雪上加霜，更是盜賊不息的重要因素。前文列舉的案例（三）夏嶺賊，正是因為潮州地方官對於案件無法公斷，又失策派兵抓人，以致釀成動亂。吏治敗壞的另一表現則是官員對於一些較敏感而棘手的問題舉措失當，例如族群關係。在潮州境內居住著不同的族群，如：漢族、客家族群、畬族等，其分佈情況呈現犬牙交錯之勢，彼此之間摩擦難免，若地方官員沒有能力妥善處理，衝突擴大乃至釀成巨禍，實為地方之大不幸。<sup>56</sup>

地方官員的良莠，除了施政能力外，操守亦是另一重要指標。廣東有「天子南庫」的稱號，是財貨富饒之地，由於地處偏遠是以聲息難通，地方官員能否廉潔自守，實是對人性的一大考驗。官吏不僅藉賦役徵收之便上下其手，任何地方上的相關措施皆可能成為聚斂的名目，官吏貪贓枉法，百姓苦痛無處可訴，於是釀成民變。明

<sup>54</sup> [明]陳一松，〈為地方傷殘不堪增設府治懇乞罷議以安遐壤疏〉，馮奉初選輯，《潮州耆舊集》，卷19，頁337。

<sup>55</sup> 「知府、知州、知縣三等親民之官使非其人，則上司雖有好官，行得好事，不能實到百姓。」見[明]胡宗憲，《籌海圖編》，收錄《中國兵書集成》16，頁1074。

<sup>56</sup> 南宋地方官員徵求土物、蜜臘、虎革、猿皮之類，畬人不堪負擔，向郡守申訴卻得不到公平合理的解決，因而發生叛亂。轉引自黃桂，《潮州的社會傳統與經濟發展》，頁215。



代有「清廉天下冠」稱號的嶺南名臣謝正蒙<sup>57</sup>曾在奏疏中論及家鄉賦稅重累的原因與傷害。

東粵重累之後，尤宜倍加矜恤者。臣生長於粵，見其地之蕭條，民之窮困，自省會外諸郡曾不及中土一巖邑。地無自出，人無資生，饑寒所迫，盜賊多有，幾不成其為省矣。昔年榷稅之役議派廣東二十萬……粵之稅重民苦比諸藩尤甚，則當事者時作俑之，不然蕞爾東偏何以派稅至加數倍。<sup>58</sup>

印證時人說法，廣東官員的出身歷練與任職表現一常見才識有限或遷謫官員被放逐至此，官員素質不良亦是地方動亂的根源之一，是以「選良吏以清盜源」成為治理地方的重要建議或對政策之一。明代後期潮州吏治敗壞時有所聞，方志中常見縣府官員因貪瀆縱盜而被彈劾的記載。反言之，要求操守不良的地方官員維護地方秩序豈不是緣木求魚。隆慶年間大學士高拱就曾在奏疏中述及廣東地處偏遠、官吏素質不佳與地方動亂的關連性。

廣東舊稱富饒之地，乃頻年以來盜賊充斥，師旅繁興，民物凋殘，狼狽已甚。以求其故，皆是有司不良所致。而有司之不良，其說有四。用人者以廣東為瘴海之鄉，劣視其地。有司由科甲者十之一二，而雜行者十之八九；銓除者十之四五，而遷謫者十之五六。彼才既不堪，又自知其前路之短，多甘心於自棄。此其一也。嶺南絕徼，僻在一隅，聲聞既不通于四方，動靜尤難達于朝者，有司者苟可欺其撫按，即無復有誰何之者。此其一也。廣乃財貝所出之地，而又通番者眾，奇貨為多。本有可漁之利，易以艷人。此其一也。貪風既成，其勢轉盛。間有一二自立者，撫按既薦之矣，而所劾者亦過聊取一二，苟然塞責，固不可以勝劾也。彼其見撫按亦莫我何，則益以為得計而無所忌憚。居者既長惡不悛，來者亦淪胥以溺，是以貪風牢不可破。此其一也。<sup>59</sup>

<sup>57</sup> 謝正蒙，又名謝中吉，明代潮州府惠來縣人，萬曆十六年（1588）中舉，曾任廣西靈川縣與湖安縣知縣，任滿進京朝廷賜宴，對他為官清廉讚譽有加。

<sup>58</sup> [明]謝正蒙，〈東粵苦稅疏〉，《潮州耆舊集》，卷32，頁599。

<sup>59</sup> [明]高拱，〈議處遠方有司以安地方並議加恩賢能府官以彰激勸疏〉，收錄[明]陳子龍等選輯，



曾任浙江、福建巡撫的王忬也曾重申選用良吏的重要性。

但其人素少田業，以海為生，重以不才官吏，科索倍增，禁網疎闊，無怪其不相率而為盜也。為今之計必須選用良吏，正己率物，隨事決機，內存撫字之心，以蕩滌煩苛，外操嚴密之法，以發摘奸邪，庶幾悍惡之俗，漸次改革，否則海濱之禍難塞其流。<sup>60</sup>

此外，地方官府或為私人利益、或配合財政需求、或為鎮壓地方動亂（山、海、倭亂）的支出，常以擾民為能事，尤其是賦役負擔的增加，讓地方百姓苦不堪言，甚至在官府多方壓榨下成為盜賊。兵部尚書胡世寧云：

自古盜賊起於民窮，民窮出於賦役之繁重、官吏之貪酷，而官吏之貪酷又其致盜之大本也。蓋使官吏循良，則部檄雖有征歛而亦為之周旋善處，民之被害亦輕。官吏貪酷，則朝廷雖有寬恩善政而亦被其停廢剋削，民之受禍不減。故盜賊之興多由貪吏，而亦最恨貪吏。……故自古明君量臣平日既以選用良吏為弭盜之本，臨難亦以委用良吏收平盜之功。<sup>61</sup>

總之，官吏貪婪剝削造百姓的困頓與憤恨；斷案的顛預與敷衍塞責，更是造成民怨的積累。無怪乎地方不靖、盜匪橫行，常被歸咎於官場的腐敗和無能。

## 五、結論

明代沿海寇亂，特別是嘉靖以後東南沿海各省（江浙閩粵）無一倖免，終成為國家海防、地方治安的心腹大患。從中央到地方的文武官員，乃至文人士子紛紛提出見解與對策，傾全力或征或撫冀圖解除此一危機。潮州的地理位置，正處於海上各種勢

---

《明經世文編》，卷 301，頁 3176。

<sup>60</sup> [明]王忬，〈王司馬奏疏 條處海防事宜仰祈速賜施行疏〉，收錄[明]陳子龍等選輯，《明經世文編》，卷 283，頁 2996。

<sup>61</sup> [明]胡宗憲，《籌海圖編》，卷 11〈經略一 敘寇原〉，見《中國兵書集成》16，頁 815-824。

力活躍及角力的場域，加上人謀不臧，終致武力的對峙、騷擾乃至征戰變成無可避免的家常便飯。除了來自海上的威脅之外，陸地上亦不平靜，盜匪劫掠行旅甚至攻擊縣城府庫亦多有所見，而官兵搜捕追擊亦事所難免，致使潮州地方兵禍不斷。因此，明清潮州方志中針對地方動亂的記載，自然著墨不少。

「自古寇盜之興，必有禍因」，地方動亂的形成既非一朝一夕，更非單一因素所主導。明代潮州盜寇的嚴重性和複雜性，從纂修《潮陽縣志》的明代官員林大春的描述中清晰可見，特別是山寇、海寇、倭寇三者的特色與為患深淺的分辨，實有獨到之處。

潮陽林大春曰：今嶺海之患曰山寇、海寇、倭寇，山寇剽急為禍速、倭寇慘烈為禍顯、海寇則纏綿固護浸淫乎，郡國為禍隱而毒也，是三者勢相倚而禍相因。彼倭寇之從海上來也，實海寇之嚮導，其屯聚而野掠也，山寇為之爪牙。彼倭寇之從海上來也，實海寇之嚮導，其屯聚而野掠也，山寇為之爪牙。山寇多村里惡少，非有奇謀異能。特負險以居，急之則嘯聚巖谷亡命，聞而爭附焉。倭寇非果盡屬日本，大抵多漳泉流賊，挾殘倭以為酋首，遂因其名號以鼓舞徒眾所至，破鄉寨盡收其少壯者。而髡之久之與倭無異。至如海寇之禍其來已久，若與閩粵相終始焉，是故山寇以村里計也，其賊以千數。倭寇以歲時計也，其賊以萬數。至於海寇則不可限以鄉井也，不可畫以日月也，其賊固不可以數計矣。<sup>62</sup>

時人學者論及潮州地方動亂的成因常由以下幾個不同面向來說明：或言該區經濟民生受阻，導致盜寇橫行；或論潮地吏治敗壞，以致官逼民反、地方不靖；亦或論述潮州遠離中原政治中心，雖早入疆域版圖之內，但明清時期卻是社會、文化統整過程的一部份，社會秩序動盪自是其過程的一部份。針對明清時期潮州地方動亂的產生，諸多說法各有依憑、各自成理。筆者嘗試從中耙梳、整理，尋求一個較為合理的完整解釋。

<sup>62</sup> [清 乾隆]周碩勛纂修，《潮洲府志》卷38，頁933。

首先，就地理位置而言，潮州依山傍海，特別沿海地區灣澳島嶼特多，居民多依賴海洋為生。而遠離政治中心、省尾國角的僻遠位置，常使官府對潮州地區的控制處於鞭長莫及的狀態，潮州人民因生計及生存所需悍然對抗官府自是時有所聞。因此，潮州的地理環境正是明代不曾間斷的違禁貿易乃至武裝動亂的良好溫床。

其次，潮州地區的自然環境和條件形塑了本地經濟發展的面貌，農、工、商業相輔相成、並行不悖的樣貌。而沿海地區特有的海洋商業文化也讓潮州社會展現出與中國傳統社會——重農抑商、安土重遷、男耕女織、自給自足，不盡相同的價值觀與風土民情。換言之，經由海上通路的刺激，潮州地區人民以海為生（特別是海上貿易）的經濟需求或特色，是自然環境發展的結果；卻與中國傳統價值觀與王朝統治理念不盡相同，甚至背道而馳。因此，潮州地方經貿活動與官方朝貢貿易、海禁政策的扞格，自然引發地方或暗或明、或消極或積極的反抗。

除了經貿自然發展與官方人為政策的衝突外，潮州地區盜匪的認定標準，常因不同政治、社會立場而飄忽不定，孰為良民？孰為盜寇？追溯其源頭，涉及潮地居民不同的身份認定，官吏軍兵與居民間因立場、利害關係所形成的相對認定，官方行政管理、軍事防禦等政策所造成的結果，這些不同的詮釋角度都是過去著重經貿衝突者所忽略的。

明清政權對於東南沿海各省基於財政賦稅、政權穩定的考量，自然不遺餘力地進行管控。將明中葉以來潮州地區的諸多動亂單純歸結為貿易管理或軍事征伐的得失成敗，都與真實情況相去甚遠。因為有關明代潮州地方動亂的探討，其中所涉及的相關因素或思考角度其實頗為複雜，包括：區域歷史的發展、海防安全的考量、地方治安的維護、沿海居民的生計、中國對外關係的操作、世界市場向中國尋求互利、財富的行動等因素，這些因素相互激盪並交織成為一個複雜的脈絡。在前人研究的成果上，針對地方動亂進行多面向的分析與長時段的觀察，或許將有助於我們針對此一歷史課題提出更為完善的理解與詮釋。

## 徵引文獻

### 一、

- 〔明〕王圻，《續文獻通考》，台北：學海出版社，1984。
- 〔明〕李景隆等撰，《明太祖實錄》，台北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
- 〔明〕林大春纂修，《潮陽縣志》，台北：新文豐出版社，1985。
- 〔明〕茅元儀，《武備志》，收錄《中國兵書集成》，北京：解放軍出版社、遼瀋書社，1990。
- 〔明〕胡宗憲，《籌海圖編》，收錄《中國兵書集成》，北京：解放軍出版社、遼瀋書社，1990。
- 〔明〕張居正等撰，《明世宗實錄》，台北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
- 〔明〕郭春震，《潮州府志》，收錄於《稀見中國地方志匯刊》（北京：中國書店，1992）。
- 〔明〕陳子龍等選輯，《明經世文編》，北京：中華書局，1997。
- 〔明〕雷夢麟撰，懷效鋒、李俊點校，《讀律瑣言》，北京：法律出版社，1999。
- 〔明〕孫承澤，《春明夢餘錄》，北京：古籍出版社，1992。
- 〔清〕林杭學纂修，《潮州府志》，潮州：潮州市地方志辦公室，1997。
- 〔清〕周碩勳纂修，《潮州府志》，台北：成文出版社，1968。
- 〔清〕屈大均，《廣東新語》上、下，北京：中華書局，1985。
- 〔清〕顧炎武，《天下郡國利病書》，台北：廣文書局，1979。
- 〔清〕劉業勤，《揭陽縣正續志》，台北：成文出版社，1974。
- 〔清〕藍鼎元撰，蔣炳川、王鈿點校，《鹿洲全集》（上下）（廈門：廈門大學出版社，1995）。
- 陳天資，《東里志》，汕頭：汕頭地方志編纂委員會辦公室，1990。
- 馮奉初選輯，《潮州耆舊集》，香港：潮州會館，1980。

### 二、近人論著：

- 林仁川，1987，《明末清初私人海上貿易》，上海：華東師範大學出版社。

- 莊義青，1997，《宋代的潮州》，廣州：中山大學出版社。
- 陳高華、陳尚勝，1997，《中國海外交通史》，台北：文津出版社。
- 陳歷明主編，1985，《潮汕文物志》（上、下冊），汕頭：汕頭市文物管理委員會辦公室編印。
- 張增信，1988，《明季東南中國的海上活動》（上編），台北：私立東吳大學中國學術著作獎助委員會。
- 黃挺，2001，《潮州史》（上），廣州：廣東人民出版社。
- 黃桂，2002，《潮州的社會傳統與經濟發展》，南昌：江西人民出版社。
- 萬明，2000，《中國融入世界的步履—明與清前期海外政策比較研究》，北京：社會科學文獻出版社。
- 〔日〕濱下武志，朱蔭貴等譯，1999，《近代中國的國際契機：朝貢貿易體系與近代亞洲經濟圈》，北京：中國社會科學出版社。
- 李東華，1989，〈梯山航海—海外貿易的發展〉，收錄劉石吉主編，《中國文化新論經濟篇：民生的開拓》，台北：聯經出版公司，頁 453-524。
- 范毅軍，1983，〈廣東韓梅流域的糖業經濟〉，《中央研究院近代史研究所集刊》第 12 期，頁 127-161。
- 曹永和，1984，〈試論明太祖的海洋交通政策〉，《中國海洋發展史論文集》（一），台北：中央研究院三民主義研究所，頁 41-70。
- 陳春聲，2007，〈明代前期潮州海防及其歷史影響〉（上、下），《中山大學學報（社會科學版）》2007：2-3，頁 24-32 & 頁 46-33。
- 陳春聲，2001，〈從“倭亂”到“遷海”—明末清初潮州地方動亂與鄉村社會變遷〉，收錄於朱誠如、王天有主編，《明清論叢》第二輯，北京：紫禁城出版社，頁 73-106。
- 黃挺，1996，〈海禁政策對明代潮州社會的影響〉，《海交史研究》1996：1，頁 40-51。
- 黃挺、杜經國，1994，〈潮汕古代商貿港口研究〉，《潮學研究》1，汕頭：汕頭大學出版社，頁 53-78。



張秀蓉：海寇乎？山賊乎？——明代潮州地方動亂初探

湯開建、陳文源，1995，〈明代南澳史事初探〉，《潮學研究》3，汕頭：汕頭大學出版社，頁 48-65。

劉志偉、陳春聲，1998，〈明末潮州地方動亂與“民”“盜”界限之模糊〉，《潮學研究》7，廣州：花城出版社，頁 112-121。

## A Study of the Chaozhou Tumults in the late Ming period

*Chang, Hsiu-Jung\**

### Abstract

From the beginning of the Ming Dynasty, we should notice that the Chouzhou tumults happened continuously. The question is, what was the nature of these occurrences? In discussing the tumults of the mid Ming Dynasty, some of the most compelling studies focused on the roots of Chouzhou tumults in the activities of pirates, including the Japanese pirates as well as some Chinese merchants' piratical behaviors. However, the Chouzhou tumults were not limited to maritime activities, but the robberies in the mountain areas and the relationship between robbers and pirates are also worthy of notice and further exploration.

In the beginning, we will examine the descriptions of Chouzhou turmoils in Ming Period from "Chouzhou Fu Zhi" (《潮州府志》). In this paper, I would like to explore a little further the factors of Chouzhou turmoils in late Ming period from several fields: geographical feature, economic background, official policy and local management. It may be helpful to consider some important factors of Chouzhou turmoils from the works of local records, collected works of persons of the Ming Dynasty and scholar articles. The research of the relation between Chouzhou turmoils and social development remains as a matter to be discussed further.

---

\* Associate Professor, Department & Institute of History, National Chung Cheng University.

張秀蓉：海寇乎？山賊乎？——明代潮州地方動亂初探

**Keywords:** Ming Dynasty, Chouzhou, local turmoil, maritime prohibition, Japanese pirate, officialism.

收稿日期：96.11.07

修改日期：97.05.28

接受日期：97.06.13



## 清代山東沿海帆船航運\*

松浦 章\*\*

### 論文摘要

清朝末期的光緒 32 年；亦是日本明治 39 年（1906 年）10 月 13 日所提出之『各國事情關係雜纂』，在支那部分、天津、第一卷收錄有伊集院彥吉之報告，其中在「沿海「戎克船」貿易」項中，報告明治 37 年、38 年（1904、1905）當時以北方大港天津為中心的戎克船貿易的事情。報告中指出「外洋之「戎克船」貿易，近來大幅降低其數量。過去從寧波、福建等裝載紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等，出發航向天津的「戎克船」其數量非常多，但近來則處於被汽船業者凌駕狀況。原來「戎克船」輸送的特點只是因其運費的低廉。雖在 20 世紀之初期戎克船；即中國式帆船仍有活動，特別是在山東帆船的航運狀況方面，1942 年堀內清雄發表之「青島を中心とするジャンク貿易事情（以青島為中心的戎克船貿易事情）」報告中，敘述關於戎克船的種類和形態，戎克船的活動範圍、貿易額、貿易品等，另外，堀內在「青島に於ける船行事情（在青島的船行事情）」報告中，對於作為民船的航運業的仲介業者之「船行」，其機能和經營規模以及經營形態等，均有在現地調查之報告，即使在現在看來仍是貴重之報告，具有相當高之價值。

本文，係以清代之史料為中心，對山東沿海帆船航運之實情做一探討。

---

\* 本文曾宣讀於【2007 海洋文化國際學術研討會】（基隆：國立臺灣海洋大學人文社會科學院主辦，2007.11.1-2）。

\*\* 關西大學文學部教授兼亞洲文化交流研究中心主任



**關鍵字：**清代、帆船、山東、航運貿易

## 一、緒言

清末光緒三十二年（明治 39 年，1906）十月十三日提報之《各國事情關係雜纂》支那之部、天津、第一卷中，收錄有伊集院彥吉的報告，而在其「沿海『戎克船』」貿易」項下敘述了明治 37 年、38 年（1904、1905）時，在北方大港（以天津為中心）的「戎克船」貿易情形：

外洋的「戎克船」貿易，近來其數大幅減少。過去從寧波、福建等地帶來的紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等貨物，往天津出發的「戎克船」，其數量非常多，近來處於被汽船業者凌駕之狀況。<sup>1</sup>

此是 20 世紀初期，以天津為中心的對於帆船航運的相關敘述，因為汽船的出現，而受到極大的影響，然而也瞭解到昔日帆船航運實力。不僅限於天津，與天津隣接的山東半島沿海的相關航運情形是如何，也期望能有所瞭解。

關於山東的帆船航運，有堀內清雄於 1942 年發表的〈青島を中心とするジャンク貿易事情（以青島為中心的「戎克船」貿易）〉<sup>2</sup>，該文對於「戎克船」的種類和形態、「戎克船」的活動範圍、貿易額、貿易品有詳細的說明。另外，堀內清雄在其著作〈青島に於ける船行事情（在青島的船行記事）〉（上）（下）<sup>3</sup>中，對於與民船航運業有關的仲介業者「船行」，其機能和經營規模，以及經營的內部形態等，以現地調查所得之資料為基礎，做出詳細的報告。前揭論述直至今日仍是相當貴重的記

<sup>1</sup> 外務省外交史料館，〈管內狀況調查報告3〉（各國事情關係雜纂・支那ノ部・天津 第一卷）簿冊檔號：B-1-6-280。

<sup>2</sup> 堀內清雄，〈青島を中心とする戎克貿易事情〉《滿鉄調査月報》第22卷第9號，1942年9月，115-137頁。

<sup>3</sup> 堀內清雄，〈青島に於ける船行事情〉（上）《滿鉄調査月報》第22卷第11號，1942年11月，69-95頁。堀內清雄「青島に於ける船行事情」（下）《滿鉄調査月報》第22卷第12號，1942年12月，125-170頁。

錄，其參考價值甚高。

本稿以清代史料為中心，對於山東沿海的帆船航運狀況，作一考察。

## 二、清代渤海沿岸的航運

山東半島北部海域位於渤海灣，將其視為渤海灣的航運狀況。北京附近的天津，每年有來自華南的福建和廣東方面的海船，將當地所生產的砂糖等物資裝載來航至此。每年的記錄雖不明確，但是從所存留下的片斷記錄來看，每年均有從南方來的帆船航入天津港。其具體的事例是來自清朝官吏的報告；即雍正年間天津入港海船的狀況。根據香坂昌紀以及新加坡的吳振強（Ng Ching-Keong）等人的檢討可得知。<sup>4</sup> 在此試以乾隆年間以降天津入港海船的相關記錄揭示如下。

根據乾隆元年（1736）八月初八日的長蘆巡鹽御史兼天津鈔關事務的三保的奏摺<sup>5</sup>，得知在雍正十三年（1735）八月初四日至乾隆元年八月初二日的一年間有：

進口閩船七十八隻，俱先後抵關，係福建商民裝載松糖、白糖、枝（桂）圓、扛連紙、粗碗等貨物。

說明天津入港的福建船達到 78 隻，這些船全數是福建商人的採購船，裝載松糖、白糖、枝（桂）圓、扛連紙、粗碗等貨品帶至天津。

乾隆十年（1745）五月十七日直隸總督高斌的奏摺<sup>6</sup>記載：

查天津關，每年額稅銀四萬四百六十四兩，…值閩船旺盛之時，共到閩船一百零五隻，報解盈餘銀二萬一百餘兩，…今查天津關盈餘短少，該監督所稱，因上年閩商目覩直隸歉收，所運貨物難銷，是以閩船稀少，貨稅無多，…所到閩

<sup>4</sup> 香坂昌紀，〈清代前期的沿岸貿易に關する一考察〉《文化》第 35 卷 1、2 號、1971 年。Ng Ching-Keong, *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast 1683-1735*, Singapore University Press, 1983.（吳振強《廈門的興起》）。

<sup>5</sup> 中國第一歷史檔案館所藏，「硃批奏摺 財政類 關稅項」MF18—734 欄位。

<sup>6</sup> 中國第一歷史檔案館所藏「硃批奏摺 財政類 關稅項」MF18—2242 欄位。

船輸稅者，止有三十隻，此因地方年歲荒歉所致之實在情形也。

指出每年天津入港的福建船達到100隻以上，這些船帶來的貨物稅，高達天津常關稅額總收入的近半數。但是乾隆十年左右，天津周邊地方因遭荒歉，「南方無法運走所需要的貨物，是以來天津的福建船隻，有記錄者僅 30 隻。帆船航運往返時應裝載貨物，無貨物時，從船舶運航面，或從經濟活動面來看，均是極大的不利。」

其後，經過 36 年後的乾隆四十六年（1781）六月初二日西寧的奏摺<sup>7</sup>中有：

伏查天津關每年南來船隻，並糧船隨帶及各口貨物徵收稅銀十分之七，福建、廣東貨船徵收稅銀十分之三，此歷年辦理實在情形也。…因節氣稍遲，風信未順，是以閩船僅到二隻，徵收稅銀二百九十三兩零。比較上年獲利懸殊，共短少盈餘銀二萬八千六百九十兩零。

指稱天津常關入港的船舶，其稅收來自福建和廣東的貨船高達三分之一強。但是在乾隆四十五年六月開始的一年期間，因天候不順僅有二隻福建船入港，其稅收為 293 兩，僅是前年的 1%；幾乎接近零，呈現大幅減收的狀態。

嘉慶二年（1797）正月二十七日，根據董椿的奏摺<sup>8</sup>有：

伏查天津船隻徵收稅課，向賴閩、粵海船來津貿易為大宗，每年進口閩、粵各船均有一百數十隻至一百隻上下，通年比較方無短期盈絀，上年閩船到津僅五十九隻，粵船竟無一隻進口，並有閩船帶運官穀，在洋遇盜，不及到廈門置貨，駛至天津。

指出在乾隆年間每年來航至天津的閩、粵海船有百數十隻至 100 隻左右。雖然每年有變動，但是在嘉慶元年（1796）來航至天津的福建船有 59 隻，而廣東船卻 1 隻也見不到。減少的原因是因為海上有盜賊出沒，亦即因海盜橫行的結果。以福建船為中心，因為要輸送政府的米之故，不在廈門裝載貨物，而是直航天津，可瞭解以貨物稅

<sup>7</sup> 中國第一歷史檔案館所藏「硃批奏摺 財政類 關稅項」MF20—868 欄位。

<sup>8</sup> 國立故宮博物院所藏《宮中檔嘉慶朝奏摺》第三·四輯（5）649下～650上頁。

為對象的搭載品較少。

從前揭所示的奏摺可清楚知曉，天津關稅課徵集的情況，從清代康熙末年開始，福建和廣東的海船來至天津貿易，始終存在。每年來天津的福建和廣東海船，平均多達一百幾十隻至 100 隻上下。裝載華南方面的貨物，從南方的海域北上來此的帆船，一年中亦有 100 隻至天津入港。另外，道光六年（1826）以降，天津入港的船隻多是長江河口的上海輸送政府漕糧等的船舶，其中沙船有數百隻。<sup>9</sup> 因這些水手都是從南方來天津的船員，他們為祈求海上航路的安全，在天津的中心海河沿岸附近興建天后宮。<sup>10</sup>

在天津日本領事館工作的伊集院彥吉，於明治三十九年（1906）十月十三日撰寫的報告「沿海『戎克船』貿易」有：

外洋的「戎克船」貿易，近來其數量大幅減少。昔日在寧波、福建等裝載來此的紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等。向天津出發的「戎克船」，船數非常多，但是近來處於被汽船業者壓倒之狀況。原來「戎克船」輸送的特点，僅是運費低廉，但保險業者不願加附海上保險，倘承攬保險，其保險費額度之高幾乎是要課其禁止稅高額度，再者，由於清國海軍的衰敗，沿海海賊甚是危險，其需要運搬之時日，因此無法確定，最終無法與汽船匹敵。

說明昔日從鴨綠江裝載木材輸入天津的「戎克船」，其數量一年有數百隻之多。自日俄戰爭杜絕以前木材的輸入盛況，戰事結束回復和平後直至今日，仍未達到昔日的入港盛況。另外，過去並不以大東溝、安東縣為開港地，汽船以外的船隻才被認可接受，但此次該港開放的結果，其後利用汽船輸入木材量應不會少。是以如日俄戰爭以前的「戎克船」盛況，已不能見到。

近來在天津及大沽利用諸種的名義賦課的稅金有不少，其重稅和繁雜不堪其擾，兼之因過去大沽入港的「戎克船」，近來貨物也多輸往至山東省新黃河

<sup>9</sup> 松浦章，《清代上海沙船航運業史の研究》，關西大學出版部，2004 年 11 月。

<sup>10</sup> 松浦章，〈天津民族博物館・天后宮〉，《阡陵》（關西大學考古學等資料室）No.29，1994 年 9 月。

（大清河）河口、程子口（又名大山口）、河南以及山西諸省，此是大沽入港的「戎克船」數量銳減之最大原因之一。（因汽船無法航行，是以在未開港地與大沽之間的「戎克船」貿易，數年前仍和以往一樣極為繁盛。）

明治三十七、八年中大沽輸出入的「戎克船」數量如下所示。

船 別	摘 要	三十七年	三十八年
南洋戎克船	從寧波、福建裝載雜貨、木材者	三四	二九
北洋戎克船	從營口、遼東半島、芝罘來者（亦包括從鴨綠江裝載木材來此者）	三三三	一九五
塩 船		一，四五一	一，三五三 <sup>11</sup>

此報告是敘述明治三十七年、三十八年（1904、1905）天津帆船貿易的狀況。天津有從寧波和福建利用帆船運來紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等物資。另外，天津因面臨渤海灣，與東北沿海的航運關係亦緊密的連接在一起，與位於對岸的遼河河港營口和遼東半島諸港之間的關係亦極為緊密。

渤海的沿海航運狀況，詳細資料雖然不多，但關於 19 世紀末的狀況方面，光緒二十三年十月初一日（1897 年 10 月 26 日），天津紫竹林海大道所創刊的《國聞報》中，對於渤海沿海的航運部分有所記錄。《國聞報》第 43 號（光緒二十三年十一月十四日）的「營口新聞」有：

停辦布疋○大尺布又名沙布，係蘇省通州及海門兩屬所出，近年沙船商人裝運到營口，計每件布二千五百尺，本銀約三十兩。

說明在遼河的河港營口每年從江南來的沙船，運來長江口的通州和海門等所生產稱為「大尺布」又名「沙布」的棉布。

對於營口上陸後的棉布販路，在《國聞報》第 471 號（1899 年 2 月 26 日）「營口新聞」的「布貨滯銷」中記有：

<sup>11</sup> 外務省外交史料館，〈管內狀況調查報告 3〉，〈各國事情關係雜纂・支那ノ部・天津 第一卷〉簿冊檔號：B-1-6-280。

大尺布產自江南通州、海門廳，去年布客由上海運到者計二萬餘件，冬季銷路大滯，存貨頗多，竊思遼陽、瀋陽、吉林、長春、雙城、賓州、呼蘭、綏化各府廳州等城鎮，向銷此布，近聞積貨甚屬寥寥，一經天時和暖，各路商販，定當爭先就道矣。

指出江南所產棉布的販路，現在已拓展至東北三省的遼陽、瀋陽、吉林和長春等內陸地區。

另外，《國聞報》第 61 號（光緒二十三年十二月初二日，1897 年 12 月 25 日）的「營口新聞」中有：

衛船沈沒○營口訪事友遞來書云，天津益隆號某衛船，由津裝載鐵鍋、牛皮等物，開駛來營，將到口門，被颶風飄至復州界紅崕子洋面，旋被沈沒，船中三十餘人，遇救者僅十二名，餘皆從屈大夫逝矣。

敘說位於天津的益隆號，在該地的衛船從天津裝載鐵鍋和牛皮等貨物往營口航行，將要航入營口港時，突然遭遇大風而沈沒，乘員 30 餘名中，獲救者僅 12 名。從該海難事故記錄來看，可瞭解天津式的帆船船衛船，部分的航運活動。關於衛船的裝載能力，根據魏源的「復魏制府詢海運書」，對於清代後期的海運有如下記載：

海運之事。…天津衛船。自千石以至三千石者，不下二千號，皆堅完可用。通算每船載米千餘石，一運即可二百餘萬石。<sup>12</sup>

指出天津的衛船，擁有 1,000 至 3,000 石的裝載能力，其數量不下 2,000 隻，全數船體堅固。

《國聞報》第 436 號，（1899 年 1 月 13 日）「營口新聞」中有：

進口船數○營口自開河迄封河，進口輪船共四百五十四艘，內計糧船四艘，煤船三十一艘，雜貨船四十六艘，餘皆裝載洋貨。又有夾板船十四艘，他若改

<sup>12</sup> 賀長齡編，《皇朝經世文編》卷四十八、戶政二十、漕運下。



船一百八十六艘，杉船一百八十七艘、寧波船七十二艘、東船二十九艘，後尚有運載鐵路木料之輪船十餘艘不在此數。

敘說在遼河河港的營口，一旦遼河解冰後，不僅是汽船，亦有從各地來航的帆船。稱為杉船的江南沙船有 187 隻，寧波船有 72 隻，從山東來的東船帆船有 29 隻，可見山東的帆船也航至營口。

可看出在天津和東北沿海的帆船航運極為活躍，在山東半島沿海諸港，也受此經濟效果波及，應是確實之事。

### 三、清代檔案中所見山東沿海的帆船航運

做為山東航運的一部分，道光二十五年（1845）刻《重修膠州志》卷十五、〈志四·風俗〉中有：「商大者曰裝運。江南、關東及各海口，皆有行商」<sup>13</sup>，由於膠州存有江南方面和東北沿海各港口之間的航運，可知其與外界相互合作極為頻繁。同書卷一、〈圖全·海疆圖序〉中有：

康熙十八年，海州雲臺初復，給事中丁泰請弛海禁，略曰：由膠州抵雲臺山，僅半日程。南至廟灣鎮、裏河口，通淮揚，亦一日。可轉運米豆，南北互濟，猶不過輕舟沿岸賚糧百石而止，連檣大艘未嘗至也。其後海氛靖而禁防弛，為商船輻輳之所，南至閩廣，北達盛京。<sup>14</sup>

指稱從膠州至江南，沿山東半島之沿海航運方式較為簡單。其後遷界令等海禁經解除後，大型的商船似乎可航行至福建和廣東的港口，康熙中葉以後是以膠州為據點，山東的航運因此熱絡。

特別是近代以降成為中心港口的青島，在清代曾屬於即墨縣。同治十三年（1874）刻《即墨縣志》卷一〈方輿·島嶼〉中有：

<sup>13</sup> 《中國地方志集成》山東縣志輯 39、鳳凰出版社·上海書店·巴蜀書社，2004 年 10 月，163 頁。

<sup>14</sup> 《中國地方志集成》山東縣志輯 39、27 頁。

東海環圍，東、南兩面以山為岸，諸麓咸在巨浸，女姑口、金家口為海舶所泊，顏武島、董家灣為筏網所聚，島外大洋為商帆所由。<sup>15</sup>

說明即墨縣的西邊有適合帆船來航的女姑口和金家口等港口。另外，也指出近海島嶼部分適合大型的海洋帆船靠岸。其次，關於青島，在同書中有「青島，縣西南百里」<sup>16</sup>；同書卷四、〈武備·海口〉中亦有「青島口，縣西南百里」<sup>17</sup>的大略記載，並無詳細的記載。但是，對於航運問題並沒有全然忽略。同書在卷十〈藝文·文類〉中，收錄有從萬曆六年至九年即墨知縣許鋌<sup>18</sup>的「地方事宜議」通商中記有：

本縣係本省之末邑，僻居一隅，與海為隣，既非車轂輻輳之地，絕無商賈往來之踪。近城市者，別無生理，止以耕田度日。濱海洋者，田多鹽，以捕魚為生。…本縣淮子口、董家灣諸海口，係淮舟必由之路，而陰島、會海等社，則海口切近之鄉。<sup>19</sup>

記載即墨縣的發展是近代以降之事，地理可說已決定其發展，對於從江南來的船舶，是極為適合靠港的地理位置。

雍正七年（1729）閏七月二十三日，補授漕運總督署理浙江總督印務性桂和浙江觀風整俗使署巡撫事蔡仕彤的奏摺中有：

至閩、廣，與江浙陸路寫隔，惟海道易通，而近年洋面安靜，即強竊等案亦甚稀少。

指稱因福建、廣東和江南、浙江陸路非常不便之故，海路與其相比較為簡單，能夠往

<sup>15</sup> 《中國地方志集成》山東縣志輯 47，鳳凰出版社·上海書店·巴蜀書社，2004 年 10 月，36 頁。

<sup>16</sup> 《中國地方志集成》山東縣志輯 47、36 頁。

<sup>17</sup> 《中國地方志集成》山東縣志輯 47、72 頁。

<sup>18</sup> 中國地方志集成》山東縣志輯 47、86 頁。許鋌的事在同書，131 頁，見同治《即墨縣志》卷八〈名宦·吏治〉中有「許鋌，號靜峰、武靜。進士。萬曆六年知縣。事獨身之省，會早，至之夕輒雨，澍清吏宦，定戶則墾荒田，招流移，築堤岸、通商艘，戢營軍，禁衙役、修志學，文教斐然，任五年，陞兵部主事。」等記載。

<sup>19</sup> 前揭書，248 頁。

來運用。

特別是孤立於海上的台灣方面，作為中國大陸的一部，往來交通之際，船舶的使用有其必要的。黃叔璥的《赤崁筆談》中，對於台灣往北的海域航路，有如下的相關記載：

臺灣至澎湖五更，澎湖至廈門七更，廈門至上海四十七更，寧波近上海十八更。俱由廈門經料羅，在金門之南澳可泊數百船，沿海行至惠安之崇武澳，泊船可數十，經湄洲至平海澳，可泊船數百，至南日澳，僅容數艘。南日至古嶼門，從內港行，古嶼至珠澳，復沿海行，二地皆小港。南日，古嶼東，出沒隱見，若近若遠，則海壇環峙諸山也。白犬、官塘，亦可泊船。至定海，有大澳泊船百餘。至三沙烽火門，北關澳亦如之，此為閩、浙交界。至金香、鳳皇、三弁、石童、雙門、牛頭門，盡沿海行。至石浦所，亂礁洋、崎頭門、舟山、登厝澳、盡依內港。其登厝澳之東，大山疊出，即舟山地，赴上海、寧波、至此分舩。從西由定海關進港數里即寧波，從北由羊山放大洋至吳淞進港數里即上海。九月後，北風盛，尤利涉。自登厝澳從西北放小洋，四更至乍浦，海邊俱石岸，北風可泊於羊山嶼。向北過崇明外五條沙轉西，三十四更入膠州口；過崇明外五條沙對北，三十二更至成山頭。向東北放洋，十一更至旅順口，由山邊至童子溝島，向東沿山七更至蓋州，向北放洋七更至錦州府。

說明從澎湖至廈門須要七更時間，從廈門至上海須要四十七更，從長江口的崇明島至膠州口須要三十四更的時間。如是，從福建的廈門至山東的膠州口，則約有八十更左右的距離時間。從台灣至福建和江南，甚至於至山東，以帆船為交通工具是可能的途徑。

另外，清人梁章鉅所撰寫《浪跡叢談》在卷四〈日本〉中有：

廈門至長崎，北風由五島入，南風由天堂入，水程七十二更。海道以更計里，一晝夜為十更云。其與中國貿易者，長崎島為百貨所聚商旅通焉。

此是清代對日貿易案例的記載，可瞭解到從廈門至長崎須要七十二更，當時利用帆

船，一晝夜中航行十更，倘若順利，須七日餘可從廈門到達長崎。如是之故，從廈門至山東的膠州口，倘若順風，約八日時間可到。

另外，根據范咸《重修臺灣府志》卷一〈封域、山川、附考〉中有：

廈門至澎湖，水程七更，澎湖至鹿耳門，水程五更。志約六十里為一更。

當中說明一更是陸上的六十里，約相當於約 35 公里（1 華里=576公尺）。

其次，關於山東半島的海口狀況，雍正四年八月初四日山東巡撫陳世倌的奏摺中記有：

登州總兵官黃元驤謹奏…，看得東省海洋北達天津，南通江、浙，對渡係盛京地方，綿長二千餘里。膠州向為南汛，登州向為北汛。康熙四十三年間，始做浙省船式打造趕繒船十隻。現今游擊守備各帶船五隻、兵二百五十名，分駐登、膠二處，每年屆期出哨遊巡。凡南來海船，欲往膠州，必先由靈山衛經過膠州近。

得知山東省面向海洋，北邊可往天津，南邊可往江南、浙江，另外東邊可抵達東北。在海防方面，南邊的膠州、北邊的登州為海防重要據點。對於山東沿海處，來航至此的沿海商船在同奏摺中有：

查得東省進口貨物，原止有紙張、磁器、布疋、棉花。出口貨物，亦止豆、棗、醃猪魚鯊居多。並無大商洋貨。

根據該記載可知，來航至山東的商船，帶來的貨品是紙類、磁器、織物、棉花等，從山東帶走的貨源是豆、棗以及鹽乾魚等。

對於來山東的福建商船，雍正六年（1728）九月二十五日的浙江總督管巡撫事李衛的奏摺中有：

白鍾山覆稱，查係福建商人烏船，收入膠州，投牙貿易等語，似非別項奸

匪，…至前摺所指洋商三人，皆原籍湖州，而久在蘇郡貿易者。<sup>20</sup>

從中可看出該福建商人是搭乘尖底型海船（鳥船）來航至膠州。這些商人原籍是浙江省的湖州，長期在蘇州地區從事貿易活動。

雍正六年十一月十八日河南總督田文鏡的奏摺中有：

雍正六年七月初六日，有海商福建莆田縣人詹逢春、陳日昇、吳德瑛，各領號票，各駕鳥船一隻，裝載糖布烟紙等物，至膠州發賣，回貨遭遇北風，將船暫泊膠州之古鎮口外桃林灣處候風，初七日駕腳船入口上岸，…將船駛進膠州港口，投王元順行內，…<sup>21</sup>

從中可知有福建莆田縣詹逢春、陳日昇、吳德瑛等人，利用鳥船裝載砂糖、布類、煙草、紙類等來膠州，和牙行（貿易行）負責人王元順進行貿易。

膠州的港口位置，在《高宗實錄》卷三百七、乾隆十三年（1748）正月辛亥（二十六日）中有：

查河南省漕糧內，粟米共十一萬四百七十二石零。應於天津北倉漕米內湊撥米八萬九千五百二十七石零，以足二十萬石之數。准阿里袞咨稱東省乏員赴運，自應直隸委員運送。惟是各海口，如諸城縣宋家口及膠州塔埠口地與江南之荻水口相近。遠隔登州大洋，現在天津海船，不過裝米四五百石，並非大洋巨艦。且值東南風多之時，萬一疎虞阻滯，轉誤賑需。應照上屆之例，分運至掖縣、昌邑、利津、三處海口，兌交東省。另派熟諳之員，酌量水陸近便程途，轉運各處。報聞。

指出河南省在輸送稅糧之際，使用陸上輸送和海上輸送兩種途徑，因膠州的塔埠口是陸上和海上銜接點的港口候補地，可看出塔埠口是膠州眾所周知的港口。

塔埠口位於膠州灣東北，昔日是膠州府重要機能的港口，現在已被掩埋，入口碼頭

<sup>20</sup> 《宮中檔雍正朝奏摺》第11輯，國立故宮博物院，1978年9月，411頁。

<sup>21</sup> 《宮中檔雍正朝奏摺》第11輯，140頁。

頭處之遺跡，已無法辨認。

從台灣海峽來看膠州的人物，有許開的事蹟，在《金門志》卷九〈人物列傳・孝友〉中可見到。這是康熙三十年（1691）的事：

許開，後浦人。兄元，領官糖往膠州，船遭風碎，元亦病故。

可知許開是金門後浦人。其兄是政府官員，奉命裝載砂糖運往膠州，但因途中遭遇海難，許元亦病死。

道光《廈門志》卷六〈臺運略・專運〉中有：

夏季南風司令，在臺各船往往載貨至寧波、上海、膠州、天津，遠者或至盛京，往返半年以上。

得知夏季時台灣各船裝載貨物前往浙江的寧波、江蘇的上海、山東的膠州以及天津，更遠至東北。其航海次數為一年一次。

關於沿海海船，在賀長齡《皇朝經世文編》卷四十八〈戶政二十・漕運下〉所收錄魏源的「復魏制府詢海運書」中有：

今上海沙船，及浙江蟹船、  
三不像船，並天津衛船。自  
千石以至三千石者，不下  
二千號，皆堅完可用。

說明上海的沙船和浙江的蟹船、三不像船以及天津的衛船等，這些海船的裝載能力是從千石至三千石。

來膠州女姑口的福建船，筆者見到關於鳥船等稅則的規定記錄，是由山東社會科學院王賽時介紹。該項史料典藏在青島博物館，是膠州東灣岸的女姑口億亨商號在道光二十五年（1845）的《南北則



青島市博物館藏《南北則例本》出口貨稅規



例本》抄本。<sup>22</sup>《南北則例本》分二十餘項目，記錄有大鳥船的進口官費、使費、沙船的進口費和出港貨物稅、出港貨稅銀等多種項目。現在青島博物館所展示的同書是「出口貨稅規」部分，根據此記錄得知，從膠州灣岸的女姑口所運出的似乎可看出是山東半島以南沿海地域所產的豆子、豆餅、豆油、披豬、花椒、花生、核桃、杏仁、瓜子、青餅、紅棗、山查等物產。

由於可清楚知道福建系的尖底型海船鳥船和平底型海船的稅則內容，明顯的注意到在膠州灣沿岸港口有鳥船和沙船來航至此處，同時也證明膠州是江南和華南沿海地域之間的重要物流據點。

#### 四、近代青島的沿海帆船

山東省沿海與大陸沿海地域之間的關係，進入民國時期仍持續。民國17年（1928）的《膠澳志》交通志、航運中有：

帆船往來沿海各口岸，以海州為最繁，民國八、九年增至七、八千隻，可載二百餘萬至三百萬擔。

指出膠州灣最大的航運地是江蘇省東北隅的海州，也就是現在的連雲港。但是山東以南各地的船隻也相當多。同書中有：

釣船，即福建船。大者，裝貨一、二千擔乃至六千擔；小者，二千擔內外。每艘船員二十五人以上。福建船初禁赴山東貿易，故來者恒在寧波、象山縣另行領取牌照，所載貨物，進口以紙為最。往年盛時歲載十六、七萬担。其次則竹桿、陶器、花蓆、砂糖為主。出口則載豆、落花生、米、落花生油、胡桃、甜瓜、粉條、柿餅、藥材等項，回南販售。

---

<sup>22</sup> 王賽時，《山東沿海開發史》齊魯書社，2005年5月，425～426頁。另根據審稿人之指教，該書作者另有《山東海疆文化研究》一書（齊魯書社，2006年），可一併參考，審查人提供此書名，謹此表示謝意。

得知因為在昔日福建船航往山東受到嚴禁，是以改從浙江省的寧波和象山縣等地取得通行証後，再航向山東。裝載之貨品是紙類，亦即福建產的紙為大宗。其他有竹材、陶磁器、花蓆、砂糖等貨物。歸帆時主要裝載的是山東產的穀物類。另外，從寧波方面，在同書中有：

寧船，即寧波船。由浙江之鄞縣、鎮海來者為多。其形狀與釣船相等，但船體稍狹小。載貨物多屬塔埠頭、女姑口等處土產商委托販賣，進口後即裝卸開回南方。

關於江南的沙船，也在該書中記有：

沙船，江蘇境內之船，多屬於此。概屬平底，是其構造之特徵，分大中小三級。大級者，往來上海，容量約二千五六百擔，船員二十人內外。裝來之貨物多為棉花，空船開回為常。中級者，容量一千五百擔，船員二十人。大都由鹽城、海州，裝載棉花、芝蔴進口，歸程則載洋、廣雜貨，火柴、荳油出口。小級者，六百擔左右。船員六名上下。由青口、海州，裝胡桃、芝蔴、穀類進口，秋季則裝水菓出口，其餘季節無貨則空船開回。

指出也有從江南來的平底型海船；即沙船。沙船區分為3種類，有大型、中型、小型等不同類型。大型有2500～2600擔的裝載能力。中型有1500擔、小型有600擔左右。多數是從江蘇省東北隅的青口、海州（即今連雲港）附近來此。這些沙船所裝載之貨物，多是山東產的胡桃、芝蔴、穀類等，歸航時則裝載是青口、海州產的雜貨類。

從山東省的記錄中，是否可見到一些事例。

青島檔案館中，有典藏《膠海關、民船注冊 1938-1943》的簿冊。特將該資料整理如下（表1-1、表1-2）。

上記的表，是日本占領青島的 1938 年以降所登錄，該表所示只是其中一部分而已。當中最大的帆船，是膠 1101 的金生利船。載重量有 1,463 噸。全長 26.82 尺、深 2.93 尺，全長和深度的比率是 9.15：1，推想應該是平底型海船。業主是居住在江蘇省海州的敦興伯，應是從事青島與江蘇之間的航運貿易。另外，居次的是膠 4806 的

表 1-1 膠海關民船註冊船籍船舶登錄表

註冊號碼	船 名	國籍證明書發給機關日期及號碼	航行路線	載重	船身主要尺寸			業 主
					長	寬	深	姓名
膠4714	王增興	無	國內沿海	31	6.63	2.29	0.69	王增興
膠4734	金恒發	無	國內沿海	478.6	19.76	4.8	1.91	潘廣村
膠4812	吳復盛	無	國內沿海	376	17.53	4.06	1.96	吳復盛
膠4930	盧祥利	12773號	國內沿海	446.9	19.17	3.96	1.95	盧樹林
膠4942	張萬利	無	國內沿海	372	19.15	4.11	1.78	張志龍
膠4945	張得利	無	國內沿海	323	17.91	4.06	1.68	張志奎
膠4947	金發順	無	國內沿海	311	17.68	3.84	1.72	黃桂芝
膠4989	金恒興	無	國內沿海	415	17.53	4.57	1.96	王清廣
膠4990	何永隆	無	國內沿海	314	17.84	3.96	1.68	何元義
膠4996	瞿有智	無	國內沿海	69	8.84	2.89	1.02	瞿有智
膠14001	于守進	無	國內沿海	26	5.59	2.13	0.84	于守進
膠14019	金發順	無	國內沿海	296	18.74	4.27	1.39	莊林華
膠14020	金源泰	無	國內沿海	583	22.08	4.88	2.01	陳顯夫
膠14021	于湧利	無	國內沿海	349	18.19	3.96	1.83	于子華
膠14037	潘長發	無	國內沿海	558	20.73	4.88	2.08	潘舜華
膠14076	許復利	無	國內沿海	503	19.2	4.73	2.09	許法桐
膠1101	金生利	無	國內沿海	1463	26.82	4.81	2.93	敦興伯
膠1076	金隆泰	無	國內沿海	820	21.91	5.49	2.35	吳達夫
膠4806	陸同順	交通部帆字 4158 22 年 6 月 25 日	國內沿海	1049	26.4	5.79	2.59	陸同順
東烟1630	胡興順	無	國內沿海	902	21.34	4.72	2.36	王亥功

陸同順船，全長 26.4 尺，深 2.59 尺，全長與深度的比率雖是 10.19：1，想必是與金生利船同樣為船體細長的平底型海船。從若干的事例也可知曉，20 世紀前半代表山東省的港口是青島，也帶動了自清代以來與江南沿海地域的帆船航運，並持續維持，此為一明確的證據。

這些擁有青島船籍，並且以青島為據點的帆船，其活動的區域可從青島檔案館內

表 1-2 膠海關民船註冊船籍船舶登錄表

註冊號碼	船名	業 主				停泊地點	備註
		姓名	住 址	船主	住 址		
膠4714	王增興	王增興	海陽徐家村	同	同	青島小港	-
膠4734	金恒發	潘廣村	南通呂泗	于章臣	南通呂泗		-
膠4812	吳復盛	吳復盛	江蘇東台縣	吳道生	江蘇東台縣	青島小港	-
膠4930	盧祥利	盧樹林	江蘇南通呂泗	同	同	青島小港	-
膠4942	張萬利	張志龍	如皋掘港	同	同	青島小港	-
膠4945	張得利	張志奎	如皋長沙港	同	同	青島小港	-
膠4947	金發順	黃桂芝	江蘇常熟澹浦	同	同	青島小港	-
膠4989	金恒興	王清廣	江蘇東台縣	同	同	青島小港	-
膠4990	何永隆	何元義	江蘇如皋縣	同	同	青島小港	-
膠4996	瞿有智	瞿有智	日照嵐口	同	同	青島小港	-
膠14001	于守進	于守進	青島市陰島東大深	同	同	青島小港	-
膠14019	金發順	莊林華	江蘇崇明	同	同	青島小港	-
膠14020	金源泰	陳顯夫	江蘇崇明	同	同	青島小港	-
膠14021	于湧利	于子華	江蘇東台縣孩港	馮	江蘇東台縣孩港	青島小港	-
膠14037	潘長發	潘舜華	江蘇如皋縣	李長如	江蘇如皋縣	青島小港	-
膠14076	許復利	許法桐	江蘇東台	施行泰	江蘇東台	青島小港	-
膠1101	金生利	敦興伯	江蘇海州	同	同	青島小港	原葡萄牙籍
膠1076	金隆泰	吳達夫	江蘇太倉縣劉河鎮	王長餘	同	青島小港	原葡萄牙籍
膠4806	陸同順	陸同順	江蘇塩城	同	同	青島小港	變更職業
東烟1630	胡興順	王亥功	江蘇濟雲縣	同	同	青島小港	變更職業

所典藏的記錄來說明。青島在 1914～1922 年和 1938～1945 年，曾二次受到日本的統治。在第二次統治時期所作的「民國三十三年小港民船出口貨物噸數總帳、貨物別、

向往地別、月別」，保存在青島市港務局的「小港民船出口貨物噸數總帳」<sup>23</sup>中。根據該記錄得知，從青島利用民船輸出沿海地域的產品，包括貨物別、航向地別，以及月別等。其中對於清代以來的產品，就以數量上輸出最廣的荳餅作一說明。荳餅從青島的小港利用民船運至沿海各地，其數量 1 年有 1,123.6 噸。最南端的沿海地區可到達溫州。記錄溫州有 22.5 噸的輸出量，占全數額的 2.0%。最大輸出量是



舊金家口天后宮展示的山東帆船

上海，有 279.4 噸，約占 25%，其次是陰島，有 171.4 噸，15.3%；瀏河是 122.6 噸，10.9%；寧波是 117.4 噸，占 10.4%。長江河口附近的港口，高居首位。是以可理解到，至 20 世紀前半，連繫山東和山東以南沿海海域的民船航運仍持續之原因。

現在青島市博物館所展示的金家口天后宮昔日山東帆船的模型照片，如下所示。

民國 33 年（1944）的偽青島市港務局「小港民船進口貨物噸數總帳」<sup>24</sup>中，記錄有各貨物運送的地點。其中從青島輸出的沿海海域最廣的麵粉為案例作一說明。該帳簿中所見到的地名和噸數如下表所示。

1945 年青島麵粉的輸入地及噸數

地名	噸數	地名	噸數
上海	2090.0	連雲港	1.0
膠州	4.8	陰島	6.8
定海	51.0	薛家島	0.1
澚浦	143.5	竹岔島	0.1
瀏河	76.0	靈山衛	0.2
崇明	87.4	新浦	0.6

<sup>23</sup> 山東省青島檔案館藏、偽青島市港務局，「小港民船出口貨物噸數總帳」（檔號 33.1.919）。

<sup>24</sup> 山東省青島檔案館藏、偽青島市港務局，「小港民船進口貨物噸數總帳」（檔號 33.1.912）。



連島	17.6	石島	0.6
吳淞	33.5	大橋島	0.1
福山	1.0	南通	2.2
寧波	171.9	靈山島	0.3
嵐口	0.5	濠北頭	0.2
合計	2689.4噸		

根據從青島出航的民船，1945 年一年間該港輸出的麵粉總數量是 2689.4 噸。最大的輸入地是上海，2090.0 噸（77.7%），其次是寧波，171.9 噸（6.4%）、澚浦 143.5 噸（5.3%），崇明 87.4 噸（3.2%）、瀏河 76.0 噸（2.8%）、定海 51.0 噸（1.9%）、吳淞 33.5 噸（1.2%）以及連島 17.6 噸（0.7%）。以上約占 99.2%。上海即今上海、寧波屬浙江省，澚浦是長江口附近的常熟市，崇明是長江口的崇明島，瀏河和吳淞位於長江口，現在隸屬於上海市。從前表可知，往來青島之間的民船航行範圍，不僅是山東半島沿海，從江蘇省沿海至長江口，更且南下至寧波。

寧波雖是輸出麵粉最南處，在 20 世紀前半即與膠州關係密切。寧波在 1920 年時創刊的報紙《時事公報》<sup>25</sup> 可知以下的記事。

《時事公報》1922 年 6 月 28 日「四明新聞」的「膠滙飛漲之商困」中，以「存款被困，損失頗鉅」為標題，有如下記載：

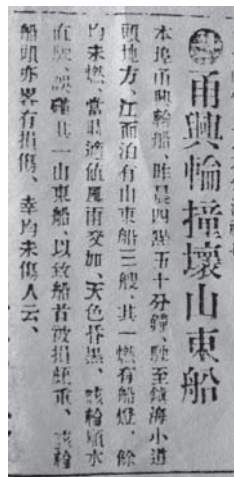
<sup>25</sup> 本文所引用之《時事公報》，是寧波大學文學院資料室所藏之複製本。同資料室所藏舊日檔號第 78 號、中華民國 9 年（1920）8 月 17 日。出版地是「本館設在寧波江北岸同興街中三百二十六號」。



寧波北號眾商以膠州滙貼日漲，存銀受困，雖經該處商會出而調停，擬以銀本位改為錢本位，其作价既未持平且無切實根本救濟辦法，後患正無已時，為特于日前略請商會請求專電膠縣商會設法維持，以救市面。經商會先后函電咨請維持茲錄如下。致膠州商會電云，據北號眾商略稱貴處滙貼漸漲，號商存銀被困，損失甚鉅，懇設法維持以救市面，盼切。另函詳。

說明寧波有在北方海域從事航運活動的北號商人集團，與以南方海域為對象的南號集團。其中北號商人集團，在進入民國時期，仍與膠州商人集團持續維持關係。上述之記事即為該事例的一部分。記載寧波集團與膠州集團之間，相互對於匯率市場變動之損失如何應對，從該記事中也瞭解到膠州與寧波之間緊密的商業關係。此亦歷歷呈現出清代以來所形成的沿海航運關係。另外，《時事公報》在 1922 年 9 月 30 日「四明新聞」的「甬興輪撞壞山東船」記事中有：

本埠甬興輪船，昨晨四點五十分鐘，駛至鎮海小道頭地方，江面有山東船三艘，其一燃有船燈，餘均未燃。當時適值（雷）雨交加，天色昏黑，該輪順水直駛，誤碰其一山東船，以致船首被損頗重，該輪船頭又略有損傷，幸均未傷人云。



記錄從寧波出帆的甬興輪船，在靠近鎮海甬江上一帶，與碇泊之三隻山東船中的一隻遭遇衝撞。從該記事中可證明至少至1922年山東船與寧波之間的航運活動仍持續進行。

#### 四、小結

眾所周知，山東省北邊面向渤海，南邊面向黃海，自古為受惠於海之地。特別是在清代，山東不僅是海產的生產地，當南部沿海地域穀物不足時，作為大量產地而受

到重視，因此一目的而帶動沿海航運的熱絡狀況，提供物流活動的則是清代帆船。此一盛況即使進入20世紀仍未改變，可在前述的青島檔案館和青島博物館殘留的記錄中得知。特別是作為山東省重要港口的膠州，因與南部沿海地域相互連接而受到相當程度的重視，即使進入20世紀亦然，可見於寧波發刊的報紙文獻中。

### 【附記】

在閱讀青島市博物館和青島檔案館史料之際，分別獲得青島市社會科學院研究員張樹楓先生、中國海洋大學文學與新聞傳播學院副院長修斌教授等的大力協助。另外，在查閱寧波的報紙《時事公報》之際，承蒙寧波大學專門史研究所王慕民教授、劉恒武副教授二人多所協助。謹此表達誠摯的謝意。

## 徵引文獻

## 徵引文獻

### 一、檔案、地方志、報刊：

- 〈硃批奏摺 財政類 關 項〉，北京：中國第一 史檔案館藏。
- 〈管 狀況調 報告3〉，《各國事情關係 纂》（支那ノ部 天津 第一 ），日本東京：外務省外交史料館藏。
- 《宮中檔嘉慶朝奏摺》第三 四輯，台北：國立故宮博物院 。
- 《宮中檔雍正朝奏摺》第11輯，台北：國立故宮博物院藏。
- 《時事公報》，寧波：寧波大學文學院資料室藏複製本。
- 《中國地方志集成》山東縣志輯39，南京：鳳凰出版社，2004年10月。
- 偽青島市港務局，《小港民船出口貨物噸數總帳》，青島：山東省青島檔案館藏。
- 偽青島市港務局，《小港民船進口貨物噸 帳》，青島：山東省青島檔案館藏。
- 堀 清雄，1942年11月，〈青島に於ける船行事情〉（上）《 鉄調 月報》第22 第11號。
- 堀 清雄，1942年12月，〈青島に於ける船行事情〉（下）《 鉄調 月報》第22 第12號。
- 堀 清雄，1942年9月，〈青島を中心とする戎克貿易事情〉《 鉄調 月報》第22 第9號。

### 二、近人論著：

- 王賽時，2005年5月，《山東沿海開發史》齊魯書社。
- 松浦章，2004年11月，《清代上海沙船航運業史の研究》關西大學出版部。

## Navigation of Coastal Sailing Vessels off Shantung Province During the Ching Dynasty

*MATSUURA AKIRA\**

### Abstract

On Oct. 13, the 32<sup>nd</sup> year of Emperor KuangHsu's reign in the Ching Dynasty, which was also the 39<sup>th</sup> year of the Meiji Restoration (1906), a document "Affairs and Relations of Each Country—Assorted Compilations" was published in Japan. The first volume concerns Tian Jin and China, and includes a report written by HOLIUCH KIYOO which contains an account entitled "Coastal 'Junk' Trade" in the 37<sup>th</sup> & 38<sup>th</sup> years of Meiji (1904-1905). At the time TianJin served as a major maritime commercial junk-shipping port. But this report indicates that the scale of cargo conveyed by junks in foreign trade had recently dropped off in volume.

It first noted the traditional role of such ports as NingPo and FuJian in handling such freight as paper, tea, bamboo, bamboo-made items, wine, tobacco and timber. But it observed that junks sailing from FuJian to NingPo, though large in quantity, had registered a decline in volume due to the emergence of maritime transport being displaced by steamers.

The special edge of junk transport was that it could transport freight at much lower costs. The China-style rigged junk at the start of the 20<sup>th</sup> Century was the main form of maritime cargo transport and was extensively used in Shantung maritime transport.

---

\* Professor at the Department of Literature at Kansai University & Director of the Asian Cultural Exchange Research Center.

A report HOLIUCHI KIYOO in 1942 entitled “Regarding QingTao as the focus of mercantile junk transportation” underscored the kind and type of junks used, their geographic range of operations, trade volume, and the commodities carried. In addition, this field survey reviewed the junk in terms of its use in mercantile shipping, and its function and type of operation. The report is now very precious and is of enormous value.

The article is based upon historical data from the Ching Dynasty and explores the real conditions of Shantung coastal rigged vessel transportation at that time.

**Keywords:** Ching Dynasty, Junk, Maritime Commercial Shipping

收稿日期：96.11.21

修改日期：97.02.25

接受日期：97.06.13

# 建築裝飾文化跨海傳播研究： 以台灣、星馬地區之建築彩繪瓷版為例\*

康格溫\*\*

## 論文摘要

建築彩繪瓷版，源於九世紀的中亞，隨回教的傳播與商人的貿易活動而流布至西、南歐，後經英國而輾轉傳至日本，再因日本的殖民與經貿活動而傳遞至台灣及其他東南亞地區。

彩繪瓷版曾經風行世界，其紋樣隨著流布地域的不同，而載負著不同的文化內涵，故具有源遠流長的海洋文化身世，至今絕少有任何一種建築裝飾藝術可以有如此深厚的文化淵源，並且曾在東亞地區被流布、使用。在台灣重要的河港及其流域、澎湖、金門，以及東南亞的海運樞紐港市，如新加坡及麻六甲，均可以發現彩繪瓷版的貼覆與使用，並由於其介入不同的文化界域，而產生不同的文化詮釋與寓意。

本研究將藉由建築彩繪瓷版，探討其流布於東亞地區重要港市建築文化之遞變，分析其在傳統東方美學的建築上，所承載的文化意涵，並比較當其被使用在東方與西方文明交會的港市中，所傳承、創生出的美學與文化思想。希望藉由本文的研究，能

---

\* 本文曾宣讀於【2007海洋文化國際學術研討會】（基隆：國立臺灣海洋大學人文社會科學院主辦，2007.11.1-2）。本文的完成，筆者衷心感謝俞美霞教授的啟發與指導，黃賢強教授所給予的支持，林保堯教授、曾肅良教授、江柏煒教授與兩位匿名審稿委員所給予許多珍貴的意見。

\*\* 新加坡國立大學中文系（漢學系）博士候選人。



夠對於建築彩繪瓷版在台灣、金門、澎湖、新加坡與馬來西亞等諸港市的流布與文化傳播，做出深入的探討，並提出個人的淺見以就教方家。

**關鍵字：**建築、裝飾、海洋文化、瓷（磁）磚、馬約利卡

## 一、彩繪瓷版的海洋文化身世：從中亞到東亞

### （一）彩繪瓷版的濫觴

陶器器物的使用已有悠久的歷史，但是瓷磚在建築上的使用，卻是從西元九世紀後期以來才出現。

彩繪瓷版<sup>1</sup>，其原型創始於中亞的美索不達米亞地區（Mesopotamian）。東西學界相關的研究，多認為是藉由阿拉伯人的商貿活動而引入歐洲。<sup>2</sup> 推究其最初的肇因，係因八世紀中期至九世紀時，阿拉伯地區的軍隊打敗了一支中國的軍隊，使得當時中國的唐朝文化與伊斯蘭文化開始交流，中國的戰俘將製作陶瓷的技術介紹給當地，使他們開始認識中國的陶瓷，並紛紛設法製作中國的陶器與瓷器。然而美索不達米亞的陶工們始終無法成功研製出與中國陶瓷相同質地的陶瓷器皿，卻由於當地土質的關係，他們意外的生產出了一種在外覆蓋著不透明錫釉以及透明鉛釉的米褐色陶器。<sup>3</sup> 進而發展出了屬於伊斯蘭風格的彩繪瓷版，並且應用在伊斯蘭文化的建築上。

---

<sup>1</sup> 或稱彩釉磁磚、裝飾瓷磚，Glazed Tiles，Polychrome Tiles，Decorative Tiles，而本文主要所探討者，係日本模仿英國的維多利亞瓷磚而製作成功的瓷磚，在日本則稱此類瓷磚為「馬約利卡」瓷磚（Majolica Tiles）。

<sup>2</sup> 以上資料可參見堀込憲二，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，《台灣史研究》，8：2（2001），65-95；Oliver Impey，"Japanese Export Art of the Edo Period and Its Influence on European Art"，*Modern Asian Studies*，Vol. 18，No. 4，（1984），pp.685-697。以及（未具作者），"Mexican Majolica"，*The Metropolitan Museum of Art Bulletin*，6:6（Jun.，1911），pp. 135-138。

<sup>3</sup> Noël Riley，*A History of Decorative Tiles*，London：Grange Books，1998，頁20。

至西元九世紀後期，一種改良的陶瓷瓷版已開始使用在清真寺的建築物上，最早使用此種建築裝飾材料的，是位於今日的突尼西亞（Tunisia）的 The Great Mosque of Kairouan。<sup>4</sup> 直到今日，在伊斯蘭文化世界的清真寺建築上依然可以見到大量使用的彩繪瓷版。

在顏色的技術上，最初是以藍色與綠色為主，後來也開始有紅色、咖啡色以及黃色。在紋樣的內容上，由於伊斯蘭教禁止偶像崇拜，所以最初的彩瓷圖案多具有幾何或花草紋樣，形狀上並不侷限於方形，除了長方形、正方形之外，還有星形等等許多形狀，尺寸也由直徑 8 英吋（20cm）至直徑 30 英吋（76cm），除了平面上色上釉之外，亦有立體文字浮雕者（圖 1）。



圖 1 立體文字浮雕彩瓷

（翻拍自 Noël Riley, *A History of Decorative Tiles*, 頁 21）

於今日伊斯蘭世界的清真寺中依然可以見到早期的彩繪瓷版，於新加坡的亞洲文明博物館中亦保存有當時的彩繪瓷版。

## （二）馬約利卡（Majolica）與馬約利卡瓷磚（Majolica Tiles）

根據前人研究，今日所謂的「馬約利卡」（Majolica），多指在素色的胚體表面上，塗上一層不透明的錫釉，之後再於其胚體上著上紋樣、色彩的陶瓷器物。<sup>5</sup> 而西方學界亦多稱義大利的錫釉彩色陶器為 Maiolica。此兩種稱呼雖然發音有些微差異，

<sup>4</sup> Noël Riley, *A History of Decorative Tiles*, 頁 21。

<sup>5</sup> W. David Kingery, "Painterly Maiolica of the Italian Renaissance" *Technology and Culture*, 34:1 (Jan., 1993), pp. 28-48; 及堀込憲二，〈台灣光復前應用彩瓷溯源〉，繆弘琪主編，《流光凝煉方寸間》，台北：台北縣立鶯歌陶瓷博物館出版，2003，頁96。

但其所指之物為相同，以下將分別說明之。

首先，有關馬約利卡 (Majolica) 之名的源流，若根據堀込憲二在〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉一文中援引 Alfonso Pastor Moreno 的說法，其由來有二：

其一，「十五世紀中期左右從西班牙所產的各種陶器（包含錫釉陶器），經由地中海上的『Mallorca』（即Majorca：馬利卡）島出口至義大利，故當時此類陶器稱為『Mallorca』，『Mallorca』的英文名稱即是『Majolica』。

其二，另一種說法是，在西班牙南部有一個著名的陶器生產都市『Malaga』（馬拉加），因為『Malaga』的阿拉伯語發音近於『Majolica』，」<sup>6</sup>故而有此 Majolica 之名。

因此，Majolica 原指在素色胚體上一層不透明的錫釉後，再於其胚體上著上紋樣色彩的陶瓷器物，後來其他種類的釉上彩繪陶器也多被稱為 Majolica。而「這些馬約利卡主要多經由義大利而散佈至世界其他地區，故世人多認為馬約利卡 (Majolica) 是指義大利的錫釉彩色陶器。」<sup>7</sup>

然另一方面，若根據 Noël Riley 的說法，承前文（一）所述，隨著伊斯蘭教的傳播與阿拉伯商人的貿易活動，此種錫釉的技術 (Tin-glazed technique) 傳播至西班牙，於是在十一世紀的西班牙 Malaga 開始有規模的大量製造，發展出具有西班牙風格的「馬又利卡瓷磚」 (Mayolica Tiles)，待「傳佈至義大利後，在 1450 年代大受歡迎，由於當初是經 Majorca 傳至義大利的，因此在義大利便稱為 Maiolica Tiles。」<sup>8</sup>之後由義大利廣為傳播至其周圍的鄰近國家，如法國、荷蘭、德國、奧地利，甚至北傳至於北歐的丹麥等等。因此，西方學界則多稱義大利的錫釉彩色陶器為

<sup>6</sup> Alfonso Pastor Moreno, "La Historia de la Ceramica de Manises (Manises 陶器的歷史)" 《陶藝之美》14, 京都：京都書院, 1986, 頁 6-9, 轉引自堀込憲二, 〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉, 《台灣史研究》, 8: 2(2001), 頁 67。

<sup>7</sup> 堀込憲二, 〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉, 頁 67。

<sup>8</sup> Noël Riley, *A History of Decorative Tiles*, 頁 44。

Maiolica。<sup>9</sup>

爰此，此種錫釉的技術，隨傳播至不同的地區而發展出不同特色的彩繪瓷版。在法國、荷蘭也發展出各自特色的瓷磚，在法國的彩繪瓷版，因為是經由義大利北部的 Faenza 傳來的，這是一座至今仍以製作彩繪陶瓷聞名的城市，故稱為「法恩斯瓷磚」（Faience Tile），傳至荷蘭者，因為最初是傳至 Delft，於是荷蘭的瓷磚遂稱為「台夫特瓷磚」（Delft Tile）。而西班牙的彩繪瓷磚也西傳入葡萄牙，隨著西班牙、葡萄牙人的登上美洲大陸而傳入了美洲，並在墨西哥地區發揚光大，在今日的墨西哥亦可見到相當數量的遺存，研究的論述亦不少。彩瓷製作技術經由荷蘭人的商貿活動，在十六世紀中葉輸入英國，所以馬約利卡瓷磚在英國最初亦被稱之為台夫特瓷磚，在十七、十八世紀蔚為風行，接著，拜英國工業革命的技術改良之賜，英國在荷蘭的台夫特磁磚的基礎上，製造出具有當時獨特的英式風格者，則被稱為「維多利亞瓷磚」（Victoria Tile）。

十八至十九世紀，帝國主義正揚興的時代，歐陸生產彩繪瓷版的帝國主義國家，藉由佔領、移民、殖民或是強勢的貿易行為下，將其原本的生活方式、宗教習慣與語言文化等等輸入至被殖民國，東亞<sup>10</sup>的許多國家紛紛淪為強國的殖民地，如西班牙之於菲律賓；法國之於越南；英國之於斯里蘭卡、孟加拉、巴基斯坦、印度、馬來西亞、新加坡和香港。故，在今日的東亞與其他地區，都可以見到歐陸文化在其社會上、文化上、建築上，以及裝飾美學上所留下的影響。爰此，英國除了在英國本地銷售外，

---

<sup>9</sup> Edwin A. Barber, "Maiolica Tiles of Mexico", *Bulletin of the Pennsylvania Museum*, 6:23 (Jul., 1908), pp. 37-41; Bernard Rackham, "A New Chapter in the History of Italian Maiolica", *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, 27:145 (Apr., 1915), pp. 28-35; Bernard Rackham, "Early Dutch Maiolica and Its English Kindred", *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, 33:187 (Oct., 1918), pp. 116-123; Tancred Borenius, "A Standard Work on Italian Maiolica", *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, 77:449 (Aug., 1940), pp. 64-67; Joan Prentice von Erdberg, "Italian Maiolica of the Art Museum", *Record of the Art Museum*, Princeton University, 20:1 (1961), pp. 2-15; J. V. G. Mallet, "Italian Maiolica in the Gambier-Parry Collection", *The Burlington Magazine*, 109:768, The Gambier-Parry Bequest to The University of London (Mar., 1967), pp. 144-151; W. David Kingery, "Painterly Maiolica of the Italian Renaissance", *Technology and Culture*, 34: 1 (Jan., 1993), pp. 28-48。

<sup>10</sup> 以下本文所論之「東亞」，系指涵蓋東北亞之日本、中國、台灣，以及東南亞的地理區域。



輔以十八、十九世紀的海上強權，或是強勢貿易的推波助瀾之下，也開始向世界各殖民國與貿易國傳播此類瓷磚，至今美國仍可以見到當時的彩瓷貼覆，並已有許多著作問世。<sup>11</sup> 葡萄牙亦因為海上勢力擴張至東亞的澳門的緣故，亦在澳門留下了具有葡式風格的珍貴彩繪瓷版（圖 2），此亦為東亞地區少數的非日本影響之下，而引進的十九世紀葡式彩繪瓷版，其風格與樣式均與東亞其他地區不同，其重要性可見一斑。而日本在明治維新之後，便大量吸收西方文化，在其模仿英國的維多利亞瓷磚成功之後，在日本則稱此種彩繪瓷版為馬約利卡瓷磚（Majolica Tiles），<sup>12</sup> 因為在日本國內並不受到歡迎，故將此類產品銷往與其有貿易關係的國家或是其殖民地（圖 3）。



圖 2 澳門民政總署大樓室內牆面之彩繪瓷版，1874 年重修，康格溫攝<sup>13</sup>



圖 3 日本製 6 X 6 英吋（15.2cm X 15.2cm）彩繪瓷版

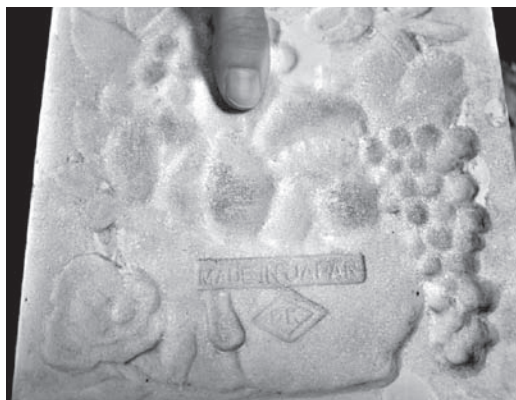


圖 4 上圖 3 之背面，可清楚見到日本淡陶磁磚公司商標 ，其上並有 MADE IN JAPAN 之文字，亦可參考本文（圖 18）

<sup>11</sup> 例如 Ronald G. Pisano, *The Tile Club And The Movement in America*, New York :Harry N. Abrams, 1999。

<sup>12</sup> 堀込憲二，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，《台灣史研究》，8: 2(2001)，頁 65。

<sup>13</sup> 本文以下所有未特別註記之照片均為康格溫所攝。

由前文彩磁在世界舞台上的流佈可以歸納，這些瓷磚可能通過不同的地區，透過宗教、貿易等等不同的方式被傳佈，因此，當這些美麗的瓷版在世界各地傳播時，可能有不同的名稱，但今日多被泛稱為馬約利卡瓷磚（Majolica Tiles），亦通常被稱為 decorative tiles，glazed tiles，colorful ceramic tiles 或是 polychrome tiles，中文譯為「彩磁（瓷）」，「彩釉瓷（磁）磚」、「裝飾瓷（磁）磚」，或是「彩繪瓷（磁）版（磚）」。

由以上可知彩繪瓷版藉由海上的貿易、宗教傳布，而從中亞來到東亞的海洋文化身世。彩繪瓷版淵源於中國的瓷器，創造自美索不達米亞平原，經過歐陸、荷蘭、英國，通過日本的模仿製作，進而傳布至於東亞、東南亞。

### （三）日本製作之「馬約利卡」瓷磚

日本在明治維新時代開始，全面向英國與歐洲文明學習新思潮，並模仿其生活方式與建築型態，因此也將當時英國的維多利亞瓷磚引入。在二十世紀初期，即在 1907 年左右，「由東京高等工業學校窯業科的兩名同期畢業生——名古屋的村瀨二郎磨（不二見燒）及兵庫縣淡路島的能勢敬二（淡陶燒）」，<sup>14</sup> 成功模仿英國的維多利亞瓷磚的製作之後，彩瓷在日本便開始被大量的製造。但是由於彩繪瓷版其華麗炫目的外型，在日本境內的建築裝飾應用上，並不受到廣泛地接受，因此造成彩繪瓷版生產過剩，於是日本轉而向鄰近國家及其殖民國家強勢傾銷。此即日治時期台灣、澎湖地區擁有許多來自日本的彩繪瓷版的原因。不久後，因為「自 1930 年代後半起，台灣作為日本南進基地的性格漸次明顯」，<sup>15</sup> 乃利用台灣優異的地理位置作為其南進的跳板，於是日本乃經過台灣，向日本在東亞所建築起來的大東亞共榮圈中的貿易網絡與南洋地區，販售其所製造的彩繪瓷版。

由於英國所製作的「維多利亞瓷磚」尺寸多為 6X6 英吋（15.2cmX15.2cm），色彩多樣且不拘於台夫特瓷磚白底藍色線條紋樣，製作方式亦多元，瓷版的表面除了平面者之外，亦多可見到凸面立體的表現方式，而因為日本所模仿的即是英國的維多

<sup>14</sup> 堀込憲二，〈金門傳統建築上使用彩瓷裝飾的研究〉，《金門》，2002，頁 21。

<sup>15</sup> 曹永和，〈環中國海域交流史上的台灣和日本〉，《台灣史論文集》，台北：玉山社，1996，頁 133。



利亞瓷磚，故台灣、金門、澎湖與東南亞地區所見到由日本生產的彩繪瓷磚其尺寸亦多數為 6X6 英吋（15.2cmX15.2cm），且色彩與表現手法亦多所雷同。本研究所關注的彩繪瓷版亦多以大正時期日本製作的 6X6 英吋（15.2cmX15.2cm）為主，以及少部分用於邊緣的 3X6 英吋（7.6cmX15.2cm）彩繪瓷版，或是轉角所使用的 3X3 英吋（7.6cmX7.6cm）的方型轉角瓷磚。另外，二次大戰前後，日本彩瓷的生產下降，取而代之者為昭和年間流行的 5X5 英吋（12.6cmX12.6cm）白底平面的釉上彩繪瓷版，亦將包括在本研究探討之內。

直至今日，彩繪瓷版的相關研究論述依然浩繁，其中尤以西歐、美洲與伊斯蘭文化圈特別重視，而臺北縣的鶯歌陶瓷博物館，亦於 2003 年出版了研究探討台灣建築彩繪瓷版的專書，<sup>16</sup> 因此可說明彩繪瓷版在世界文化上，重要的藝術與研究之價值。同時，由前文可知，建築彩繪瓷版在台灣、澎湖、金門以及東南亞地區的建築裝飾上蔚為風潮之前，早已成為世界的建築裝飾風尚，隨著世界經濟貿易與帝國主義的版圖擴張，彩繪瓷版亦隨之流傳至世界各個角落，今日在歐洲、亞洲及美洲仍可以見到彩繪瓷版作為建築物室內與外牆的裝飾。彩繪瓷版曾經風行全世界，其紋樣隨著流布地域的不同而具有海洋文化的身世，至今少有其他建築裝飾藝術可以有如此深厚的文化淵源與歷史足跡，並且曾經傳佈、風行於全世界，由此可見，彩繪瓷版在世界的建築、文化，與經濟貿易之發展歷史上，均扮演著舉足輕重的角色與地位。

彩繪瓷版從中亞來到東亞，其於中亞地區肇始，經由海上與歐陸宗教、貿易之路的傳遞，來到了十八世紀的英國，再藉由日本的西化運動，轉而將彩繪瓷版引進東亞地區，接著輔以經濟、政治與文化傳播的推波助瀾，在東亞地區發揚光大且開枝散葉，擴散於建築與家具、家飾的裝飾之上，形成重要海港城市、河港之樞紐集散地一時的時代風尚。以下將藉由彩繪瓷版在台灣、澎湖、金門與星馬地區的流布，與其使用上的遞變，來探討分析東亞地區在經濟、政治與文化上的跨海傳播。

---

<sup>16</sup> 繆弘琪主編，《流光凝煉方寸間》，台北：台北縣立鶯歌陶瓷博物館，2003。

## 二、從彩繪瓷版看東亞經濟、政治力跨海傳播

日本彩繪瓷版輸往中國的主要港市為上海與廈門，<sup>17</sup> 而福建的廈門自明清以來即與金門、澎湖、台灣及東南亞海上商業貿易的關係至為密切。

政治上，就台灣與廈門地區二方面而言，首先，台灣因受到日本殖民（1895-1945）之故，而成為日本貨品的大舉傾銷地，以消耗「母邦多餘產品」；另外，廈門方面，日本於十九世紀末即將航運的觸角伸入福建，而二次大戰期間，日軍佔領廈門，並得以掌控廈門的外貿，成立了各種經濟管理組織之後，更是大舉傾銷日貨，<sup>18</sup> 使得廈門地區得到彩繪瓷版進入商業市場的機會大增，雖然二次大戰期間，日本國內的彩瓷製作數量已逐漸減少。

經濟上，基於優異的地理環境，廈門與台灣正是二十世紀東亞地區重要的商貨物資轉運樞紐，當日本自二十世紀前半葉，開始將彩繪瓷版輸往廈門、台灣時，同時亦透過廈門與台灣，將彩繪瓷版通過東亞海域上的貿易行為，直接及間接的將此種建築裝飾的潮流，引入了與其貿商往來的港埠與商品集散城市。而今日從彩繪瓷版的建築風尚之中，正可以觀察到這種經濟力量，與經濟力量背後的政治力量之擴散與影響。

### （一）東亞海域上台灣的彩繪瓷版

若根據彩瓷生產與輸出的情況判斷，彩繪瓷版由日本輸入台灣的海運途徑有二：

其一為日本對台灣基隆港的直接輸入。根據前人的研究，目前已知二次大戰前，日本生產彩繪瓷版的公司在大阪有 2 家，名古屋有 5 家，1921（大正 10 年）以前，日本陶瓷主要輸台的港口為大阪，1921 年以後轉為名古屋。<sup>19</sup> 在日治時期，台灣當時的「對日港口共有十五個：安平、淡水、基隆、高雄、花蓮、馬公、後龍、蘇澳、東

<sup>17</sup> 堀込憲二，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，頁 71、88（轉引自（株）不二見タイル，《不二見タイル110年史》，名古屋：（株）不二見タイル，1989，頁 78）。

<sup>18</sup> 廈門海關檔案室編，《廈門海關歷史檔案選編（1911-1949）》，第一輯，廈門：廈門大學出版社，1997，頁 119、432。

<sup>19</sup> 蔡日祥，《日治時期台灣地區建築上使用彩瓷裝飾之研究—以雲林、嘉義、台南地區傳統民宅為主》，淡江大學建築學系碩士論文，2000，頁 43-45。

港、烏樹林、布袋、北門、海口、大板埕（即今港）、台東。」<sup>20</sup> 其中陶瓷製品的輸入主要港口為：基隆、安平、打狗（高雄）、媽宮（馬公），而北台灣陶瓷（包括彩繪瓷版）的重要輸入港口為基隆，且在 1909 年以後，日本輸入基隆的陶瓷製品，約佔輸台總量的 6-8 成，<sup>21</sup> 因此在今基隆市應當會發現最多的彩繪瓷版才是，然而基隆卻因為都市更新、發展的緣故，在今日市區的街屋建築上，彩繪瓷版的建築裝飾形式已不復得見，且隨開發而逐漸消失，但是在基隆河流域沿岸的重要聚落中，則依然可以見到不少彩繪瓷版的運用痕跡。<sup>22</sup> 且於雲、嘉、南地區，至今亦可見到許多使用彩繪瓷版的建築。<sup>23</sup>

其二為間接輸入的途徑。日本生產彩繪瓷版的公司在大阪有 2 家，神戶腹地有 6 家，<sup>24</sup> 而日本於十九世紀末至二十世紀初即開通了神戶、大阪至廈門的海運航線。<sup>25</sup> 若以北台灣為例而言，即為日本輸入廈門，再由廈門經由海上航運，間接輸入北台灣淡水河流域的路線。

以北台灣作為觀察之平台，其中尤以淡水河流域的港埠受到彩繪瓷版建築風尚的沾溉最為顯著。淡水河是台灣唯一可通航的水道，是北台灣昔日的重要水路，其下游河床曾「寬約三百至三百五十公尺，從台北市到河口的 15 公里間，河水較深而流速較緩，並受到潮汐的影響，五、六十噸的汽船或是二千公石以下的帆船，尚可通行無阻」<sup>26</sup>。淡水河為昔日台灣水路航運最便利之河川，在清代時帆船航運可上達大溪，輪船可至艋舺（萬華）一帶。在二十世紀初期，泥沙淤積尚不甚嚴重的當時，彩繪瓷版由廈門經由海運到達淡水港口之後，進入了淡水河流域的沿岸市鎮中，故直到今日

<sup>20</sup> 徐茂炫、黃登興，《日據時期台灣港口與貿易》，行政院國家科學委員會補助專題研究計畫成果報告，2001年10月31日，頁2。

<sup>21</sup> 蔡日祥，《日治時期台灣地區建築上使用彩瓷裝飾之研究—以雲林、嘉義、台南地區傳統民宅為主》，頁46-47。

<sup>22</sup> 康格溫，《日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例》，頁93-106。

<sup>23</sup> 蔡日祥，《日治時期台灣地區建築上使用彩瓷裝飾之研究—以雲林、嘉義、台南地區傳統民宅為主》。

<sup>24</sup> 蔡日祥，《日治時期台灣地區建築上使用彩瓷裝飾之研究—以雲林、嘉義、台南地區傳統民宅為主》，頁43-45。

<sup>25</sup> 廖大珂，《福建海外交通史》，福州，福建人民出版社，2002年10月，頁463。

<sup>26</sup> 陳正祥，《台北市誌》，南天書局出版，台北市，1997年，頁26。

仍可以見到許多建築上有彩繪瓷版的運用。

廈門與北台灣淡水河流域的往來密切。其商貿關係始自清代乾、嘉年間，艋舺與大稻埕的郊行設置中，以艋舺的「泉郊、北郊、廈郊」三郊最為著名，是故廈門與淡水河流域的貿易往來歷史悠久，「日本於 1891 年又開闢了台灣至廈門的航線」，<sup>27</sup> 將航運勢力擴張至福建沿海。1895 年日本佔領台灣之後，又將台灣的貨物大量與廈門進行商業貿易，<sup>28</sup> 使得台灣與廈門的商業關係更加緊密的結合，若是根據明治31年（1898）台灣與廈門的貿易船隻往來紀錄，則更可以清楚觀察到，日治初期廈門與台灣頻繁的貿易關係。<sup>29</sup> 此外，1905年以後，日本大阪的商船公司亦加入台灣、福建之間的航運競爭，開始在淡水、福州、廈門三地之間航行。<sup>30</sup> 密切的廈門至台灣的海上經濟航運關係，提供了另

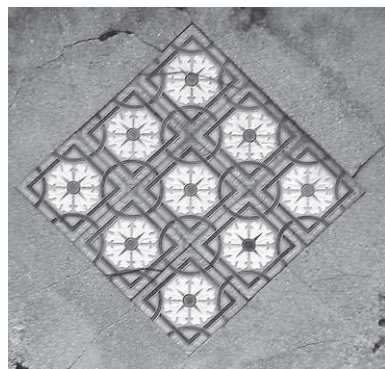


圖 5 萬華康定路街屋之四方連續彩磁



圖 6 三峽民權路街屋彩磁，今原址已毀損，筆者攝於 2004 年



圖 7 大溪中央街街屋彩磁

<sup>27</sup> 廖大珂，《福建海外交通史》，頁 463。

<sup>28</sup> 松浦章，卞鳳奎譯，《日治時期台灣海運發展史》，台北：博揚文化事業有限公司，2004，頁 91-123。

<sup>29</sup> 參閱松浦章，卞鳳奎譯，《日治時期台灣海運發展史》，頁 92-93。

<sup>30</sup> 松浦章，卞鳳奎譯，《日治時期台灣海運發展史》，頁 104。



一條彩繪瓷版進入台灣的路徑，即為日本外銷至廈門的彩繪瓷版，藉由來往北台灣淡水河流域的商貨航運，使得彩繪瓷版得以進入淡水河流域及其支流之沿岸城市。此即為今日所見，昔日淡水河沿岸的重要港埠及其相關貨物集散地，例如：淡水、艋舺、新莊、三峽、大溪等等，均可以見到彩繪瓷版的原因之一。

事實上，根據筆者的田野調查發現，淡水河流域兩岸的商港中，確實有許多民居或街屋的營造建材是藉由淡水河的運輸，而使用來自大陸東南沿海的石材與木材。如新莊戲館巷老街民居（翻修於大正年間）（圖 8），其屋主則明白告知筆者其屋宇的主要構材均來自福建省，並藉由河運而輸送到新莊；<sup>31</sup> 此外，鶯歌卓家祖厝（創建於大正年間）的後人也告知筆者，其祖厝的營建材料與彩繪瓷版的確均為來自福建者。<sup>32</sup> 由此可知，以上所述之海運途徑確實有其可信之處，且有跡可循。

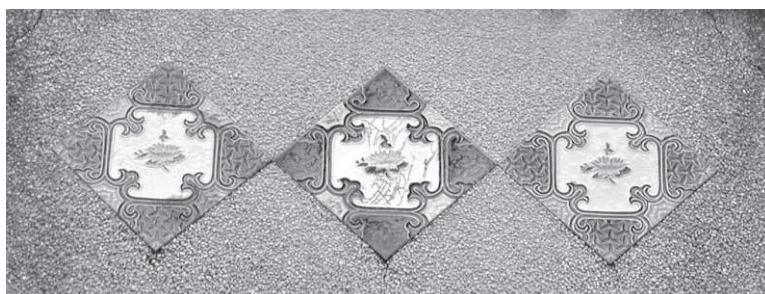


圖 8 新莊戲館巷民居彩磁

因此，觀察淡水河流域沿岸市鎮中，其所貼覆彩繪瓷版的建築裝飾運用，可知此風尚主要的來源，正是來自於東亞海域中跨海經濟傳布的力量，以及日本對於東亞海域政治掌控的影響。而東亞海域上的經濟、政治力量之流長深遠，可沿海洋港埠進入了河岸城鎮，從汪洋海域傳佈至內陸的淡水河流域。因此，由建築彩繪瓷版的傳播途

<sup>31</sup> 根據筆者親自於 2004 年 3 月 8 日的訪查紀錄，新莊戲館巷貼覆彩繪瓷版之建物，其建材正是來自福建廈門，再經由水路而至新莊。其屋建於清代末期，於大正年間翻修。請參考康格溫，《日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例》，頁 135-139。

<sup>32</sup> 根據筆者親自於 2004 年 6 月的在鶯歌卓家的訪查紀錄。其屋由來台第五代卓廣生於大正 15 年（1926）所造。請參考康格溫，《日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例》，頁 154-156。

徑上，正可以清楚的看見東亞海域上政治與經濟力量的延伸與擴散。

## (二) 東亞海域上澎湖、金門的彩繪瓷版

廈門與金門、澎湖彼此之間有經濟的依存關係已有悠久的歷史。由於澎湖的土地貧瘠，難以自足，然而卻因其便利的地理位置，貨物可從廈門、台灣一帶的航運貿易而來，據文獻記錄，澎湖地區「凡衣食器用，皆購於媽宮（馬公），而媽宮諸貨，又皆藉臺、廈商船、南澳船源源接濟，以足於用。」<sup>33</sup> 此外，又記載著：「澎地米粟不生，即家常器物，無一不待濟於台、廈。」<sup>34</sup> 說明了澎湖地區的航運發達，且與台灣、廈門之間的海上經濟貿易的交流頻繁，並且有深厚的依存關係。

在馬關條約中，台灣割讓給日本之後，澎湖亦劃歸日本管轄，如前文所述，媽宮亦為彩繪瓷版的輸入港口。此外，在日治時期台灣與廈門之間的貿易中，澎湖也蒙受其利，得到貨物的輸入，松浦章先生於《日治時期台灣海運發展史》書中引用「廈門、台灣的關係」之記述中提及，廈門出口至台灣的貨物，其中有百分之五是運到澎湖，<sup>35</sup> 故，廈門港與澎湖在日治時期的交流是可以清楚得知的。澎湖地區因此可從中得到由廈門輸運到台灣的生活物資、建築材料以及彩繪瓷版。另外，筆者在田調中發現，除澎湖本島馬公市與其附近地區外，諸島中如：望安嶼、桶盤嶼、西嶼……等等都可以見到彩繪瓷版的使用。例如其中西嶼二崁的陳家古厝（圖 9、10），其創建於大正一年（1912），<sup>36</sup> 今已列為三級古蹟，並貼覆有大量的彩繪瓷版，而此時間年代正與彩繪瓷版於 1907 年日本製造成功，因銷售不順而輸出海外的時間相互吻合。<sup>37</sup>

<sup>33</sup> 林豪，《台灣歷史文獻叢刊，澎湖廳志》，南投：台灣省文獻委員會，1993，頁 82。

<sup>34</sup> 林豪，《台灣歷史文獻叢刊，澎湖廳志》，頁 306。

<sup>35</sup> 在《官報》第四〇三三號，明治二十九年十二月七日，掲載在廈門帝國二等領事上野專一在九月三十日的報告「廈門貿易事情」中，「廈門、台灣的關係」之記述：「據調查的結果，此等裝載量中百分之七十七為一般貨物及一些船客，在本港及台南間運送，其中百分之五在本港及澎湖之間。」引自松浦章，卞鳳奎譯，《日治時期台灣海運發展史》，頁 100。

<sup>36</sup> 2004 年 5 月 7 日，筆者親赴澎湖西嶼二崁，採訪陳家古厝管理者得知。

<sup>37</sup> 日製彩繪瓷版輸出時間約在 1907 年以後，至 1940 年代前後漸趨減少。





圖 9 二崁陳家古厝正立面局部

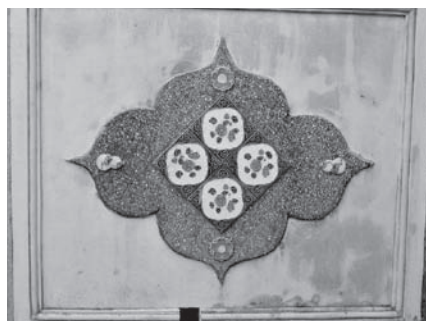


圖 10 二崁陳家古厝天井彩磁

因此，澎湖地區的彩瓷輸入管道有直接來自日本者，亦有來自廈門者。整體而言，其所擁有的彩繪瓷版，數量之大、比例之高，遠遠勝於同為陶瓷輸入港的北台灣基隆河的沿岸地區，推測此應與澎湖地區在日本歸還之後，媽宮卸下昔日作為對日貨物貿易往來港口的角色，而較少外來商業文化侵入，且澎湖部分小島地區，至今尚未完全受到現代化都市開發的影響之故。

由於地理上更為靠近，因此金門與廈門的關係更加密切。且金門在開發上的歷史紀錄遠比台灣為早，《金門志》記載：「晉時避難者入焉，彷彿武陵桃園境界，唐時置牧馬場，始闢榛蕪為樂土，斯陳侯之遺烈矣」。<sup>38</sup> 且金門地處閩南的九龍江口，正對廈門灣，於地理上更為中國東南沿海通往南洋海上貿易的鎖鑰，此外，從金門與廈門物資交通的文獻紀錄得知，以大小金門地區而言，其物資的確多由大陸東南沿海地區的港口輸入，在《金門志》中記載：「從前食湖廣米及粵之高州，殆台灣啟疆，遂仰台運自廈轉售，風潮遲滯，市價頓增。」<sup>39</sup> 至於大小金門漁家所獲得之魚貨亦多銷售至對岸之港口，「及網罟大獲，又多販入同、廈、漳州去，」<sup>40</sup> 在在都說明了金、廈的商業貿易的關係密切。

筆者田調中亦發現，以小金門來說，若是在天氣晴朗時，站在小金門的港口邊，可以很清楚的看見對岸廈門市的建築物（圖 11）。又根據小金門的耆老林馬騰所

<sup>38</sup> 林焜熿，《台灣歷史文獻叢刊，金門志》，南投：台灣省文獻委員會，1993，頁 5。

<sup>39</sup> 同上註，頁 394。

<sup>40</sup> 同上註。

康格溫：建築裝飾文化跨海傳播研究：以台灣、星馬地區之建築彩繪瓷版為例

言，在兩岸分裂之前，從小金門乘坐舢舨到最近距離的廈門湖井頭只需要五分鐘，廈門與小金門的船夫可以划船搖櫓往返，<sup>41</sup> 小金門地區的居民其民生生活物資，包括建築石材、大木以及裝飾材料，在二次大戰之前，多經由廈門地區而輸入。故彩繪瓷版



圖 11 晴日由小金門望向廈門之照片（林馬騰先生提供，筆者翻攝）



圖 12 彩瓷豐富的小金門之林馬騰宅

<sup>41</sup> 根據筆者於 2005 年 4 月 27 日下午的訪談，林馬騰先生所述。

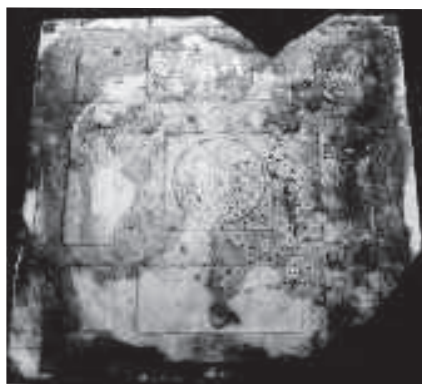


圖 13 林宅剝落的殘片



圖 14 其上的山田商標KY

進入金門的途徑，應是日本將彩繪瓷版輸入廈門時，再由廈門轉口貿易而進入金門，因廈門的建築材料如石材等經常占輸入金門貨品中的重要角色，非但建築材料與建築裝飾材料如此，甚至亦有許多匠師來往兩地的紀錄。<sup>42</sup>而小金門林馬騰宅（圖 12）所貼覆的彩繪瓷版，其背面更印有來自日本山田公司的「KY」商標（圖 14），亦證明了此海洋貿易的傳遞路徑，正是由日本經廈門而至小金門地區。

另外，曾有學者認為金門的彩繪瓷版大多來自南洋地區，本研究對此說法持較為保留的態度。原因有三：

其一，根據筆者田調訪查，目前彩繪瓷版建築物的擁有者均明白告知其宅第的彩繪瓷版係來自廈門，<sup>43</sup>而非南洋。其二，金門顏伯義先生曾語及昔日金門人與南洋的往來必須取道廈門，途中須經許多港市才能展轉到達南洋地區經商，因此當時有「十三港」的說法。經過筆者查考，則發現荷蘭的渣華航運公司於 1926 年設行於廈門，並長期航行於廈門至南洋之間，其中所經的商埠因達十三處之多，因此的確有「十三港」之稱。<sup>44</sup>此紀載正符合筆者田調訪查的紀錄，證明了顏伯義先生說法的可靠性。因此，即便有部份金門的彩繪瓷版可能來自南洋地區，但是當金門人自南洋經

<sup>42</sup> 根據筆者於 2005 年 4 月 27 日下午訪談林馬騰先生所述，以及與顏伯義先生在 2005 年 4 月 28 日上午的訪談紀錄。

<sup>43</sup> 同上註。

<sup>44</sup> 廖大珂，《福建海外交通史》，頁 503，



商返回金門時，亦必須經過廈門的情況下，廈門地區應當極可能為金門彩繪瓷版的最主要來源地。其三，由於早在 1918 年，日本便設置了廈門至南洋的航線，<sup>45</sup> 南洋地區如新加坡與麻六甲的彩繪瓷版，亦有大部份為來自廈門者（見後文）。故金門的彩瓷中即便有來自南洋者，其源頭亦極可能係來自於福建省的廈門，且自南洋輸入的費用應當要比直接由廈門購入要高，故並非為理想的選擇，可能性不高。

從彩繪瓷版在澎湖與金門的使用可知，彩繪瓷版藉由日本而輸入媽宮，在澎湖地區蔚為流風。日本又以廈門為重要的轉口點，將彩繪瓷版輸往大、小金門與澎湖地區，透過對於彩繪瓷版的流布與傳播，可以觀察到在二十世紀初、中時期，日本在東亞地區的政治與經濟的控制力量，亦可以藉此說明彩繪瓷版在環中國海域的物質交流史上，所扮演的重要角色。

### （三）東亞海域上麻六甲、新加坡的彩繪瓷版

廣義的「南洋」<sup>46</sup> 與中國之間的互動早在《史記》的南越王列傳中可略見一二。到了元、明時期，由於造船業與航海業的發達與興盛，使得中國與南海諸國更建立了廣大的商業貿易網絡，由鄭和七次下西洋的壯舉中，在麻六甲五次停留所留下的諸多文獻與考古出土紀錄，則可以證明麻六甲與中國東南沿海航運交流上的緊密關係。而南洋地處東西方海上交通的樞紐，是各國商舶匯集之地，馬來半島上許多國家與福建都有較頻繁的通商往來，因此，基於經濟或政治因素而至南洋定居的華人早已不計其數。

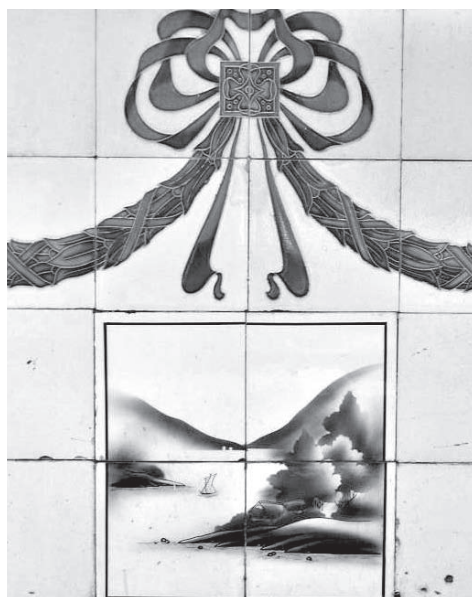


圖 15 麻六甲荷蘭街 158 號彩磁

<sup>45</sup> 同上註，頁 501。

<sup>46</sup> 通常包括了下列諸國：緬甸、越南、柬埔寨、泰國、馬來亞半島、汶萊、菲律賓等國。

英國在1826年於南洋地區建立了「海峽殖民地」，管轄麻六甲、新加坡與檳城。而英國在一次世界大戰後（1918），依然在廈門保有外洋航線，其中經營自廈門開往檳城的航線的輪船公司，則至少包括了太古、和通、和記洋行及永茂生四家。<sup>47</sup>今日，麻六甲出現彩繪盜版的建築物多在華人聚居的街市，其中尤以荷蘭街（Jalan Tun Cheng Lock）和雞場街（Jonker Street/Jalan Hang Jebat）數量最為眾多。十九世紀以後麻六甲因為泥沙淤積而航運價值減低，但是卻因其高度的農業生產力而漸趨富裕，<sup>48</sup> 同屬海峽殖民地，富裕的麻六甲華人可以展轉由檳城或是新加坡得到來自廈門的彩繪盜版，而應用於建築之上。且根據筆者親自訪查於當地相關文史研究者，亦得到當地盜版來自中國的答案。<sup>49</sup>

再以其中雞場街的雷州會館為例，其正立面一二樓均貼覆許多的彩繪盜版（圖16），根據該會館的館史資料、碑誌得知，會館創建於1898年，於1926年擴建為今日所見的二層樓建築（圖16-1），<sup>50</sup> 該會館雖曾於1989年重修，但今日所見的彩繪



圖 16 麻六甲雷州會館之彩瓷



圖 16-1

<sup>47</sup> 上海市輪船同業公會編，《航業年鑑》，上海：上海市輪船同業公會，1937，頁12-19。

<sup>48</sup> 張禮千，《馬六甲史》，新加坡：商務印書館，1941，頁322。

<sup>49</sup> 根據筆者2007年9月29日訪問麻六甲 Maritime Archaeology Museum，Berry Ng 的訪查紀錄。

<sup>50</sup> 朱炳林編，《麻六甲雷州會館館刊 第七屆馬新雷州會館同鄉交流會雷青領袖幹訓班紀念特刊》，麻六甲：雷州會館，2006，頁10。

盜版多為 1926（大正 15 年）年所貼覆者，<sup>51</sup> 而此年代亦與盜版輸出日本的時間相符合。此外，根據英國於 1921、1931 年在英屬馬來亞所做的人口普查報告，其中福建人佔最多數，<sup>52</sup> 而福建移民中又以廈門出航者為主流，以廈門當時對檳城繁忙的海洋貿易活動而言，彩繪盜版透過商業買賣進入麻六甲的華人聚落並非難事。

文獻中可信的最早有關於新加坡的記載，乃為「元朝汪大淵於 1349 年在其《島夷志略》一書中提到龍牙門（即今日之岷巴海港），島上有華人居住與泉州通商」<sup>53</sup>，說明新加坡的華人移民自十四世紀中葉已有文獻記載。新加坡於 1819 年開埠後，基於位居歐亞航線樞紐的地理位置，以及自由貿易港的身分，迅速成為東南亞重要的轉口貿易中心。新加坡當地華僑商人所自組的航運公司，亦航行往來於東南亞各地與中國沿岸港市。

「1918 年日本分社三菱商事會社時，開設船舶部，開闢了廈門至新加坡的正式航線」。<sup>54</sup> 此後，廈門與新加坡的海上貿易往來頻繁，將東南亞的錫、香料等等，與中國的生絲、陶瓷、茶葉進行交換。當此之時，商船往來廈門與新加坡的商業活動中，亦將廈門的彩繪盜版輸往了新加坡各地，而其中又以華人聚落中尤為眾多，例如加東區（Katong）地區的 Joo Chiat Rd.、East Coast Rd.，加東區附近的 Koon Seng Rd.，及 Tembeling Rd.，與芽籠區（Geylang）的 Sims Ave.、Lorong 19 附近的巷弄，以及有會館街之稱的 Club St.。其中加東區發展的歷史始於 1820 年代左右，Koon Seng Rd. 的發展時間為 1929 年左右，<sup>55</sup> 而最初居住在此區的原為來自歐洲、阿拉伯以及中國的富商，在第一次世界大戰之後，加東區逐漸成為歐亞後裔以及土生華人<sup>56</sup> 等各民族所居住的郊外住宅，建築了許多洋樓式建築的民居與街屋，色彩艷麗且風格

<sup>51</sup> 根據筆者於 2007 年 9 月 29 日訪查雷州會館，由會館主席 Tong Ah Meng 處得知。

<sup>52</sup> 陳達，《南洋華僑與閩粵社會》，長沙：商務印書館，1938，頁 56。

<sup>53</sup> 林孝勝、林源福、柯木林編，《新加坡華人會館沿革史》，新加坡：新加坡新聞與出版有限公司，1986，頁 15。

<sup>54</sup> 廖大珂，《福建海外交通史》，頁 501。

<sup>55</sup> Powell, Robert, *Singapore Architecture: A Short History*, Hong Kong: Periplus Editions (HK) Ltd., 2004, 頁 68。

<sup>56</sup> 所謂「土生華人」，「峇峇」、「娘惹」（音譯），乃星馬一帶稱呼華人與當地馬來人所生的後代。




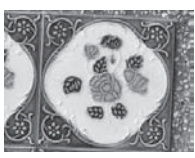

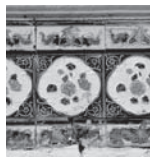
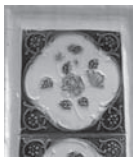
獨特，形成此地的特色。<sup>57</sup> 新加坡除了有直接來自日本的彩繪瓷版外，<sup>58</sup> 新加坡的福建人多由廈門出海而至獅城，並且與廈門有頻繁的貿易往來，這些以華人為主要居住者的社區，其選用彩繪瓷版貼覆於其建築之上作為其建築的裝飾，而此風尚的源頭亦應與廈門的海上航運的交流頻繁緊密相關。



圖 17 新加坡民居彩磁

值得注意的是，前人研究中，發現在日本製造彩繪瓷版的不二見燒（FUJIMI-YAKI）公司所製作的型錄上，其「封面上有記述印度孟買地區總代理的店名，所以印度方面亦是當時日本不二見燒的出口對象之一。」<sup>59</sup> 此亦足證明，日本的彩繪瓷版

表 1 不同地區，同一紋樣

				
台灣深坑	澎湖	金門	麻六甲	新加坡

<sup>57</sup> 在 1993 年新加坡政府已將此地劃為文化保護區，以妥善保存此地區的文化特色。

<sup>58</sup> 堀込憲二，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，《台灣史研究》，8: 2(2001)，頁 84。

<sup>59</sup> 堀込憲二，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，頁 86。

的銷售範圍確實曾廣及南亞的印度地區，且印度對於建築彩繪瓷版亦有相當高的接受度，而印度地區的建築裝飾對於彩繪瓷版的喜好，亦間接說明了在今日新加坡印度人的聚居經商地——小印度（Little India），亦可以見到大量彩繪瓷版的使用的理由。<sup>60</sup> 同時，筆者於新加坡的田調中亦發現，在今日新加坡的古董家具商店中，亦可以看見來自印度的古董家具上貼覆有早期的彩繪瓷版，<sup>61</sup> 其紋樣並且與北台灣淡水河流域的建築彩繪瓷版相似，間接說明了其來自相同源頭的高度可能性，而如此的例證所在多有，已整理成（表 1），雖然因為不同地區的彩磁保留狀態不同，但是依然可以

表 2 日本生產彩繪瓷版之公司與其商標<sup>62</sup>

商標	公司名	所在地	公司存廢
	山田Tile（資） Yamada	愛知縣守山町	現存
	淡陶（株） Danto	兵庫縣北阿萬村	現存
	不二燒（資） Fujimiyaki	名古屋市 昭和區鹽付通	現存

		
		
圖 14 KY，山田商標	圖 18 DK，淡陶商標	圖 19 不二見燒商標

註：以上三圖之瓷版，因是牆面剝落瓷版之背面，且年代久遠，紋樣稍微不夠清晰，但是其商標依然可辨。

<sup>60</sup> 康格溫，〈南洋建築彩繪瓷版之研究——以新加坡為例〉。《藝術論壇》，4(2006)，頁 200。

<sup>61</sup> 此根據筆者於 2007 年 10 月 7 日於 Eclectic Attic 古董家具店的實際訪查。

<sup>62</sup> 資料來源：堀込憲二，〈台灣光復前應用彩磁溯源〉，《流光凝煉方寸間》，頁 104。

清楚看出其紋樣的相同性，此外，若比較前文麻六甲荷蘭路彩磁（圖 15）之紋樣，與淡水福佑宮紋樣（圖 21）亦為相同，說明其來自相同源頭的日本的可能性亦高。另一方面，若比較彩磁背後的出廠商標，根據筆者田野調查，其中在小金門所拍攝到的彩繪瓷版，的確有出現日本山田公司的商標（KY）（圖 14），並且在馬來西亞的麻六甲地區古董店所販售的彩繪瓷版之上，亦發現到日本淡陶、不二見燒的商標（圖 18、19）。若經由（表 2）的參照比較，則可看出當時日本的彩繪瓷版，亦的確曾經藉由海洋貿易傳播，並且將其物質文明跨海傳播至其影響力所及之地。由上文可知，藉由彩繪瓷版，聯繫了日本、印度、台灣地區（包括澎湖、金門）與新加坡、麻六甲之間的商貿關係，並可以此觀察出東亞海域上物質文明的交流與印證。

### 三、從彩繪瓷版看文化在東亞的跨海傳播

彩繪瓷版在九世紀於中亞伊斯蘭地區創生，藉由日本的模仿製作而於二十世紀引入東亞，在東亞海域的港市貿易中開枝散葉，滲入東亞許多主要城市。從東亞地區彩繪瓷版所負載的裝飾文化中，可以看到東亞與世界其他地區的裝飾思想與美學內涵相互呼應的部分；而當其佈散至不同的文化環境時，亦有與當地的裝飾思想結合，遞變出一種不同於其他地域的彩繪瓷版裝飾文化者。以下將就彩繪瓷版文化傳播中在東亞地區的傳承與遞變的部份，做進一步的探討與分析。

#### （一）傳承：東亞地區彩繪瓷版呼應世界瓷版運用的文化內涵

彩繪瓷版（Decorative tiles）從九世紀開始使用在建築物上以來，隨其流布在不同的地區，而產生了不同的貼覆方式，亦表達了不同的文化內涵。根據筆者親身的田野調查（大陸東南沿海、台灣、澎湖群島、大小金門、新加坡、麻六甲、澳門）發現，在東亞華人地區貼覆有彩繪瓷版的建築，與九世紀以來，中東、歐陸、美洲曾經貼覆的位置與表現的方式，均多有相同之處，可知東亞華人地區彩繪瓷版的整體運用上，遙遙呼應了九世紀以來世界其他地區彩瓷的運用內涵。以下將其相似與呼應之處，整理說明如下：

## 1.

在九世紀的中東，最初彩繪瓷版是被貼覆在清真寺用做宗教的用途，在地中海地區亦有將彩繪瓷版貼覆在教堂與修道院之上的遺留。今日東亞使用彩瓷的建物上，吾人亦可以找到彩繪瓷版被用作宗教用途的遺留。

(1)以位置而言：

在十五世紀中葉的英國，與十六世紀初的義大利，都有將彩繪瓷版貼覆在祭壇（alter）之上的紀錄（圖 20），<sup>63</sup> 台灣與金門地區亦有許多彩瓷使用在供桌的紀錄，<sup>64</sup> 例如在淡水鎮祭祀媽祖的福佑宮正殿中，其左右兩側的供桌之上，吾人可清楚見到彩繪瓷版被用作供桌的裝飾之用（圖 21），<sup>65</sup> 並且福佑宮的彩繪瓷版也以相似於義大利的多片組合方式，而以四片拼合而成一幅完整的圖畫，此外，其貼覆的位置亦同，均位於祭台的裝飾之上。說明了東亞地區的



圖 20 12 片組合的義大利瓷版，翻拍自 Noël Riley, *A History of Decorative Tiles*，頁51。



圖 21 四片組合的淡水福佑宮供桌彩磁

<sup>63</sup> Noël Riley, *A History of Decorative Tiles*, 頁 39、51。

<sup>64</sup> 繆弘琪主編，《流光凝煉方寸間》，頁 171、175。

<sup>65</sup> 康格溫，《日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例》，頁 64-67。



彩繪瓷版於使用的方式上，亦呼應於歐陸地區，表達出對於宗教與神明的敬禮方式與祭祀意義。

(2) 以內容而言：

地中海地區多將彩繪瓷版作為教堂中的壁面裝飾，在其上繪以聖母、聖嬰像等等神祇的圖樣或是與宗教相關的故事。<sup>66</sup> 在北台灣也可以見到類似的使用遺留，如鶯歌山正義宮的神龕之上，在其神像背後的神龕，即是繪有飛翔的雲龍之釉上彩彩繪瓷版。<sup>67</sup> 另一方面，由於宗教之故，中亞地區最初彩繪瓷版的內容均為植物與幾何紋樣，而在今日東亞的回教地區，如麻六甲地區的清真寺上（The Kampung Keling Mosque Jalan Tukang Mas Malacca）<sup>68</sup>（圖 22、23），亦可以看到相同主題紋樣的印證。



圖 22 The Kampung Keling Mosque



圖 23 該清真寺的植物紋樣

另一種與宗教信仰相關的貼覆彩繪瓷版的方式，是在中東、伊斯蘭教地

<sup>66</sup> Noël Riley, *A History of Decorative Tiles*, 頁 34-41。

<sup>67</sup> 康格溫，〈日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例〉，頁 233。

<sup>68</sup> 該清真寺的木造建築創建於 1748 年，於 1872 年重修為磚造，1999 年完成古物修護工作。以上資料根據其建築物前之碑誌紀錄。



康格溫：建築裝飾文化跨海傳播研究：以台灣、星馬地區之建築彩繪瓷版為例

區、義大利均見到將彩繪瓷版貼覆在墳墓、墓室之上的使用方式，而在東亞地區也可以找到類似的情形。如北台灣的內湖地區，可見到將彩繪瓷版貼覆在墳墓兩側墓手之上的林秀俊墓，<sup>69</sup> 同樣也是將彩繪瓷版貼覆在墳丘之上的例子（圖 24），此外，在新加坡與臺灣許多其他地區的墳塚上，亦可以見到彩繪瓷版的使用，說明了東亞地區的彩繪瓷版的貼覆，在宗教祭祀方面的使用方式，的確與世界其他地區的使用方式有互相呼應之處。



圖24 林秀俊墓之左側墓手與其上的彩瓷

## 2.

在中世紀伊斯蘭教的地區及波斯，與十一、二世紀以後的西班牙等地，多有將彩繪瓷版作為純粹的裝飾之用者，而在二十世紀東亞彩瓷輸入的重要港市中，亦不乏如是例證。如西班牙地區會將彩繪瓷版貼覆在建築物的內部，甚至是內牆的裙堵、墩身之上，以作為裝飾的用途者。東亞地區除了前



圖25 深坑永安居之正廳彩磁

文所述澳門民政總署大樓（如圖2）外，在台北縣深坑的永安居之正廳中，即有將多片大面積的彩繪瓷版，以四方連續的方式貼覆在正廳室內的裙堵之上，以作

<sup>69</sup> 康格溫，《日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例》，頁 93-103。

為室內的裝飾之用。<sup>70</sup> 因正廳是接待賓客的地方，除了作為裝飾的用途外，亦同時有彰顯身份、炫耀財富的意味。在永安居的例子之外，屬於淡水河流域的河岸城鎮，大稻埕之大山行，<sup>71</sup> 在其街屋性質的三層洋樓建築物之正立面，亦貼覆了四片 6X6 英吋的彩繪瓷版，以做為建築物的點綴裝飾之用途，顏色上為了和立面上方的紅色間柱作對比，所以採取對比色的搭配，而挑選出四片綠色的彩繪瓷版，紋樣兩兩對稱，並不大量使用，也沒有刻意要突顯彩繪瓷版的意圖，而其做為建築物裝飾的立意則甚為明白。

### 3. 、

在十五、十六世紀，義大利的人們將彩瓷貼覆於建築物的正立面，用以表彰建築物的擁有者的地位與財富，這與筆者田野調查中，大部分東亞地區華人社會，其彩瓷在建物上使用的目的是完全相同的。

以金門地區的洋樓建築為例而言，根據學者江柏煒的研究，洋樓建築多重視門面裝飾的象徵表現，經常採用中西合璧、華洋並存的主題，作為其新興社會地位的象徵。所以洋樓上所貼覆的彩繪瓷版，除了彰顯富貴的作用之外，亦有藉彩繪瓷版等時尚新穎的建材，以表達向鄉里炫耀其成功之意義。<sup>72</sup> 特別是僑鄉金門，移居海外的華僑多會向其原鄉匯出所謂「贍家性僑匯」，而這些受匯家庭更以其獨特的生活方式引起僑鄉社會的注目，其中興建洋樓即為代表。<sup>73</sup> 因此，當他們收到僑匯，打算為洋樓或是傳統民居做建築裝飾時，代表時尚而又所費不貲的彩繪瓷版，便成為經常使用的裝飾元素。這也正是今日金門地區，即便在傳統民居之上，亦有許多彩繪瓷版遺存的主要原因。

同此炫耀的心理，不論是洋樓建築、傳統民居或是街屋等等，均多將彩瓷貼覆於建築物舉目可見的正立面，或是人來人往的街屋建築之山牆、女兒牆之上，以向眾人表彰屋主的財富、地位與時尚。新加坡與麻六甲地區的彩瓷使用亦

---

<sup>70</sup> 同上註，頁 109-113。

<sup>71</sup> 同上註，頁 78-81。

<sup>72</sup> 江柏煒，《閩粵僑鄉的空間營造》，金門：內政部營建署金門國家公園管理處，2004，頁 63。

<sup>73</sup> 江柏煒，《閩粵僑鄉的社會與文化變遷》，金門：內政部營建署金門國家公園管理處，2004，頁 53。

復如此，尤其是在會館建築上的使用更是不勝枚舉，其亦多貼覆於會館的一、二樓秀面之上，彼此炫耀財富，互相較勁之意味尤其明顯。<sup>74</sup>

#### 4.

在十六世紀的荷蘭，當地人有將彩繪瓷版做為於教育用途的作法，即將神話、故事等繪在彩繪瓷版上，以作為長者向幼者傳遞文化與教育意義的傳承之用。而在二十世紀東亞地區，貼覆在墳丘及寺廟建築上的彩瓷也是具有教化意義的用途。例如在東亞墳丘建築的墓肩、墓手之上，或是在廟宇的牆壁壁面上，多貼覆繪有二十四孝、三王四聘等等忠孝節義的故事情節的彩繪瓷版，藉著彩繪瓷版上的孝順故事以期許子孫能夠賢良慈孝，並藉著種種仁義故事，以教育世人能夠學習效法古人的忠義高風與仁德大節。例如新加坡楊桃園城隍廟，其大殿左右均貼覆有大面積的白底5X5英吋釉上彩繪瓷版，即以十殿閻羅圖以作為警示、教育世人之意。所以，東亞彩繪瓷版有著「助教化、明人倫」的意義，此則不言而喻。<sup>75</sup>

## (二) 遞變：彩繪瓷版創生東亞地區新的建築裝飾文化意義

東亞地區的彩繪瓷版多使用在華人傳統建築、折衷式建築，或在南洋的殖民式建築之上，藉由彩繪瓷版的裝飾語言，創生了東亞地區建築裝飾的新文化意義。

#### 1.

#### 地

彩繪瓷版流布東亞之後，在東亞地區的建築上掀起了一時的風潮。彩繪瓷版內銷受阻後，日本即將銷售對象設定為喜愛鮮豔建築裝飾的地區，如中國大陸、台灣，或是亞洲其他華人社會，如馬來西亞、新加坡等等。故，日本彩瓷製造公司便曾經依照華人的喜好而設計彩繪瓷版的紋樣，在前人研究中曾敘及：

「這些中國吉祥紋樣的圖形係受中國買方的要求，經由代理商將圖案送至日本瓷

<sup>74</sup> 麻六甲的雷州會館，其正立面一、二樓的彩瓷貼覆幾乎與北台灣深坑德興行完全相同，此其中是否有其他值得深究之處，留待他日筆者將另文探考。

<sup>75</sup> 康格溫，〈楊桃園城隍廟建築文化特色〉，文稿付梓中。

磚公司後，經由專門設計並製作成品後，開始輸出至有華人的地區。」<sup>76</sup>於是，吾人可以得知，這些在東亞地區所見到的彩繪瓷版，除了少數純粹幾何的紋樣外，其餘的紋樣有許多是經由專人為彩繪瓷版的華人市場而設計的，其當然會採取華人所偏好的吉祥、祈福的圖案，而這些紋樣均是其他地區的人們所無法理解的內涵，且為東亞地區專有的紋樣。

例如東亞地區有香蕉、鳳梨、石榴等熱帶水果之彩瓷紋樣，而這些熱帶水果多為東亞地區所常見者，且其裝飾語言，與東亞地區華人傳統建築的裝飾文化則是不謀而合。換言之，華人傳統建築中的木作、石雕等等，喜以多子類植物如石榴，以祈求子嗣昌盛；以桃子象徵祈求長壽，至彩瓷風行東亞後，則以彩瓷紋樣上的石榴、柿子等等，以代替原來在建築上木作、石雕、彩繪等的吉祥寓意與內涵。因此，在東亞所出現的彩繪瓷版，絕大多數係為滿足華人的需要而設計，其內容與主題，不同於世界其他任何地區。

## 2. 方

東亞華人地區彩繪瓷版所貼覆的位置，多是原本傳統建築施作彩繪、泥塑或是雕刻的位置。例如彩繪瓷版在台灣流布的時間，正是唐山師傅漸漸退出台灣的傳統建築裝飾施作的時期，然傳統建築裝飾的需求並沒有因此減少。而彩繪瓷版的施作容易，樣式新穎且保養簡

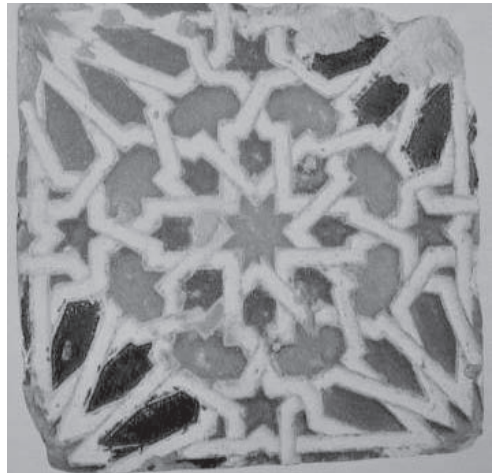


圖 26 西班牙彩瓷

（翻拍自 A History of Decorative Tiles，頁47）



圖 27 東亞彩瓷的吉祥水果與中式花籃

<sup>76</sup> 堀达憲二，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，頁88。



便。在過去傳統建築上，以飛鳥作為屋頂上的脊飾，表達向上天祈福的祝願；以高翹的燕尾作為舉子官宅的象徵；或用墀頭上的節孝故事的交趾陶偶、彩繪所演示的忠孝節義故事，以作為屋主對於子孫的期許。台灣傳統建築的裝飾上，原本就有將家族地位與家庭期許託付在家屋建築之上的習俗。

隨著建築技術的變化更新，傳統建築的裝飾技巧也一直隨之推陳遞進。無論是 6X6 英吋的彩繪瓷版，或是本於前者而衍生出的 5X5 英吋白底釉上彩繪瓷版，當專為符合華人傳統裝飾文化，所製作的吉祥紋樣彩繪瓷版，貼上街屋或是傳統建築的時候，該瓷版所貼覆的位置正是原本要倚賴費時、費工、費成本的彩繪、石雕、木雕、磚雕、剪黏等等師傅所施作的位置。在此時，這些位置原本在傳統建築上的文化意義與教化內涵，則正式轉移到這些經過設計的彩繪瓷版的紋樣上。故，當屋主思索著選擇將何種彩繪瓷版施作於建築上的何種位置的同時，也就是正在賦予彩繪瓷版在其建築物上，將表達何種文化象徵與傳統意涵的時刻。



圖 28 木作上的傳統花鳥彩繪<sup>77</sup>



圖 29 繪於白底瓷版之上的花鳥彩繪<sup>78</sup>

例如脊堵是人們向上天表達崇敬的位置，禮天、敬天當然會以水果與花卉來作為獻祭的供禮，鮮花素果是心意的虔誠表現，而豐富的花卉果肴亦是生命不息的象徵。此外，花卉是植物的菁華，在脊堵上以其菁華來象徵對於富貴發達的祈求；而果肴是傳遞生命的種子，唯有以果實的種子才能做為家族生命得以繁衍，得以開枝散葉的象徵，由以上可以得知，人們當然會選擇以水果與花卉紋樣

<sup>77</sup> 新加坡天福宮木作上的彩繪。

<sup>78</sup> 鶯歌中亞公司提供，筆者翻攝。



之彩瓷，來象徵脊堵上對於禮敬上天的供禮。但是傳統的剪黏費工費時，在彩瓷流行之後，則多以施工簡單、式樣新穎的彩瓷所代替之（圖 30<sup>79</sup>、圖 31<sup>80</sup>）。



圖 30 傳統寺廟脊堵上的花卉剪黏



圖 31 民居上的脊堵彩瓷

所以，彩繪瓷版取代了傳統建築上的彩繪與雕刻等等的裝飾風尚，卻仍然承繼了傳遞傳統建築裝飾中所表現的裝飾內涵，蘊含著延續家族文化的責任，或是表達人們對於上天、祖先、神明祈求庇佑的心願。總此，東亞的建築彩繪瓷版不只是建築物上的裝飾，其甚至負有傳遞傳統文化意義與教化思維的身份。在大小只有 6X6 或是 5X5 英吋的彩繪瓷版的紋樣上，透露出原本應該在傳統建築物的木雕、彩繪位置上，屋主對於家族的期盼與向上天祈祝的心願。<sup>81</sup> 彩繪瓷版在東亞地區如是的作用與功能，是在世界上其他地區所從來不曾見到的，而此亦為中國傳統建築上所不曾出現過的裝飾形式。

因此，由彩繪瓷版在東亞地區的跨海傳播中，可看出其依然呼應著九世紀

<sup>79</sup> 新加坡楊桃園城隍廟上的脊堵。

<sup>80</sup> 桃園餘慶居脊堵，引自康格溫，《日治時期台灣建築彩繪瓷版研究——以淡水河流域為例》，頁 191。

<sup>81</sup> 同上註，頁 213-216。

以來世界上其他地區的彩瓷裝飾內涵，同時，藉由彩瓷在東亞海域中華人社會的流布情形，觀察出其延伸了傳統東方的建築裝飾美學思想而至於東亞的華人僑居地。在東亞海域的物質文化傳播中，亦可看到彩繪瓷版的建築裝飾，藉由與不同的文化場域的融合，而創生、遞變出不同的精神價值，從而建構出不同的美學意識。

#### 四、結論

彩繪瓷版有其豐富的面貌與多元的建築表情，自九世紀的中東地區，發散至二十一世紀的世界各個角落，舉凡亞洲、南北美洲、歐洲都可以見到彩瓷在建築上的使用。特別是在東亞的彩繪瓷版，大多數是來自日本經由模仿英國的維多利亞彩瓷而製造，且在彩繪瓷版於英國的曼徹斯特被英國人製造之前，已經經歷了荷蘭、義大利、西班牙等等歐陸國家文化的洗禮，所以，來到東亞的彩繪瓷版已具備了淵遠流長的海洋文化的身世，同時又將其運用在東方美學的建築空間中，進而承載著東方建築中，文化薪傳的期待與祈求福祉的意涵，使得藉由彩繪瓷版的使用，結合了西方與東方的文化。此外，馬約利卡彩瓷也的確影響了東方傳統的建築美學，在彩瓷傳入期間，彩繪瓷版所貼覆的位置上，取代了原本傳統建築彩繪、泥塑及木雕的所在，因此藉由彩瓷的引入，亦為舊有的東方傳統建築工法，加添了新的革新元素。

儘管彩繪瓷版在建築上的使用已不復往日的盛況，但是，彩繪瓷版仍有其不可取代的溫潤、溫暖，與華美的面貌，在二十一世紀的東亞地區，彩繪瓷版的生命並沒有完全休止，台灣地區已有相當成熟的製作彩繪瓷版的技術，<sup>82</sup> 亦有建築物開始使用新的彩繪瓷版以作為其建築裝飾。<sup>83</sup> 而今日的彩繪瓷版，除了在建築的使用之外，亦使用於傢俱、家飾設計上，其製作與運用更可見到不同於以往的面貌，有將其收藏的彩繪瓷版，融入新的室內設計之中，作為商場展示櫃的裝飾設計，以呼應其商店的特色

---

<sup>82</sup> 鶯歌的吳良斌先生早已成功的製作出彩繪瓷版，並曾參與彩瓷建築的修復工作。

<sup>83</sup> 2005 年新加坡的茂昌閣酒店（Swissotel Merchant Court）中即有使用新的彩繪瓷版以作為其內牆裝飾。

者，<sup>84</sup> 亦有創作者將古老彩繪瓷版再利用，藉由其美麗的形貌而製作成其他不同用途的生活器具者，<sup>85</sup> 使彩繪瓷版因被運用為新的裝飾媒材，而其藝術生命得到生生不息的延續。

東亞海域就是東亞文明的交會場域。東亞地區彩繪瓷版的建築，在貼覆運用的方式上，呼應著九世紀以來的世界舞台上，其他地區瓷版的運用內涵。日人自英國引入的彩繪瓷版，因為在日本銷售不佳轉而出口外銷，特別受到華人的喜好，而針對華人社會設計華人所喜好的紋樣，在東亞的華人文化圈中備受寵愛，進而在華人建築中發揚光大，而這樣的紋樣是自九世紀以來所不曾出現過的，日人自歐陸移入彩瓷的海洋文化血緣，至此遞變出新的文化譜系。彩繪瓷版在台灣、澎湖、金門與新加坡、麻六甲的流布，結合了建築理念與裝飾文化，而將東亞華人地區的建築裝飾做了新的詮釋，賦予了彩瓷建築新的生命與新的風尚，創生了傳統建築、洋樓建築與殖民式建築各自與彩繪瓷版相融的裝飾語言，亦使得東亞華人社會的建築能夠因彩繪瓷版，而共同參與了世界的建築裝飾史，並在國際建築裝飾舞台上，與其他地區的彩繪瓷版具有相同的文化血脈，又擁有獨特的文化基因。

---

<sup>84</sup> 如 2005 年誠品敦南店的地下商店街中，即可以見到如是的運用，以增添販售台灣傳統布袋戲人偶商場的古舊氛圍。

<sup>85</sup> 麻六甲與新加坡地區常可見到將彩瓷製做成壁飾或鏡面裝飾者。

## 徵引文獻

### 一、專書：

#### 專書：

Ian Neary. 2002. *The state and Politics in Japan*, Malden, MA: Blackwell Publishers.

Mohamad Tajuddin Mohamad Rasdi. 2000. *The Architectural Heritage of the Malay World: The Traditional Mosque*, Kuala Lumpur: Universiti Teknologi Malaysia.

Noël Riley. 1998. *A History of Decorative Tiles*, London: Grange Books.

Powell, Robert. 2004. *Singapore Architecture: A Short History*, Hong Kong : Periplus Editions(HK) Ltd..

Ronald G. Pisano. 1999. *The Tile Club And The Movement in America*, New York: Harry N. Abrams, Incorporated.

#### 期刊論文：

(未具作者). 1911. “Mexican Majolica”, *The Metropolitan Museum of Art Bulletin*, Vol. 6, No. 6, (Jun.), pp. 135-138, Published by: The Metropolitan Museum of Art.

Bernard Rackham. 1915. “A New Chapter in the History of Italian Maiolica”, *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, 27:145 (Apr.), pp. 28-35.

Bernard Rackham. 1918. “Early Dutch Maiolica and Its English Kindred”, *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, 33:187 (Oct.), pp. 116-123.

Bernard Rackham. 1954. “Recent Studies of Maiolica”, *The Burlington Magazine*, 96:619 (Oct.), pp. 324-327.

Edwin A. Barber. 1908. “Maiolica Tiles of Mexico”, *Bulletin of the Pennsylvania Museum*, 6:23 (Jul.), pp. 37-41.

Ella Schaap. 1967. “Three Delft Pieces in the Philadelphia Museum of Art”, *Philadelphia Museum of Art Bulletin*, 62:294 (Jul. - Sep.), pp. 276-291.

J. V. G. Mallet. 1967. “Italian Maiolica in the Gambier-Parry Collection”, *The Burlington Magazine*, 109:768, The Gambier-Parry Bequest to The University of London (Mar.), pp. 144-151.

- Joan Prentice von Erdberg. 1955. "Italian Maiolica at the Corcoran Gallery of Art", *The Burlington Magazine*, Vol. 97, No. 624 (Mar.), pp. 71-75.
- Joan Prentice von Erdberg. 1961. "Italian Maiolica of the Art Museum", *Record of the Art Museum, Princeton University*, 20:1, pp. 2-15.
- Marilyn Jenkins. 1983. "Islamic Pottery: A Brief History", *The Metropolitan Museum of Art Bulletin*, New Series, 40:4, Islamic Pottery: A Brief History. (Spring), pp. 1-52.
- Oliver Impey. 1984. "Japanese Export Art of the Edo Period and Its Influence on European Art", *Modern Asian Studies*, Vol. 18, No. 4, Special Issue: Edo Culture and Its Modern Legacy, pp. 685-697 Published by: Cambridge University Press.
- Tancred Borenius. 1940. "A Standard Work on Italian Maiolica", *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, 77:449 (Aug.), pp. 64-67.
- W. David Kingery. 1993. "Painterly Maiolica of the Italian Renaissance", *Technology and Culture*, 34: 1 (Jan.), pp. 28-48.

## 二、：

### 學位論文

- 康格溫，2005，《日治時期台灣建築彩繪盜版研究——以淡水河流域為例》，國立台北大學民俗藝術研究所碩士論文。
- 蔡日祥，2000，《日治時期台灣地區建築上使用彩瓷裝飾之研究——以雲林、嘉義、台南地區傳統民宅為主》，淡江大學建築學系碩士論文。

### 叢書

- 〔唐〕李延壽，1957，《北史》，台北：藝文。
- 〔唐〕姚思廉，1956，《梁書》〈列傳第四十八 諸夷 海南諸國〉，台北：藝文。
- 上海市輪船同業公會編，1937，《航業年鑑》，上海：上海市輪船同業公會。
- 江柏煒，2004，《閩粵僑鄉的社會與文化變遷》，金門：內政部營建署金門國家公園管理處。
- 江柏煒，2004，《閩粵僑鄉的空間營造》，金門：內政部營建署金門國家公園管理處。



康格溫：建築裝飾文化跨海傳播研究：以台灣、星馬地區之建築彩繪瓷版為例

處。

米復國，1995，《金門與澎湖地區傳統聚落及民宅之調查研究》，台北：行政院文化建設委員會。

林焜熿，1993，《台灣歷史文獻叢刊，金門志》，南投：台灣省文獻委員會。

林豪，1993，《台灣歷史文獻叢刊，澎湖廳志》，南投：台灣省文獻委員會。

林孝勝、林源福、柯木林編，1986，《新加坡華人會館沿革史》，新加坡：新加坡新聞與出版有限公司。

松浦章，2004，卞鳳奎譯，《日治時期台灣海運發展史》，台北：博揚文化事業有限公司。

張禮千，1941，《馬六甲史》，新加坡：商務印書館。

曹永和，1996，〈環中國海域交流史上的台灣和日本〉，《台灣史論文集》，台北：玉山社出版。

陳正祥，1997，《台北市誌》，台北：南天書局出版。

陳達，1938，《南洋華僑與閩粵社會》，長沙：商務印書館。

廈門海關檔案室編，1997，《廈門海關歷史檔案選編(1911-1949)》，第一輯，廈門：廈門大學出版社。

廖大珂，2002，《福建海外交通史》，福州：福建人民出版社。

魯虎，2004，《列國志 新加坡》，北京：社會科學文獻出版社。

繆弘琪主編，2003，《流光凝煉方寸間》，台北：台北縣立鶯歌陶瓷博物館出版。

期刊論文

徐茂炫、黃登興，2001，《日據時期台灣港口與貿易》，行政院國家科學委員會補助專題研究計畫成果報告年10月31日，頁1-5。

康格溫，2006，〈南洋建築彩繪瓷版之研究——以新加坡為例〉，《藝術論壇》，4，頁191-213。

堀込憲二，2001，〈日治時期使用於台灣建築上彩瓷的研究〉，《台灣史研究》，8: 2，頁65-95。

堀込憲二，2002，〈金門傳統建築上使用彩瓷裝飾的研究〉，《金門》，頁20-23。

## **Research on Marine Dissemination of The Architectural Decorative Culture: Based on The Decorative Tiles among Taiwan, Malaysia and Singapore**

*Kang, Ger-Wen*<sup>\*</sup>

### **Abstract**

Decorative tiles (or polychrome tiles, majolica tiles) came from the central Asia in 9th century, as the spread of Islam and the merchants' trade activities, they had been transferred to the west-southern Europe, and then reached Japan by the influence of Britain. After this, decorative tiles transmitted to East Asia because of the colonization and international trade of Japan. Decorative tiles had been prevailed over the world; their patterns have different cultural meanings as the regions are different. Therefore, they have the well-established oceanic culture life experience from 9th to 21st century. There is not any kind of architectural decorative art like the tile that owns such a deep cultural origin so far, and be widely disseminated in the important port cities in East Asian area.

Even until today, we still can easily find the applications of the polychrome tiles in the important river harbors and basins of Taiwan, Penghu, Jinmen, as well as the pivot harbor cities of Southeast Asia, such as Singapore and Malacca (Melaka). Furthermore, as the result of their involvement in different cultural border areas, they have the different cultural annotations and implications.

---

\* Ph.D. Candidate, Department of Chinese Studies, National University of Singapore.

康格溫：建築裝飾文化跨海傳播研究：以台灣、星馬地區之建築彩繪瓷版為例

This research will probe into the innovation and changes when polychrome tiles propagate the architectural culture between the important seaport cities of Taiwan, Malaysia and Singapore. In addition, this article will also analyze the cultural transition on those glazed tiles from different architectures. In view of these issues, the article would like to call for more attention to the significant architectural cultural heritage, and even the worthless value of their oceanic culture life experience.

**Keywords:** architectural, decorative, oceanic culture, tiles, Majolica

收稿日期：97.02.28

修改日期：97.05.23

接受日期：97.06.13



# 戰後臺灣造船公司的技術學習與養成\*

洪紹洋\*\*

## 論文摘要

本研究將以臺灣造船公司作為考察對象，觀察戰後初期的人力填補和 1950 年代後的技術移轉。臺灣造船公司在日治時代為臺灣船渠株式會社，因此在戰後的發展歷程中，除接收日治時代的廠房設備和臺灣籍員工之外，主要的管理和技術人員絕大部分來自於中國大陸。除此之外，在 1960 年代後又大量吸收日本技術，使得公司業務從原本以修船為主轉為具備大型船舶的生產能力。在此脈絡下，或可體現出臺灣造船公司在發展的過程中，同時受到日本和中國大陸兩種制度的傳承和影響。最後，將針對戰後臺灣造船公司發展的歷程中，政府所扮演的角色和公營事業的限制進行討論。

**關鍵詞：**臺灣造船公司、資源委員會、三一學社、技術移轉、公營企業

---

\* 本文為 2007 年 7 月 7 日於東京大學社會科學研究所主辦「經濟發展と歴史認識：臺灣、中国を中心に」討論會中宣讀之論文〈戰後臺灣造船業的序說—以臺灣造船公司為例〉改寫而成，並感謝田嶋俊雄教授對文中內容予以指正。

\*\* 政治大學經濟學系博士候選人兼中央研究院人文社會科學研究中心東亞經貿研究計畫博士生獎助。



## 一、前言

1945 年第二次大戰結束後，許多殖民地獲得政治上的獨立，成為資本主義體系中的後進國家。就經濟發展的軌跡而言，殖民地時代的統治和建設，對後進國家在工業化基礎和制度的建立上帶來了有形和無形的影響。再說，針對殖民地的治理方式，又能分為日本式和歐洲式的殖民統治。其中日本式的殖民相對於歐洲，其特性是採用較具備集權性和組織性的方式，藉由國家的力量推動殖民地進行經濟發展。<sup>1</sup>

在過去的殖民地時代，其發展特徵是配合帝國整體性的發展，而由宗主國提供技術人才以及配合殖民地財政所獲得的資金，進行規劃與調整。然而，獲得獨立的後進國家，由於缺乏資金和研發能力，往往須仰賴先進國家提供技術和資金上的支援。在這樣的困境下，雖說後進國家即使在政治上獲得獨立，但在經濟上卻仍須仰賴先進國家，構成資本主義體系下的依賴從屬關係。換言之，脫離殖民統治的後進國家要如何將過去的殖民地體制扭轉為獨立的經濟個體，為首要面對的課題。

許多關心後進國家發展的經濟學者，經由觀察後進國家的發展提出了不同的見解。在 1950 年代時，Baran 認為戰後脫離殖民統治而獨立的後進國家，依然殘存著殖民地時代的不等價交換經濟制度，經濟剩餘由窮國向富國的移轉，而資本主義的發展又是以犧牲開發中國家為代價。在此基礎下，Baran 認為唯有推行社會主義革命，才能夠促成開發中國家的經濟發展。<sup>2</sup>

1960 年代後，Frank 接著以 Baran 的基礎提出依賴體系理論，指出在第二次世界大戰後的國際經貿關係下，主要的受益者並不是後進國家，而是先進國家。先進國家藉著對技術的控制，壟斷了高階技術，又作為跨國公司總部的所在地，因而具備強大經濟的支配力量。後進國家在進行工業化時，不得不在資金及技術依賴先進國家，僅

---

<sup>1</sup> Atul Kohli, *State-Direct Development-Political power and Industrialization in the Global Periphery* (New York : Cambridge University Press, 2004)。Kohl 則將其分為日本式和歐洲式的殖民，並以日本統治的韓國和由歐洲統治的印度和奈及利亞為例，觀察其殖民時代的治理和發展，對獨立後產生的影響。並且得出日本對韓國在殖民地時期的發展和制度，相對於由歐洲所殖民的印度和奈及利亞而言，戰後韓國經濟發展的速度相較於其他兩國來的快。

<sup>2</sup> Paul A. Baran, *The Political Economy of Growth*. (New York : Monthly Review Press, 1957)。

能作為邊陲地區並受到先進國家的剝削。在 Frank 的觀點中，後進國家之所以貧困，並非由前資本主義的傳統或是制度所造成，而是資本主義世界體系運作所導致。處於邊陲地區的第三世界國家向核心地區的國家輸出初級產品，並從這些國家輸入製品，形成依附性工業化的外向型結構，結果使得第三世界國家的經濟剩餘移轉到先進國家，導致無法獲得長期的經濟成長。<sup>3</sup>

然而，Baran、Frank 僅悲觀地認為這些後進國家除了進行社會主義革命，脫離先進國家的控制，才能獲得成功的工業化發展，並沒有針對當下的問題積極的進行解決。另外，Gerschenkron 曾提出後進國可以充分運用國際現存的技術來快速實現工業化的假設。<sup>4</sup> 換句話說，後進國家由於有先進國研發的技術作為範本，並不需像先進國必需歷經過許多嘗試錯誤的研發過程，可有所謂「追趕式（catch up）樣式」的工業化歷程，以躍進的方式縮短與已開發國家間的差距。換言之，可憑藉著先進國既有成果在短期內進行工業化，使其經濟獲得一定程度的成長。

但以 1970 年以後東亞地區的工業化發展，臺灣、南韓、新加坡和香港等東亞四小龍與其他後進國家相較，獲得了突出的成就。這些國家共同的特徵在於運用廉價的勞動力，進行工業商品的生產，並向世界各國輸出。總的來說，上述地區統稱為新興工業化國家（NICS）。<sup>5</sup> 基於上述的現象，也對前述提出各項依賴理論的發展經濟學研究者提出挑戰與回應，其中最重要的為新古典經濟學者的回應。

新古典經濟學者的主要論點在於東亞經濟能夠獲得成長，歸因於這些國家尊重自由市場機制，並認為一個良好的政府，不應該對市場進行干預。另外，也開始有諸多的著作和文獻對東亞經濟的發展提出其論點，當中又以世界銀行於 1993 年所出版《The East Asian Miracle》最為重要，文中認為東亞經濟的發展獲得顯著的成果，其論點以新古典經濟學的國家治理方式作為前提，主要仰賴市場機制和外人投資。然

---

<sup>3</sup> Frank, Andre Gunder. *Latin America : Underdevelopment or Revolution*. (New York : Month Review Press, 1970) .

<sup>4</sup> Alexander Gerschenkron, "Economic Backwardness in Historical Perspective" on his *Economic Backwardness in Historical Perspective*. (Cambridge, Mass : Harvard University Press, 1962) , ch1.

<sup>5</sup> 隅谷三喜男、劉進慶、涂照彥，《臺灣的構造—典型 NIEC の光と影》（東京：東京大學出版會，1992 年），頁 48-50。

而，也指出東亞國家推動產業發展過程中制度安排和政策正確的重要性，但也承認韓國和臺灣等東亞國家在推動產業發展時，政府運用干預性的措施使其產業發展獲得較佳的表現。<sup>6</sup>

Amsden 經由對韓國的實證研究，提出後進國家在推動工業化時，政府應採用補貼的方式扭曲市場價格，以及政府具備強力的領導等干預性方式來推動產業發展。再者，Amsden 認為後進國家和先進國家差距已經過大，無法如同 Gerschenkron 提出的躍進方式以縮短與已開發國家間的差距，而必須透過逐步學習的方式，引進成熟或中等技術水準的產業，吸收外來技術並且不斷地進行改良，才有機會縮短與先進國家之間的距離。Amsden 並提出後進國家本身因缺乏獨特的技術，因此經常需要多角化經營來維持企業成長。再者，亦對後進國家的工業化提出了政府強力干預、重視生產、多角化經營等三項特性。除此之外，Amsden 亦注意對人力資源的探討，其中包含對技術人員、薪資和技術教育進行討論。在上述的論點下，Amsden 以韓國的造船和鋼鐵業的發展進行考察，探求其工業化發展的原因。<sup>7</sup>

針對後進國家的發展，由於國家的落後性，因此會出現一些制度上的缺陷。尚且，每個後進國家的初始條件和經濟結構皆都有所差別，因此並無法將西方經濟學理論完全套用於後進國家，必須適時加以修正。即使是 Amsden 為解釋南韓工業化發展而提出的修正學派，亦不完全適用於解釋臺灣模式。雖說臺灣和南韓在戰前皆屬於日本的殖民地，但戰後初期的人力資源填補和工業發展模式，兩國則有所不同。首先，戰後臺灣由於交由國民政府統治，因此由中國大陸來的技術人員進行填補日本籍技術人員離臺所留下的空缺；但韓國卻屬於殖民地的獨立，與臺灣的發展模式有所差異。再者，戰後韓國工業化發展多是經由政府透過產業政策支持財閥發展，臺灣則是將重

---

<sup>6</sup> World Bank, *The East Asian Miracle : Economic Growth and Public Policy*. (Washington, DC : World Bank, 1993) . p81-83, 157-189.

<sup>7</sup> Amsden Alice, *Asia's Next Giant : South Korea and Late Industrialization* (New York : Oxford University Press, 1989) .Alice H. Amsden, "Diffusion of Development : The Late-Industrializing Model and Greater East Asia", *American Economic Review* 81-2 (1991.5) : 282-286。此部分亦可參照瞿宛文，〈市場機制與經濟發展—評安士敦《亞洲下一個大國》〉，《全球化下的臺灣經濟》（臺北：臺灣社會研究雜誌社，2003年），頁209-223。

要的工業收歸國有經營，並交由政府管理，因此在發展上國有事業必須配合政府整體性發展，國有事業具備自主性的決策空間相較於私人企業來的小。<sup>8</sup>

過去在對臺灣的工業化進行的研究不在少數，但考察面向多數是以 1945 年第二次世界大戰結束為分野，以政治上統治的界線將其切割為兩個時點，即戰前和戰後工業化的發展，視為兩個斷裂的時期。進行戰前的經濟史研究，通常多著墨於糖業的發展、電力的開發至戰時軍需工業等議題。此外，在經貿方面的研究則有針對殖民地的臺灣和日本內地所進行的國內貿易。進行戰後臺灣經濟發展的研究，經常都以國民黨統治政權作為起點，過去研究戰後初期主要的文獻多為美國對華的援助和經濟建設的發展等議題作為討論，此外亦有一部份學者是採取量化的方式，對臺灣經濟成長進行探討。

總的來說，針對戰後臺灣發展工業化歷程中，日治時代殖民地政府對臺灣的建設卻是經常被忽略的。然而，戰後臺灣經濟發展的起點是接收日本殖民時代的眾多建設基礎為主，凡舉農業、工業、金融乃至貿易機構，多數是經由對殖民地時代企業組織的整併和改組而成的公營事業，其中多少承襲了日本殖民統制的制度。基於上述的理由，劉進慶教授認為，戰後國民黨政權對臺灣的接收，是將戰前日本的獨佔性資本轉化為戰後國民黨的國家資本之下，但劉所重視的多數在於政治上的批判，且在論述上自農業、工業、公營事業、私人企業等諸多面向探討，即使作出了輪廓上的描述，但限於當時寫作所處的時空背景下，未就各個體系進行深入的探討。<sup>9</sup>

眾所皆知，1945 年對臺灣來說是屬於治理權轉換的一個階段，除了接收日治時代的行政組織和產業外，部分行政和經濟組織調整則亦參照國民政府在中國大陸的統治經驗，對所接收的組織進行調整及套用。若僅針對殖民時代的延續進行探討，或僅能窺見其中片段。再者，戰後接收臺灣的人員，除少數為日治時代即任職於殖民地政府及企業的臺灣人，或是日治時代曾赴中國發展的臺灣人外，多數中高層幹部多由中國大陸所派遣來的外省人擔任。在上述的基礎下，勢必要對國民政府過去的中國經驗

---

<sup>8</sup> 關於戰後韓國的發展，可參照李憲昶著，須川英德、六反田豐譯，《韓國經濟通史》（東京：法政大學出版局，2004 年）第 10-11 章的討論。

<sup>9</sup> 劉進慶，《臺灣戰後經濟分析》（臺北：人間出版社，1995 年），頁 93-96、頁 195-197。



再做考察，才能對戰後臺灣政治經濟體制乃至組織的發展沿革，進行更深刻的瞭解。

然而，1950 年後以蔣介石為首的國民黨政權撤退來臺，使得臺灣在經濟上成為獨立的經濟個體。自此之後，臺灣的工業化與公營事業的發展有著密切的關連。由事後的角度來看，公營事業多數以日治時代的工業化建設作為基礎，進一步對生產設備進行發展和擴充。公營企業除獲得美援在資金和技術上的挹注外，同時也尋求與國外廠商進行技術移轉。<sup>10</sup>

本研究將以戰後的公營事業臺灣造船公司（以下簡稱臺船公司）作為考察對象，觀察戰後初期的人力填補和 1950 年代後的技術移轉。由於臺船公司在日治時代為臺灣船渠株式會社，因此在戰後的發展歷程中，除接收日治時代的廠房設備和臺灣籍員工之外，主要的管理和技術人員絕大部分來自於中國大陸。除此之外，在 1960 年代後又大量吸收日本技術，使得公司業務從原本以修船為主轉為具備大型船舶的生產能力。在此脈絡下，或可體現出臺船公司在發展的過程中，同時受到日本和中國大陸兩種制度的傳承和影響。最後，將針對戰後臺船公司發展的歷程中，政府所扮演的角色和公營事業的限制進行討論。

過去對臺灣造船業的研究，多集中於 1970 年代以後所興建的中國造船公司的討論，<sup>11</sup> 較少對早期接收日治時代臺灣船渠株式會社改組成立的臺船公司進行研究。但對臺船公司的討論還是有相關論著，如陳政宏《造船風雲 88 年》以科技史的觀點探討臺灣的造船業，觀察對象包括日治時代的臺灣船渠株式會社，至戰後的臺灣機械造船公司、臺灣造船公司、殷格斯臺灣造船公司及晚近的中國造船公司，對各企業進行組織型態的沿革的探討和企業文化的概說。<sup>12</sup> 其中，陳氏對殷臺公司租借時期部分，

---

<sup>10</sup> 關於戰後臺灣公營事業的發展可參見吳若予，《戰後臺灣公營事業之政經分析》（臺北：業強出版社，1992 年）。

<sup>11</sup> 此部分研究又以瞿宛文，〈臺灣產業政策成效之初步評估〉《臺灣社會研究》42:2，頁 67-117（2001 年 6 月）最為重要，對 1980 年代以後臺灣造船業發展的發展和困境進行深入的討論。

<sup>12</sup> 陳政宏，《造船風雲 88 年》（臺北：行政院文化建設委員會，2005 年 12 月）。至於關於日治時代臺灣船渠株式會社的研究或可參照蕭明禮，〈日本統治時期における臺灣工業化と造船業の發展—基隆ドック会社から臺灣ドック会社への轉換と経営の考察〉《社会システム研究》第 15 号（2007 年 9 月），頁 67-85，文中對日治時代臺灣造船業的發展進行概述性的討論。



則超越過去前人的研究，對當時航運與造船之間的關連，以及當時的財務借貸關係進行詳細的說明。

臺船公司編纂的《中國造船史》，自春秋戰國時期起至晚近的造船技術發展過程進行概述性的介紹，並以相當篇幅著重在中華民國政府成立後的國營、外資和民營造船廠。值得注意的是，此書針對 1950 年以前中國大陸最大的造船生產單位江南造船廠進行相當篇幅的說明。書中後半雖同時就臺灣的公營和民營造船業加以介紹，但重點放置於公營造船廠部分。關於臺船公司的部分，除了對公司重要政策及設備改善加以介紹外，主要針對造船實績和船舶特性進行詳細的描述，但未進一步就公司經營和政府政策加以討論。<sup>13</sup>

許毓良〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）-以臺船公司為例的討論〉，以中央研究院近代史研究所檔案館所藏之《經濟部國營事業司檔案》為主要史料來源，除回顧戰後十年臺船公司的成立背景和經營業務，探討戰後初期臺灣造船業的發展，認為當時臺船公司的高階主管因具有大陸時期造船經驗，並採用江南造船所的管理制度作為經營的基礎，因此可謂「大陸經驗」的延續。在工務方面的研究，歸納出戰後初期臺船公司業務以修船為主，造船和製機為輔。另一方面，也提出臺船公司積極經由與國外廠商進行技術合作，提升造船和製機的品質。然而，許氏研究的考察期間以 1945 年至 1955 年為主，但所引用的主要史料經濟部國營事業司檔案卻是 1952 年 9 月資源委員會解散後改組成立單位，該史料群可說以 1952 年以後為主，因此以此對資源委員會時期的臺船公司的探討顯見力有不逮之嫌。另一方面，亦缺乏對臺灣船渠株式會社轉變為臺船公司時期的日本經驗繼承進行探討。<sup>14</sup>

林本原於碩士論文〈國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945~1978）〉，以企業管理的觀點檢視戰後臺船公司的發展歷程中，在不同階段的為因應外在的環境和技術，而對組織進行適時的調整。林氏提出臺船公司在造船的過程中由日本引進技術，雖針對當時的政策擬訂進行詳細的考察，但較少對技術移轉後臺船公司的自製率等

<sup>13</sup> 臺灣造船股份有限公司編，《中國造船史》（基隆：臺灣造船股份有限公司，1972年）。

<sup>14</sup> 許毓良，〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）—以臺船公司為例的討論〉，《臺灣文獻》57：2，頁 192-233。

技術學習的實績進行更深入的探討。再者，林氏亦缺乏對戰後造船人材的形成進行考察。此外，由於臺船公司本質為一公營企業，因此在對其進行個案探討的同時，或能針對公營企業的組織管理及制度進行更進一步的探討，將更有助於瞭解臺船公司在經營過程中，由制度條件所造成的限制。<sup>15</sup>

筆者過去曾針對戰後初期臺船公司的接收和經營進行考察，其中於〈戰後初期臺灣造船業的接收與經營（1945-1950）〉，主要探討的時點為戰後監理和接收時期，公司體制自臺灣船渠株式會社先後改組為臺灣機械造船公司和臺灣造船公司，其如何進行工廠的接收及復舊。在職員聘用的部分，則由管理技術面和工程技術面切入，將接收人員由中國大陸和臺灣籍兩個面向，並對其過去學經歷進行考察。此外，亦對戰後初期臺船公司的資本、資金動向和公司營運進行考察。<sup>16</sup>但在人力資本的銜接部分，該文僅就臺船公司戰後初期的職員進行考察，並未對戰後轉換期間工人的構成進行分析。

另外，作者在〈開發途上国の工業化の条件—1960年代の臺灣造船会社の技術移転の例〉一文中，曾針對1960年代臺船公司如何在石川島播磨株式會社和三菱重工株式會社之間，進行技術的選擇。此外，也進一步就在引進技術後的臺船公司在經營生產、資本結構和經營方面等數量上的轉變進行檢討，但並未進一步針對技術引進後商品自製率的提高與否進行討論。<sup>17</sup>

本稿將繼承作者過去的研究，並以其他對造船業研究的文獻作為基礎。本文基本上同意許氏對戰後臺船公司發展帶有「大陸經驗」的延續，但是臺船公司戰後工人階層的人事構成，筆者則認為是「日治經驗」的延續。本稿在課題上將進一步針對戰後臺灣工業化歷程中臺船公司的人力資本和技術移轉作為討論主軸。在章節安排上，先就戰後臺船公司的發展進行簡略的回顧，其後將分別探討戰後初期人力資

---

<sup>15</sup> 林本原，〈國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945-1978）〉（國立政治大學歷史學研究所碩士論文，2007年6月）。

<sup>16</sup> 洪紹洋，〈戰後初期臺灣造船業的接收與經營（1945-1950）〉，《臺灣史研究》14：3，頁137-174。

<sup>17</sup> 洪紹洋，〈開發途上国の工業化の条件—1960年代の臺灣造船会社の技術移転の例〉《社会システム研究》第15号（立命館大学社会システム研究所），頁87-106。

本的填補和造船人才的培養、技術移轉的過程和政府政策的支持與否等層面分別進行探討。

## 二、臺灣造船公司簡史

### (一) 日治時代造船技術的引進

臺船公司在日治時代為 1919 年成立的基隆船渠株式會社，其後於 1937 年改組為臺灣船渠株式會社，主要由三菱重工業株式會社、臺灣銀行、大阪商船株式會社、臺灣電力株式會社、近海郵船株式會社及顏欽賢家族等共同出資成立，經營業務以修船為主。<sup>18</sup> 依據基隆船渠株式會社和臺灣船渠株式會社的營業報告書可瞭解，當時業務以修船為主，並未出現大規模的造船事業。其可能的原因為當時日本國內造船業自明治維新後即已經開展，屬於較為成熟的產業，基於比較利益下，隸屬殖民地的臺灣僅需要修船市場即可滿足航業市場在區域性的需求，造船的事業則交由日本國內進行生產。

1945 年第二次世界大戰結束，國民政府接收臺灣船渠株式會社，於 1946 年成立由資源委員會和臺灣省政府共同經營的臺灣機械造船公司，進行修船和生產機械業務。<sup>19</sup> 1948 年將造船和機械生產兩種業務分離，臺灣造船公司主要負責船舶的修建，臺灣機械公司（以下簡稱臺機公司）則主要從事機械生產。<sup>20</sup>

### (二) 造船的起始和委外經營

1953 至 1957 年臺船公司為配合政府經濟政策，開始與日本石川島株式會社進行

---

<sup>18</sup> 臺灣船渠株式會社，〈臺灣船渠株式會社 第壹期營業報告書（自昭和 12 年 6 月 1 日至 12 月 31 日）〉，頁 3、13。

<sup>19</sup> 臺灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會臺灣省政府臺灣機械造船股份有限公司概況〉。引自《臺灣銀行季刊》，1：4（1948 年 3 月），頁 156。

<sup>20</sup> 〈臺灣造船有限公司三十七年度總報告〉，《臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告》，檔號：34-15-04 6-(2)，中央研究院近代史研究所所藏資源委員會檔案。

技術合作，於船臺建造 100 噸級拖網漁船。<sup>21</sup> 1954 年起，再與日本建造鮪釣漁船的新潟船廠技術合作，建造 350 總噸鮪釣漁船，造船過程採用分段預製組合的生產製程，以此縮短工時降低人事成本，可說為其特色。<sup>22</sup>

1957 年政府為將臺灣的造船業發展成現代的造船廠，希望藉由引進國外資本的方式，吸收造船新技術獲得建造巨型油輪的能力，故將臺船公司租給美國殷格斯造船廠 10 年。同年 9 月在臺船公司原址成立「殷格斯臺灣造船公司」（以下簡稱殷臺公司）。但殷臺公司由於資金運用失靈，導致經營績效上的虧損，於 1962 年被迫停業解散，政府不得不再將公司經營權收回，由經濟部繼續主持。<sup>23</sup>

### （三）日本技術的引進

殷臺公司解散後，由於美國籍技術人員離臺，使得臺船公司在技術上失去外力支援，因此政府轉向日本造船業尋求技術，期望藉由技術合作獲取設計圖的援助和技術指導，並協助購置所需要之機械。當時政府主要接洽之廠商為 1950 年代曾與臺船公司技術合作契約的石川島播磨重工業株式會社（以下簡稱石川島公司）及戰時建造臺船公司相關設備之三菱造船株式會社。在經過審核考察與評估後，政府決定自石川島公司進行技術移轉。<sup>24</sup>

在廠房設備方面，與石川島公司進行技術合作後，為了進行更大噸位船隻的建造和更高的修船能力，臺船公司於 1966 年開始進行緊急擴建計畫和由石川島公司所提議的四年擴建計畫。<sup>25</sup> 經由石川島公司的技術引進後，臺船公司在造船方面獲得了顯著的發展，因而自 1970 年起具備 10 萬噸以上大型船舶的興建能力。

---

<sup>21</sup> 經濟部，〈臺船廿五年篇〉，《廿五年來之經濟部所屬國營事業》（臺北：經濟部國營事業委員會，1971 年），船頁 2。

<sup>22</sup> 《臺船與日本新潟廠技術合作卷》檔號：35-25-20 79，中央研究院近代史研究所檔案館所藏經濟部國營事業司檔案。

<sup>23</sup> 交通銀行，《臺灣的造船工業》（臺北：交通銀行，1975 年），頁 16。

<sup>24</sup> 此部分論述，可參照洪紹洋，〈開發途上国の工業化の条件—1960 年代の臺灣造船会社の技術移轉の例〉《社会システム研究》第 15 号（立命館大学社会システム研究所），頁 87-106。

<sup>25</sup> 經濟部，〈臺灣之造船工業〉，《經濟參考資料》1973 年第五期（經濟部，1973 年 10 月 28 日），頁 8-9。

#### （四）十大建設和公司的合併

在十大建設推行後，政府在高雄成立中國造船公司，其設廠目標為具備興建年產量 100 萬噸以上的大型船廠。在籌備階段先由臺船公司代為訓練員工，並委託日本石川島株式會社規劃藍圖。中國造船公司在 1973 年成立，最初邀請民間及國外資金共同投資，政府的股份低於 50%，原本是設定為民間企業的經營方式，但卻遇到能源危機的衝擊，使得建廠預算持續增加。然而，這時民股卻不願意繼續增資，僅有在政府持續增資下，使得政府持有股權過半，最終成為國營公司。在此同時，臺灣具有兩間大型的公營造船廠，政府鑒於經營效率的考量下，將兩間公營合併為一間。1978 年 1 月，中國造船公司和臺船公司合併，臺船公司改稱中國造船公司基隆總廠。<sup>26</sup>

### 三、戰後初期的接收與人才培育

#### （一）戰後初期接收

戰後初期接收臺灣船渠株式會社的人員，主要來自資蜀鋼鐵廠和中央機器廠的員工。<sup>27</sup>但隨著 1948 年 4 月臺灣機械造船公司的改組成立後，又自上海中央造船廠籌備處請調 41 名員工，成為臺船公司人材的主要基幹。其後，又將中央造船公司籌備處副主任朱天秉和李國鼎調任至臺船公司擔任協理。<sup>28</sup>

若就當時職員組成學經歷背景來看，擔任工程職務方面的職員，多數為交通大學

---

<sup>26</sup> 行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》（臺北：行政院經濟建設委員會，1979 年），頁 399、403。陳政宏，《造船風雲 88 年》，頁 100-102。

<sup>27</sup> 資料來源：〈資源委員會臺灣省行政長官公署臺灣機械造船股份有限公司填報調用後方廠礦員工調查表由〉，械（卅五）秘發（1946 年 10 月 26 日），檔號：25-15-04 3-(3)《臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員》（35-41 年），中央研究院近代史研究所藏資源委員會檔案。

<sup>28</sup> 簽呈，資船（卅七）字第 03213 號，37 年 5 月 31 日，〈事由：朱天秉專任臺船公司協理免去中船協理。李國鼎准予調用〉。《臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員》（1946-1952 年），檔號：24-15-04 3-(3)，中央研究院近代史研究所藏資源委員會檔案。關於戰後初期的職員接收和復員，可進一步參照洪紹洋，〈戰後初期臺灣造船業的接收與經營（1945-1950）〉，《臺灣史研究》14：3，頁 137-174。



與同濟大學畢業。當時這兩所大學設有造船系，雖說當時進入臺船公司的員工多擔任較基層的工務員和實習員，但在往後的殷臺公司時期和海事專科學校造船科成立後，這些成員逐漸在臺灣的造船界中嶄露頭角和扮演起承先啟後造船教育的角色。<sup>29</sup>

值得注意的是，戰後初期服務於臺船公司的職員包含 3 名「三一學社」的成員。「三一學社」源於對日抗戰期間，資源委員會為謀求對國防相關之機械、冶煉、石油產業進行發展，但限於當時國內高級技術人員缺乏，進而提出派員赴美實習之構想。1941 年 5 月，美國總統羅斯福宣布中國為租借法案下接受援助的國家之一，資源委員會即開始計畫派遣技術人員赴美國各工礦廠區進行實習。<sup>30</sup>

1942 年資源委員會選派 31 人前往美國實習，當時派遣人員為機械、化工、冶煉、電工、礦業、電力和工礦管理等 7 項部門之高級技術人員，實習期間為 2 年。被選派的實習成員，平均年齡約為 30 歲，且在資源委員會服務年資多超過 5 年，並擔任各部門之主管或工程師。<sup>31</sup> 其中，機械部門共有 4 名員額，其中劉曾适與江厚欄兩名，戰後則被調派至臺船公司服務。劉曾适畢業於交通大學機械工程系，當時服務於中央機器廠，擔任兵器及普通機械組主任兼副工程師，派遣赴美學習卡車發動機之設計準備和工具製造裝配及試驗方法。<sup>32</sup> 江厚欄畢業於浙江大學機械工程系，時任中央機器廠紡紗機組擔任設計製造，赴美學習柴油機、煤氣機、壓汽機、內燃機等製造。<sup>33</sup> 另外，工礦管理部門的蔡同嶼，畢業於光華大學會計系，時任資源委員會技正，派赴美國學習重工業建設中的鋼鐵和油礦工業之管理，也於戰後進入臺船公司服務。<sup>34</sup>

上述提及「三一學社」中，江厚欄、劉曾适、蔡同嶼三名成員，於 1948 年由中

---

<sup>29</sup> 最初於臺船公司擔任助理工程師的王金鰲和擔任工務員的曾之雄，於 1960 年 9 月進入海洋學院擔任兼任講師。另外，原擔任工務員的張則敵，則於 1967 年 9 月進入海洋學院擔任兼任講師。《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》（基隆：國立海洋大學造船工程學系，1998 年 10 月），頁 16。

<sup>30</sup> 程玉鳳、程玉鳳《資源委員會技術人員赴美實習史料—民國三十一年會派（上冊）》（臺北：國史館，1988 年 5 月），頁 2、4。

<sup>31</sup> 程玉鳳、程玉鳳《資源委員會技術人員赴美實習史料—民國三十一年會派（上冊）》，頁 5、9、10、30。

<sup>32</sup> 程玉鳳、程玉鳳《資源委員會技術人員赴美實習史料—民國三十一年會派（上冊）》，頁 13。

<sup>33</sup> 程玉鳳、程玉鳳《資源委員會技術人員赴美實習史料—民國三十一年會派（上冊）》，頁 14。

<sup>34</sup> 程玉鳳、程玉鳳《資源委員會技術人員赴美實習史料—民國三十一年會派（上冊）》，頁 29。

央造船公司籌備處轉任至臺船公司。其中除了業務處副處長江厚欄於中國淪陷前選擇離開臺灣，劉曾适則擔任廠務處副處長，蔡同嶼則於 1949 年後擔任協理職務，往後並在臺船公司及臺灣經濟發展的歷程中受到拔擢與重用。<sup>35</sup>

另一方面，關於臺船公司基層的工人構成，若依據 1948 年 4 月臺灣機械造船公司改組為臺船公司的移交清冊為時點為基準，當時長用工人共 542 名，其中日治時代起即聘僱於臺灣船渠株式會社的有 396 名，戰後加入的有 146 名。再說，工人職級又可分劃為領工、領班、技工、幫工四個等級，若以 1948 年 4 月時點對職位較高的領工、領班、技工進行考察（參照表 1），多數皆於日治時代即受雇於臺灣船渠株式會社。值得注意的是，其中有 9 名領工、4 名領班、4 名技工則是於 1937 年 6 月 1 日臺灣船渠株式會社創社時即服務於此。<sup>36</sup>

表 1 1948 年 4 月臺船公司工人主要幹部之背景組成

	領工	領班	技工
戰前雇用	22	32	56
戰後雇用	1	2	5
總計	23	34	61

資料來源：〈臺灣機械造船公司基隆造船廠（23）長用工及臨時工花名清冊〉（1948年4月），《臺灣機械造船公司移交清冊 37年》，無檔號，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

<sup>35</sup> 〈臺灣造船有限公司1949年夏季職員錄〉，《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。〈主持人及辦公地點一覽表〉，引自〈資源委員會臺灣省政府臺灣造船有限公司工作簡報〉（1948年10月），《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。依據檔案資料顯示，1948年10月，江厚欄擔任業務處副處長，中華人民共和國建立後曾擔任上海內燃機研究所所長，鄭友揆、程麟蘇、張傳洪，《舊中國的資源委員會-史實與評價》（上海：上海社會科學出版社，1991年5月），頁310。劉曾适來臺後擔任廠務處副處長，其後擔任至臺船公司協理，1970年代則參與十大建設中國鋼鐵公司的籌建，其後並擔任至中國鋼鐵公司董事長。張守真訪問，《中鋼推手趙耀東先生口述歷史》（高雄：高雄市文獻委員會，2001年3月），頁203、205。蔡同嶼來臺灣前曾擔任資源委員會會計處處長，1949年來臺後擔任臺船公司協理，此後又擔任石門水庫建設籌備委員會財務處處長，1961年臺灣證券交易所成立後擔任副總經理，其後並兼任中華民國工商協進會秘書長。中華民國工商協進會，《中華民國工商人物志》（臺北：中華民國工商協進會，1963年2月），頁672。

<sup>36</sup> 〈臺灣機械造船公司基隆造船廠（23）長用工及臨時工花名清冊〉（1948年4月），《臺灣機械造船公司移交清冊 37年》，無檔號，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

總的來說，戰後初期臺灣機械造船公司和臺船公司成立時，職員是由資源委員會成員填補戰後初期日本籍員工離開臺灣的技術缺口。另一方面，工人的組成或可說是日治時代的延續，由具備豐富經驗的臺灣籍員工擔任較為重要的領工、領班和技工。

## （二）臺船公司的職員訓練計畫

如前所述，1950 年以前臺船公司的職員中，主要幹部多來自中國內地，工人則是繼承日治時代的基礎。然而，1950 年適逢臺船公司的修船和造船事業開展，對技術員工的需求增加，故在短期內能夠訓練出一批員工遂成為當務之急，其具體作法分成職員及工人兩部份的訓練計畫。<sup>37</sup>

職員訓練計畫方面，由於日治時期和戰後初期臺灣的教育機構尚未設立造船工程學系，但因中國大陸設有造船等相關科系，使得戰後初期的造船技術人才可由中國大陸提供，作為過渡性的人力填補。但 1950 年兩岸分治，臺船公司為先與臺灣大學機械工程學系進行洽商，於 1952 年起由臺灣大學機械系第四年分設造船組和輪機組開始實施，<sup>38</sup> 並於畢業後其成績及格者，錄取為臺船公司幹部。<sup>39</sup> 工人訓練計畫方面於 1951 年臺船公司針對招僱之裝配和冷作兩種工人，分別在各工場內進行小規模訓練，受訓過程中給予最低階之工人待遇。<sup>40</sup> 總的來說，職員和工人訓練計畫可謂為戰後初期臺灣造船教育和臺船公司藝徒訓練班成立前的過渡時期。

以培養基層作業員工為目的藝徒訓練班則要至 1953 年 6 月，才由臺船公司和教育部普通司合辦正式開班，起初以加強電焊和鐵工的訓練為主要內容，之後則增加造船

---

<sup>37</sup> 〈臺灣造船公司四十年度業務報告書〉，《臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告》檔號：25-15-04 6-(2)，中央研究院近代史研究所藏資源委員會檔案。

<sup>38</sup> 〈四十一年度上半年業務檢討報告資料〉，《臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告》檔號：25-15-04 6-(2)，中央研究院近代史研究所藏資源委員會檔案。

<sup>39</sup> 〈臺灣造船公司四十年度業務報告書〉，《臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告》檔號：25-15-04 6-(2)，中央研究院近代史研究所藏資源委員會檔案。

<sup>40</sup> 〈臺灣造船公司四十年度業務報告書〉，《臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告》檔號：25-15-04 6-(2)，中央研究院近代史研究所藏資源委員會檔案。此段多內文數轉引自洪紹洋，〈戰後初期臺灣造船業的接收與經營（1945-1950）〉，《臺灣史研究》14：3，頁 137-174。

和冶鑄等項目。當時教育部負責補助新臺幣六萬元，藝徒的訓練和管理交由臺船公司辦理。<sup>41</sup> 另外，藝徒訓練用教室和宿舍等設備方面所需經費，來自美援貸款的協助。<sup>42</sup> 基層員工之訓練方式以實習為主，經考試錄取後先後接受學科和實習訓練，滿三年結業考試及格者，即可升格為正式技工。<sup>43</sup> 然而，1957年臺船公司租賃給殷臺公司後，殷臺公司將藝徒訓練班業務暫停，可謂為當時造船人材培訓體系的一個中斷。直至1962年臺船公司收回後，為配合和石川島公司的技術合作，於次年才恢復開辦。<sup>44</sup>

上述這些經由藝徒訓練班培養出的臺船公司員工，在1960年代後，逐漸受到拔擢和重用。依據臺船公司統計，至1968年止，藝徒擔任至工程師職位者多達13人。另外，擔任領班者23名，擔任帶班者多達38人。<sup>45</sup>

### （三）造船教育的培育

總的來說，臺船公司在成立初期以資源委員會為主體的職員作為高階造船人才的起始。此外雖由臺船公司自行培養若干技術的人材，但嚴格來說，臺灣的造船人才要至1950年代末期海事專科學校造船工程科、臺灣大學造船研究所及成功大學造船系的相繼設立，才正式培養出戰後臺灣高級造船技術人才。<sup>46</sup> 其中，海事專科學校不但是戰後初期臺灣最重要的的海事教育單位，造船工程科的成立發展背景又和當時臺灣造船事業的發展有著密切之關連。

---

<sup>41</sup> 〈臺灣造船有限公司工作報告（四十三年度）〉《造船公司第四屆董監事聯席會議記錄（一）》，檔號：35-25-20-001，中央研究院近代史研究所檔案館所藏經濟部國營事業司檔案。

<sup>42</sup> 〈臺灣造船有限公司業務報告〉（1948年4月~1954年12月）《造船公司第四屆董監事聯席會議記錄（一）》，檔號：35-25-20-001，中央研究院近代史研究所檔案館所藏經濟部國營事業司檔案。

<sup>43</sup> 〈臺灣造船有限公司業務報告〉（1948年7月至1954年12月）《造船公司第四屆董監事聯席會議記錄（一）》，檔號：35-25-20-001，中央研究院近代史研究所檔案館所藏經濟部國營事業司檔案。此段多數內文轉引自洪紹洋，〈戰後初期臺灣造船業的接收與經營（1945-1950）〉，《臺灣史研究》14：3，頁137-174。

<sup>44</sup> 〈臺灣造船公司五十六年度第二次業務報告〉（1967年7月），《五十六年度經濟部所屬事業機構業務檢討會議資料》。

<sup>45</sup> 〈把握契機加速完成臺船的基本發展〉（1968年12月）。

<sup>46</sup> 魏兆歆，《海洋論說集（四）》（臺北：黎明文化事業公司，1985年3月），頁138。



戰後初期臺灣的海事教育原本僅有基隆水產職業學校，其功能在於培育基層的水產技術人員。<sup>47</sup>當時臺灣省第一任交通處處長嚴家淦，經基隆港務局局長徐人壽和其下所轄港務長唐桐蓀之建議，<sup>48</sup>於基隆成立臺灣商船學校，並任命曾擔任吳淞商船學校校長，由時任交通處航務管理局局長徐祖藩為校長，但因師資延聘不易，以致於未能著手籌備。<sup>49</sup>

1950年間，由前交通部長俞飛鵬舉辦航業人員講習會，之後並組織全國航業人員聯誼會，由臺灣航運公司運務部經理唐桐蓀和王鶴等20餘人再度提案促請政府成立臺灣商船學校，並積極進行組校運動，但因聯誼會的解散，使得創校工作再次中挫。1950年冬天，考試院舉辦第一次河海航行人員特種考試，在該典試委員會中，由盧毓駿擔任典試委員長，典試委員為前交通部航政司長王洸、臺灣省政府交通處處長侯家源、基隆港務局局長徐人壽、基隆港務局港務長唐桐蓀、高雄港務局局長王國華、高雄港務局技正宋建勛等6人，<sup>50</sup>通過籌設商船學校的決議。上述決議獲得時任考選部長馬國琳的支持，由考試院將此決議發函給相關部會。另外，1951年度第一次典試委員會在高雄舉行時，並進一步達成將商船學校擴大為海事學校的決議，並擬設立駕駛、輪機、造船、漁撈、築港等五科。<sup>51</sup>

在此同時，時任教育部長程天放和交通部長賀衷寒對海事學校的設立雖表贊同，但限於預算無法即刻予以支持。此後，由於王鶴及唐桐蓀既感政府經費困難，一時不易促成海事學校的設立，故至左營會見當時海軍總司令紀壯和副總司令黎玉璽，提出在海軍官校內兼設商船學系的構想，卻因體制關係，無法如願。<sup>52</sup>

直到1951年底，由水產界袁淦向行政院長陳誠書面建議，懇請成立海事學院或

---

<sup>47</sup> 史振鼎編，《臺灣省立海事專科學校概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1955年1月），頁5。

<sup>48</sup> 臺灣省政府人事處，《臺灣省各機關職員錄》（臺北：臺灣省政府人事處，1947年12月），頁29、334、335。

<sup>49</sup> 唐桐蓀，〈海事專科學校發起經過〉（1963年6月），《百忍文存》（臺北：中華民國船長公會，1976年），頁175。

<sup>50</sup> 臺灣省政府人事室，《臺灣省各機關職員錄》（臺北：臺灣省政府人事室，1950年12月），頁172、327、328。王洸，《我的公教寫作生活》（自行出版，1977年），頁81。

<sup>51</sup> 唐桐蓀，〈海事專科學校發起經過〉（1963年6月），《百忍文存》，頁175。

<sup>52</sup> 唐桐蓀，〈海事專科學校發起經過〉（1963年6月），《百忍文存》，頁176。



於臺灣大學內附設專修班培養商船水產港務人才，海事學院的創設才正式始獲陳誠同意，並由交通部和教育部辦理。<sup>53</sup>

1952 年春天，行政院召集教育部、交通部、臺灣省政府及下屬教育廳、招商局協商，獲得於基隆設立專科學校的決議，作為培育高級海事技術人才及初級水產職業教育之師資。<sup>54</sup> 同年秋天，時任招商局董事長俞飛鵬率團赴日本進行航業考察，其中包含航業教育一項，交由王鶴負責。同年 12 月，王氏向行政院長陳誠進行報告，提出訓練海事人才的重要性，並獲得認可。<sup>55</sup> 此後，俞飛鵬提出若政府無編列預算，可由中華民國輪船商業同業公會全國聯合會出資辦理海事學校成立之規劃，並即刻對校地選擇、經費、設備和課程達成決議。其中，在輪機和造船兩科課程的設計中，亦委託當時臺船公司協理齊熙執行。<sup>56</sup>

1953 年 6 月，經由臺灣省政府教育廳的認可，海事專科學校籌備處成立，以三年學制為基礎，並於初期設立駕駛、輪機、漁撈三科，並規劃往後將增設製造、養殖、造船、港務、管理等五科。<sup>57</sup> 創校初期所需之經費，獲得臺灣省政府提撥 30 萬元，交通部 5 萬元，基隆市政府補助 15 萬元，共計 50 萬元。除此之外，交通部經拆解之年達輪之器材，提交海事專科學校使用。<sup>58</sup>

同年 8 月，美國國外業務總署駐華分署教育組白朗博士（H. Brown）經由與海事專科學校籌備處主任戴行悌會晤後，允諾提供 1953 會計年度預算額內撥助相對基金新臺幣 20 萬元用作實習教室的擴充，另撥美金 1 萬元充購圖書儀器。美援的資金援助並於 1954 年 3 月獲得批准，因此同年 6 月海事專科學校開始興建實習教室，並於同年 10 月竣工。<sup>59</sup>

---

<sup>53</sup> 唐桐蓀，〈海事專科學校發起經過〉（1963 年 6 月），《百忍文存》，頁 176。

<sup>54</sup> 史振鼎編，《臺灣省立海事專科學校概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1955 年 1 月），頁 5。

<sup>55</sup> 唐桐蓀，〈海事專科學校發起經過〉（1963 年 6 月），《百忍文存》，頁 176。中華民國輪船商業同業公會全國聯合會日本航業考察團，《日本航業政策報告書》（1952 年 12 月），頁 2-3。

<sup>56</sup> 唐桐蓀，〈海事專科學校發起經過〉（1963 年 6 月），《百忍文存》，頁 176-177。

<sup>57</sup> 史振鼎編，《臺灣省立海事專科學校概況》，頁 6。

<sup>58</sup> 史振鼎編，《臺灣省立海事專科學校概況》，頁 7。

<sup>59</sup> 史振鼎編，《臺灣省立海事專科學校概況》，頁 7-8。

海事專科學校乃至後來的海洋學院，因偏重實務系統，故除校內課程的修習外，並注重實習項目，在學則第八章中明訂學生除修習規定科目外，必須於寒暑假及第三學年在校外相當場所實習，並規定實習時間為 12 足月。<sup>60</sup>

至於海事專科學校造船工程科的成立，可追溯至 1957 年 2 月，臺船公司將廠房租予殷臺公司，開始建造 36,000 噸巨型油輪。殷臺公司的設立對於工程教育而言，可說是提供臺灣造船教育實習一個極佳的場所。<sup>61</sup> 因此海事專科學校向殷臺公司提出建教合作的計畫，在獲得殷臺公司同意後，始於 1959 年設立四年制造船工程科。<sup>62</sup>

當時造船工程科成立目的，是為了培養造船人才和驗船人員。因此於課程的安排上，前三年半應修學分為 155 個，所需修習科目包含主要必修科目、共同必修科目、選修科目三類，共計 38 門課。<sup>63</sup> 第一學年以共同必修課及部分基本科學科目為主，作為進修專業科目之基礎。此外，另加上造船學課程的修習，介紹造船概況。第二學年造船原理靜力部分，主要為基本科學，如流體力學、應用力學、材料學、機構學等科目講授。第三年與第四年上學期授以船體結構原理設計學及造船原理動力部分等主要科目外，亦同時講授船具學、輪機學、船廠管理等科目。第四年第二學期則分發製造船公司實習，當時則與殷臺造船廠有限公司訂立合約，聘請殷臺公司具備豐富實務經驗之工程人員，至海事專科學校擔任教學指導，講授新式儀器設備及應用方法。<sup>64</sup>

至於實習課程部分，主要分為四大課題，分別為船廠組織及執掌、生產計畫及管制系統、設計、生產製造（包括船體、船機和電工三部門）。<sup>65</sup> 值得注意的是，實習分數由實習基本成績、實習機構考核成績、實習心得報告書成績、實習月報表成績、

<sup>60</sup> 史振鼎編，《臺灣省立海事專科學校概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1955年1月），頁34。

<sup>61</sup> 張達禮，〈往事前塵〉，《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》（基隆：國立海洋大學造船工程學系，1998年10月），頁4。

<sup>62</sup> 臺灣省立海事專科學校出版組，《海專概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1959年6月），頁62。

<sup>63</sup> 臺灣省立海事專科學校出版組，《海專概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1959年6月），頁62。

<sup>64</sup> 臺灣省立海事專科學校編，《海專概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1962年6月），頁33。

<sup>65</sup> 臺灣省立海事專科學校編，《海專概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1962年6月），頁33。

實習日記成績五個部分組成，分別佔 30%、30%、20%、5%、15%。<sup>66</sup>

1964 年 6 月 18 日隨著海事專科學校改制為臺灣省立海洋學院，造船工程科亦改名為造船工程系。<sup>67</sup>

如前所述，海事專科學校創立初期因本身師資的缺乏和建教合作的協議，部分由殷臺公司及往後的臺船公司職員進行教學上的支援。如第一任系主任齊熙，畢業於德國但澤工業大學，過去於中國大陸曾擔任上海中央造船公司籌備處工程師並兼任交通部航海及航運署技術顧問，來臺後於 1948 年至 1957 年曾先後擔任臺船公司總工程師和協理，1957 年至 1960 年擔任殷臺公司總工程師兼生產處經理的同時，於 1959 年至 1960 年間兼任造船科主任。<sup>68</sup>

其後擔任系主任的翁家駱畢業於美國麻省理工學院，過去於中國大陸曾擔任江南造船所少校工程師，戰後初期於 1949 年的職員錄中可瞭解曾任職於臺灣造船公司擔任副工程師，其後曾任職於海軍造船廠廠長和擔任海軍機校造船系教授，於 1960 年至 1963 年擔任造船科主任。<sup>69</sup>

除此之外，1960 年 9 月到職的王金鰲和曾之雄，以及 1967 年 9 月到職的張則黻，皆為同濟大學畢業。<sup>70</sup> 王金鰲和曾之雄在中國大陸時期曾擔任中央造船公司籌備

<sup>66</sup> 臺灣省立海事專科學校出版組，《海專概況》（基隆：臺灣省立海事專科學校，1959年6月），頁88。

<sup>67</sup> 王偉輝，〈四十年來的偉大與漂亮〉，《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》（基隆：國立海洋大學造船工程學系，1998年10月），頁2。

<sup>68</sup> 《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》（基隆：國立海洋大學造船工程學系，1998年10月），頁14。

<sup>69</sup> 《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》（基隆：國立海洋大學造船工程學系，1998年10月），頁14。第二次世界大戰後，我國海軍採用美國海軍制度，於1947年夏季設立海軍機械學校，下設造船、機械、造機、造械四個科系，並於8月招收第一期學生。其後於1948年12月，由「王先登擔任海軍機械校校長。其後海軍機械跟隨政府遷至來臺，於高雄左營復校後，共招收六期，每期約錄取50-60名學生，至1955年政府奉令不再招生，1957年停辦改制，畢業學生約500餘人。此外其亦辦理技術軍官補訓班，廠務專修科，技工幹部訓練班三級，訓練各級技術人員，為海軍造船廠培養技術幹部。因此戰後初期至1960年代的臺船公司職員，除了資源委員會系統外，亦有不少為海軍背景出身。王奐若，〈海軍機械學校建校四十週年憶往〉，《海軍學術月刊》21：5，頁76-77。

<sup>70</sup> 《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》（基隆：國立海洋大學造船工程學系，1998年10月），頁16。〈資源委員會臺灣省政府1949年臺灣造船公司各級職員名冊〉，《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

處工務員，來臺後於 1949 年時點於臺船公司擔任工務員。<sup>71</sup> 在殷臺公司時期，張則黥擔任主任工程師職務，曾之雄則擔任工程師職務。<sup>72</sup>

總的來說，早期至海洋學院任教的臺船公司職員，皆為具備造船實務經驗的工程師，對戰後臺灣造船教育的發展的初期，尚未具備科班學院派培養出來的師資的時空下，扮演承先啟後的角色。

## 四、技術的移轉與學習

### （一）從造船到修船

本文第二部分曾提及臺船公司引進國外技術造船始於 1954 年與日本新潟船廠技術合作，建造 350 總噸鮪釣漁船4艘。此後臺船公司將廠房租賃給殷臺公司進行委外經營，藉由引入美國的技術，使得臺灣一舉能夠具備 36,000 噸船舶的製造能力。

然而，1965 年以後臺船公司由石川島公司引進技術，自 1966 年配合緊急擴建計畫的實施，由表 2 顯示臺船公司的造船能量出現跳躍性的成長。在 1970 年四年擴建計畫結束後，臺船公司的造船產能持續上升至年產量 10 萬噸以上。

但就單艘船舶建造的噸位而言，表 3 顯示戰後初期臺船公司僅有能力建造各類小型船舶，而真正系統化建造船事業的開始，要至 1965 年與石川島公司技術合作後，才開始專業化生產大噸位船舶。表 4 顯示臺船公司開始當時的生產以 2 萬 8 千噸散裝貨輪、5 萬 8 千噸貨輪、10 噸油輪等三種船舶為主，本稿將針對 1960 年代臺船公司為因應新技術的引進，在生產方式的轉變及對其績效作為考察。

---

<sup>71</sup> 〈資源委員會中央造船公司籌備處資源委員會臺灣省政府臺灣造船有限公司會呈，事由：為本職員薛楚書等41人調赴本公司工作檢附清冊至請鑒核備案由〉（1948年6月3日）《臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員》（1946-1952年），檔號：24-15-04 3-（3），中央研究院近代史研究所所藏資源委員會檔案。

<sup>72</sup> 〈殷格斯臺灣造船股份有限公司職員移交名冊〉，《殷臺公司移交清冊 人事》，無檔號，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

表 2 臺船公司 1946 年至 1977 年生產績效

年度	造船（載重噸）	年度	造船（載重噸）
1946 年 5 至 12 月	0	1962	10,250
1947	0	1963	11,062
1948	0	1964	3,829
1949	0	1965	2,790
1950	346	1966	8,866
1951	508	1967	43,139
1952	328	1968	45,011
1953	290	1969	80,320
1954	865	1970	178,087
1955	897	1971	226,153
1956	941	1972	224,044
1957	1,042	1973	225,209
1958	18,684	1974	272,871
1959	30,688	1975	300,529
1960	24,150	1976	145,509
1961	4,509	1977	139,824

資料來源：臺灣造船公司，《臺灣造船股份有限公司-中程發展計畫-自民國61年至64年》（臺灣造船公司：1972年7月15日），頁74。

〈臺灣造船有限公司業務資料〉（1955年），《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

臺灣造船股份有限公司計劃處，《臺灣造船股份有限公司 66 年度經營分析》。



表 3 1954-1964 年臺船公司（包含殷臺公司）所建造主要船舶

類別	建造年份	艘數
50呎平底交通船	1954	1
100噸拖網漁船	1954-1956	10
100噸拖輪	1956	1
350噸鮪釣漁船	1956-1957	4
150噸鮪釣漁船	1958	5
86噸客貨兩用渡輪	1959	3
36,000噸超級油輪	1959-1960	2
80噸遊艇	1960	2
2,840噸油輪	1961	2
12,500噸快速貨輪	1962-1964	2

資料來源：〈臺灣造船公司概況簡報〉（1965年）。

表 4 臺船公司引進石川島公司技術後主要建造的船舶（1965-1977）

類別	最初建造年份	艘數
28,000噸散裝貨輪	1966-	23
58,000噸貨輪	1972	3
100,000噸油輪	1970-	8

資料來源：臺灣造船股份有限公司計劃處，〈臺灣造船股份有限公司66年度經營分析〉，頁 8-10。

## （二）技術的引進和學習

臺船公司發展造船的歷程中，在缺乏技術和研發能力下，從 1950 年代起逐漸的藉由吸收國外的技術，逐漸具備大型造船能力。表 5 顯示戰後臺灣的造船技術分別來自美國和日本兩種系統，在各階段技術引進的特性是從片段到系統，其後再進一步加以整合。

1952 年臺船公司引進日本新潟船廠的造船技術生產 350 噸漁船，當時所需工程藍圖及採購規範準皆由日本提供。然而，原料採購和施工方法則由國內工程師自行訂

表 5 臺船公司因技術移轉而吸收造船新技術（1952-1962年）

年份	1952-1957	1957-1962	1962-
技術合作/移轉	日本新潟船廠	美國殷格斯船廠	日本石川島船廠
建造船舶	350噸漁船	36,000噸級油輪	100,000噸級油輪
建造期程	延誤	如期完工	如期完工
藍圖	全部由日本新潟船廠提供。	購買基本設計圖70餘張，自立繪製細部施工圖。此外，另購買T5型油輪全部藍圖作為參考資料。	採用Package Deal的方式，全部由日本石川島船廠提供細部施工圖。
採購規範	日本新潟船廠提供	國內工程師製訂	無（Package Deal）
原料裝備的國外採購	國內工程師採購	國內工程師採購	日本石川島船廠提供
建造施工方法	國內工程師自訂	船廠總經理指導制定	日本石川島船廠提供
技術特性	片段	系統	整合

資料來源：《臺船與日本新潟廠技術合作卷》檔號：35-25-20 79，中央研究院近代史研究所檔案館所藏經濟部國營事業司檔案。《臺船與日本石川公司合作案》，檔號：35-25-20 76，中央研究院近代史研究所檔案館所藏經濟部國營事業司檔案。臺灣造船公司，《中國造船史》（基隆：臺灣造船公司，1972年），頁182-183。並參照於2006年10月27日對曾經擔任殷臺公司時期工程師的張達禮先生的口述，並由陳生平先生協助整理口述記錄。

定。

1957年至1962年臺船公司租賃給殷臺公司的時期，因當時公司經營者為美國籍經理，因此引入美國式的造船規章。在藍圖部分以先購買基本設計圖，再自行繪製細部施工圖的方式建造。當時在採購規範和原料的裝備採購部分，由國內工程師自行決定。

1965年後，臺灣公司與石川島公司進行技術移轉，由於簽約時採取Package Deal（以下簡稱P/D）的方式進行造船事業的生產，使得從藍圖、器材和製造工法乃至原料全數由石川島公司提供。雖說臺船公司與石川島公司合作的技術引進，在初期由設計到物料幾乎全數依賴石川島公司，但卻能夠使臺船公司具備較有效率的這生產方式。

至於造船所需的原物料方面，亦採用 P/D 的方式由石川島公司提供，主因在於當時臺灣造船關聯工業產業技術能力不足，又加上分批自國外採購容易因時效不能配合，使得造船進度因而拖延。另一方面，自行購買造船器材需要大量的資金周轉和臺船公司辦理採購技術人員之不足等原因，也都是採用 P/D 合約的理由。<sup>73</sup>

臺船公司與石川島公司的技術合作的重要實績在於使臺船公司由過去僅能夠生產小型船舶，在短期內躍升為具備生產 10 萬噸級大型油輪。下述除了針對與石川島技術引進的特性進行介紹外，並以建造 10 萬噸油輪的過程作為技術移轉的案例作為考察。

石川島公司除配合原料的供應外，並提供臺船公司各階層員工赴日本進行受訓實習。<sup>74</sup> 其中最值得注意的是，1966 年中國石油公司委託臺船公司建造 10 萬噸油輪，由於對船舶需求在時效上的緊迫，且臺船公司當時進行四年擴建計畫，無法即時建造大型船舶作業，因此決定將第一艘油輪伏羲號委託石川島公司進行生產。伏羲號興建的過程中，臺船公司並派遣員工赴日本學習生產技術。因此自第二艘有巢號由臺船公司自行建造，曾赴石川島公司參與實際建造伏羲號的員工則作為臺船公司自行建造大型油輪的基礎。<sup>75</sup>

除此之外，當時船舶的基本設計則根據與石川島的技術合作契約，採用石川島公司的近似船型並按照中油公司所需加以修改，石川島公司並派遣兩名顧問南正一和河野四郎進駐臺船公司對施工設計和備料施工進行指導。<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> 臺灣造船公司，〈加速造船能力之研究〉（1970年2月），《經濟部所屬事業機構五十九年度第一次業務檢討會會議資料（一）》（臺北：經濟部國營事業委員會，1970年），頁5。

<sup>74</sup> 王先登，《五十二年的歷程—獻身於我國防及造船工業》（自行出版，1994年），頁64。

<sup>75</sup> 王先登，《五十二年的歷程—獻身於我國防及造船工業》（自行出版，1994年），頁64。此外，筆者於2006年11月6日曾對臺船公司船體工廠工務員後擔任至財團法人中國驗船中心總驗船師李後鑛先生的訪談中提到，當時中國石油公司委託臺船公司建造四艘10萬輪油輪，由於適逢臺船公司內部進行廠房擴建計畫，又在交船時間的壓力下，因而第一艘伏羲號和第二艘軒轅號的興建於日本石川島相生船廠，當時將臺船公司整組工作人員從上至工程師下至技工等都赴日學習造船，每次受訓時間約為一個月。在經過多批輪番派遣赴日實習的過程，許多員工有機會赴日習得實作技術，促使造船的技術更為落實。

<sup>76</sup> 王先登，《五十二年的歷程—獻身於我國防及造船工業》（自行出版，1994年），頁64。

### （三）技術的依賴與自製率的提升

臺船公司自 1960 年代起自石川島公司引進技術後，除了石川島公司提供的技術和原料外，加上臺船公司本身對廠房進行擴建和藉由提升人力素質的方式，使得具備生產大噸位級的船舶過程中，成本能夠逐漸降低，表 6 顯示若以臺船公司自行建造的第一艘 10 萬噸油輪有巢號為基準，往後興建船舶所需工時比率獲得明顯的降低，其所代表的意涵為建造船舶的過程中，使所需的勞動成本隨著得建造船舶經驗的增加而逐漸降低。

**表 6 建造 100,000 噸級油輪船用器材國內自製率（1970-1977 年）**

建造次序	船名	耗工比率%	自製率	交船時間
1	有巢號	100.00	0.81	1970
2	神農號	84.49	2.71	1971
3	嫫祖號	82.49	4.90	1972
4	祥運號	79.49	4.90	1974
5	泰晤士榮耀號	80.08	12.00	1974
6	愛能號	74.19	17.24	1975
7	華運號	73.20	20.10	1976
8	巴西友誼號	74.03	19.12	1977

資料來源：臺灣造船公司，《臺灣造船股份有限公司 66 年度經營分析》（臺灣造船公司計畫處編印，1978 年）。〈臺灣造船股份有限公司第四屆第八次董監聯席會議業務報告〉（1975 年 4 月 28 日）。〈臺灣造船股份有限公司第四屆第十二次董監聯席會議業務報告〉（1976 年 3 月 26 日）。顧大凱，〈臺灣之造船工業〉，《臺灣銀行季刊》26：1（1975 年 3 月），頁 104-105。

另一方面，造船零件的自製率方面，表 6 顯示國內廠商所提供的自製率逐漸提高，至 1977 年底臺船公司生產第八艘 10 萬噸油輪巴西友誼號時，自製率約僅為 20% 左右。自製率提高的意義在於對國外器材依賴的降低。但總的來說，當時自製率並無法如同其他產業大幅度提升的主要原因在於國內造船相關產業發展程度的受限。

雖然經濟部自 1970 年起即希望臺灣能夠提高船用器材的自製率，但至 1973 年止臺船公司僅能夠生產艙裝品、甲板機械等船用器材。然而，就當時就一艘船舶建造所需器材而言，主機加上鋼板在造船所需的成本中約佔 50%，但至 1978 年臺船公司與中國造船公司合併時，仍未能夠由國內自行生產造船用鋼板和主機。<sup>77</sup> 在其餘船用器材方面，當時臺船公司的策略是希望藉由扶植衛星工廠的策略，作為造船器材的供應商。但是大型工廠並不願意與臺船公司合作，故與其合作者多為規模較小的工廠，產品品質因而不易掌控。況且，船東對於選擇船用器材，在造船合約上具有最終選擇的權力，要如何使船東願意接受採用本國生產的船用器材，成為臺船公司當時所要面對的課題。<sup>78</sup>

總的來說，臺船公司時代造船所需之鋼鐵耗材和主機設備，至 1978 年被中國造船公司合併之際，依然無法達成由國內自行供應的目標，仍須仰賴自國外進口。

## 五、政府政策的支持和受限

在戰後初期乃至 1950 年之前，由於政府的統治中心位居中國大陸，因此較少對臺灣產業發展進行太大的支援和規劃。但 1950 年後因中華民國政府退守臺灣，使其開始正視臺灣產業發展的課題，其中亦包含對造船業的支持。本節先就 1950 年代起由美援對造船業提供政府的貸款進行討論，其後將針對 1960 年代臺船公司和石川島公司進行技術合作時政府資金的來源進行討論，最終對政府的造船的融資政策及公營事業體制的限制進行討論。

### （一）美援

美援最早源於 1948 年，當時為中華民國與美國政府簽訂的「中美經濟援助協

---

<sup>77</sup> 臺灣造船公司，〈因應國際物資短缺如何調整營運方針及促進國內造船器材之自足〉，《經濟部所屬事業機構六十三年度第一次業務檢討會議》（1974年2月），頁5。

<sup>78</sup> 臺灣造船公司，〈因應國際物資短缺如何調整營運方針及促進國內造船器材之自足〉，《經濟部所屬事業機構六十三年度第一次業務檢討會議》（1974年2月），頁4。



定」，開啟了美國對中華民國的經濟和軍事援助。但其後由於政府在中國大陸的軍事失利以及美國政府不再支持蔣介石政權等因素，使得美國終止對華援助。然而，1950年6月由於韓戰的爆發，使得一度中斷的美援再度恢復，直到1965年6月止。<sup>79</sup> 總的來說，美援對臺灣的貢獻，包含了軍事、農業、工業、教育等諸多方面的發展提供援助，<sup>80</sup> 其中也包含對航運界的修船貸款使得臺船公司獲得業務，以及之後臺船公司為謀求建造大型船舶提列的擴建計畫所需之資金。

值得注意的是，1950年代雖為臺船公司將經營事業由修船調整向造船的一個轉折期，但對當時的臺船公司所擁有的設備而言，距離建造更大噸位的船舶所需投資之資金和技術能力尚遠。在資金方面，臺船公司經由美援所提供的修船貸款，使得業務量提升；技術方面，雖有需仰賴與國外的技術合作，但臺船公司為因應技術移轉前的廠房擴建計畫，其所需資金亦由美援提供。

1951年至1952年間的修船貸款，雖說是針對航商進行資金援助，提供其進行船舶的修復。但就臺船公司而言，經由修船貸款的推行，卻使其掙解在資金上缺乏的困境，能有較為充裕的資金自國外進口修船所需的庫存零件。然而，1953年一方面航運界不景氣現象增加，又因部分航運公司之修船貸款償還不易，使得臺船公司應收帳款增加，並舉債不易。在此之下，臺船公司則以降低成本的方式作為因應，除提高修船效率外，另一方面經由多角化經營的方式，對機械製造業務的拓展，並作為造船先行的準備工作，臺船公司則利用此機會向美援提出擴廠計畫。<sup>81</sup>

戰後臺船公司的設備，主要為日治時代所留下的基礎，戰後雖經由逐漸擴充對廠區和設備進行擴充，參照表7可知，1948年起至1955年臺船公司雖在設備上經由中央造船公司轉讓給臺船公司的日本賠償委員會器材和經由自行添購的方式，雖已進行相大程度的擴充，但距離建造較大噸位造船所需之設備相差甚遠。<sup>82</sup> 在1953年，

<sup>79</sup> 文馨瑩，《經濟奇蹟的背後》（臺北：自立晚報社文化出版事業部，1990年），頁85-89。

<sup>80</sup> 此部分可參照趙既昌，《美援的運用》（臺北：聯經出版事業公司，1985年）。

<sup>81</sup> 〈臺灣造船有限公司業務資料〉（1955年10月11日），臺船（44）總字第2951號，《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

<sup>82</sup> 臺灣造船公司，《中國造船史》（基隆：臺灣造船公司，1972年），頁170。

臺船公司獲得美援貸款進行冷作工場、電工廠房、鋼料堆廠和藝徒訓練班教室的興建。<sup>83</sup> 此時臺船公司為能更增加造船能力，因而提出的擴建計畫，則於 1955 年運用所申請到的 FY1955 年度美援提供的擴建貸款，對廠房、倉庫和船臺進行擴建，並添購各項設備。除此之外，也利用美援經費訓練技術工人。當時評估在擴充計畫完成後，每年能夠增加建造 500 噸級以下漁船和其他船隻約 4,500 噸。<sup>84</sup>

表 7 臺船公司 1948 年 4 月至 1955 年 6 月主要生產設備增加簡表

設備名稱	單位	1948/4	1955/6
廠房面積	平方公尺	8,652	12,850
倉庫面積	平方公尺	1,590	3,700
乾船塢25,000噸	座	1	1
乾船塢15,000噸	座	1	1
造船台100噸	座	0	1
修船碼頭	公尺	0	400
工作船	艘	0	2
各式起重機	部	9	29
各種工具機及冷作機械	部	40	117
電焊機	部	15	110
木工工作板	部	13	17
鑄造鍛工及處理設備	部	17	32
材料試驗機械	部	15	22

資料來源：〈臺灣造船有限公司業務資料〉（1955 年 10 月 11 日），臺船（44）總字第2951 號，《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

總的來說，依據 1964 年行政院國際經濟合作發展委員會的檢討，瞭解美援項下

<sup>83</sup> 〈臺灣造船公司四十四年度第一次業務檢討事項資料〉（1955年3月），《業務檢討46-49》，檔號：00-04-00-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

<sup>84</sup> 〈臺灣造船有限公司業務資料〉（1955年10月11日），臺船（44）總字第2951號，《公司簡介》，檔號：01-01-01，藏於臺灣國際造船公司基隆總廠。

之《造船航運發展計畫》中，如表 8 所示，明列了各年度對臺船公司給予的新臺幣和美金兩部分貸款金額，並對臺船公司在 1950 年代所提的美援計畫進行檢討，提出當時美援對於臺船公司的貢獻。首先，藉由美援金援所開辦六期技工訓練班，經由訓練初中和高職畢業生，分別施以電焊、機械和繪圖等技術訓練，共訓練出 200 餘人，大多數均留在臺船公司各廠區服務。其次，藉由美援的協助，主要產品的產量獲得了數量上的增加，以 1953 年為基期，至 1947 年 2 月臺船公司業務移轉至殷臺公司經營前，船舶製造增加 73%，機械製造增加 16%，船舶修理增加 13%。最後，在產品銷售方面，至業務移轉給殷臺公司前，船舶銷售增加 161.8%，機械銷售增加 58.5%，船舶修理業務增加 35.2%。<sup>85</sup>

表 8 美援於造船航運發展計畫中對臺灣造船公司的借款

年度	新臺幣部分（元）	美金部分（元）
1951	0	326,657
1952	2,000,000	518,514
1953	0	121,029
1955	0	522,133
1956	8,014,000	0
合計	12,126,912	14,448,333

資料來源：行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之二 美援貸款概況》（行政院國際經濟合作發展委員會，1964 年 1 月），頁 37-38。

## （二）設備擴充和資金的來源

1965 年臺船公司與石川島公司簽訂技術移轉合約後，石川島公司提議臺船公司進行緊急擴建計畫和四年擴建計畫，目的在使臺船公司造船和修船能量擴大。這項工程可謂為戰後臺船公司支出最大的擴建計畫，其所需資金則透過政府的力量來提供支

<sup>85</sup> 行政院國際經濟合作發展委員會，《美援運用成果檢討叢書之二 美援貸款概況》（臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964 年 1 月），頁 37-38。

援。

1966 年的緊急擴建計畫，當時所需經費為新臺幣 2,000 萬元，由行政院國際經濟合作發展委員會項目下的中美基金提供臺船公司貸款。<sup>86</sup> 緊急擴建計畫最主要部份在於利用一年的時間將原本載重 15,200 噸船舶的造船臺擴建為 32,000 噸級之船臺。<sup>87</sup>

1967 年至 1970 年的四年擴建計畫，其資金來源分為國內和國外部分。國內資金主要經由中央政府、臺灣省政府、臺灣銀行和民股增資，國外部分則由 1965 年由臺灣和日本政府簽訂的日圓貸款提供。<sup>88</sup> 四年擴建計畫主要的貢獻是將造船能量提升至 10 萬噸，修船產能則提升至 130 萬噸。<sup>89</sup>

### （三）造船的補貼和融資政策

在 1972 年中東戰爭爆發所導致通貨膨脹前的世界造船市場中，由於全球性的經濟繁榮導致航運的蓬勃發展，促成對船舶需求的上升。<sup>90</sup> 然而，由於訂造船舶所需資金龐大，故船廠對船東多會給予優厚的資金融通和貸款上的優惠。當時主要造船國家的貸款資金，多經由政府進行政策性的支持，給予融資和利息上的優待。

政府雖於 1961 年由行政院頒佈「臺船公司承造國內外航商新船資金融通及國外器材保證及政府貼補辦法」，給予臺船公司 5% 的補貼，但此項政策並非常態性的政策，臺船公司必須在與船東簽訂合約前，逐案向政府申請。但由於手續複雜，公文往返常達半年以上，導致合約無法及時簽訂，又加上國外器材價格無法準時簽訂導致的

---

<sup>86</sup> 臺灣造船公司，〈臺灣造船公司五十六年度第二次業務報告〉（1967年7月），《經濟部所屬事業機構五十六年度第二次業務檢討會議資料》。

<sup>87</sup> 經濟部，〈臺灣之造船工業〉，《經濟參考資料》1973年第五期（經濟部：1973年10月28日），頁 8-9。

<sup>88</sup> 臺灣造船公司，〈臺灣造船公司五十八年度業務檢討報告〉（1970年2月），頁12，《經濟部所屬事業機構五十九年度第一次業務檢討會議綜合檢討會議資料》。

<sup>89</sup> 〈臺灣造船公司五十六年度第二次業務報告〉（1967年7月），《經濟部所屬事業機構五十六年度第二次業務檢討會議資料》。

<sup>90</sup> 臺灣造船公司，〈國際造船趨勢及臺灣地區造船工業之展望〉（1974年9月），頁2，《經濟部所屬事業機構六十三年度第二次業務檢討會議資料（一）》。

成本波動，對新船的承攬影響甚大，使得臺船公司經常因時間延誤而導致虧損。<sup>91</sup> 若以同時期世界主要造船國家政府對船廠的補貼政策比較，美國政府高達 55%，澳洲政府為 33%，法國政府為 17%，與政府對臺船公司 5% 都來的高。<sup>92</sup>

另一方面，在對造船的利率和融資方面，1960 年代國外對造船所提供的長期低利貸款年息有低至 4% 至 4.75% 者。然而臺灣政府所提供的貸款利率卻高達 6%，至 1960 年代末期更調高至 7.2%，使得船東情願選擇向國外造船公司訂購，這對臺船公司的爭取業務而言，是缺乏競爭力的。<sup>93</sup>

在融資方面，1960 年代政府僅對臺船公司船價中的 30% 勞務費用提供貸款，其餘 70% 的材料費用則是由石川島公司引薦向日本進出口銀行借款。<sup>94</sup> 但 1972 年 11 月臺灣與日本斷絕外交關係後，日本進出口銀行對於造船器材將不再以分期付款方式融貸，再加上能源危機導致的通貨膨脹，臺船公司在缺乏日本資金的援助，僅能將經營策略改採以現金交易為原則。<sup>95</sup> 然而，在全球性航業的不景氣下，加上世界各船廠多採取降價和低利分期付款的方式爭取造船訂單，臺船公司卻要求船東採用現金交易，勢必無法與國外造船業者競爭。表 9 顯示以 1976 年亞洲主要市場的日本、韓國政府和臺灣政府對臺船公司的造船政策相較，可看出臺灣政府並沒有提供長期低利造船資金和融資，無法和日本與南韓相為競爭。

在此同時，國外船廠以削價競爭的方式承攬造船業務。再者，臺船公司造船所需器材大部分仰賴進口，其進口器材價值約佔船價 65%，成本上相較於國外船廠由其本

---

<sup>91</sup> 張兆喜，〈造船補助政策之研究〉（私立中國文化大學海洋研究所航運組碩士論文，1981年7月），頁111-112。臺灣造船公司，〈加速造船能力問題之研究〉《經濟部所屬事業機構五十九年度第一次業務檢討會議分組檢討會資料》（1970年2月），頁4。

<sup>92</sup> 臺灣造船公司，〈加速造船能力問題之研究〉《經濟部所屬事業機構五十九年度第一次業務檢討會議分組檢討會資料》（1970年2月），頁3。

<sup>93</sup> 臺灣造船公司，〈加速造船能力問題之研究〉《經濟部所屬事業機構五十九年度第一次業務檢討會議分組檢討會資料》（1970年2月），頁3。

<sup>94</sup> 臺灣造船公司，〈加速造船施工進度及降低成本之報告〉（1969年3月），頁8，《經濟部所屬事業機構五十八年度第一次業務檢討會議資料（二）》。

<sup>95</sup> 臺灣造船公司，〈經濟部所屬事業機構六十二年度第二次業務檢討會議〉（1973年8月）頁3-4，《經濟部所屬事業機構六十二年第二次業務檢討會議資料（一）》。



國自行生產來的高。<sup>96</sup> 因此臺船公司在 1970 年代後期因國際經濟的蕭條，加上政府不願意未給予政策上的支持，面臨經營上的危機。

表 9 1976 年日本、韓國和臺灣造船政策的比較

國家	船東自籌船價	政府銀行融資	償付期間	利息
日本	20%	80%	7年（14期）	8-8.5%
南韓	15%	85%	8-13年	7.5-8%
臺灣 （臺船公司）	30%	進口器材向國外融資分期 付款者約佔船價40%	5年（10期）	11-13%

資料來源：〈臺灣造船股份有限公司第四屆第十二次董監聯席會議業務報告〉（1976 年 3 月 26 日），頁 13-14。

#### （四）國營事業體制的侷限

1948 年臺船公司成立後，最初由資源委員會和臺灣省政府合營，之後因資源委員會改組，轉由經濟部國營事業作為臺船公司的上級單位。主管公營事業的國營事業公司，有時為避免各事業單位因爭奪業務而互相競爭，而對其業務及發展進行分配與限制，這對公營事業的發展而言，或許會因而受到侷限。再者，作為公營企業的臺船公司，在面臨重大決策時，本身並不具備決策能力，必須經由主管單位同意後才能執行。

首先，由於臺船公司除了修船和造船業務以外，亦承接機械之生產及其他公營事業工程。再者，臺機公司以生產機械設備為主，生產小型船舶為輔，並也承接公營事業工程。在上述的狀況下，臺船公司和臺機公司曾因承攬臺電公司業務發生衝突。<sup>97</sup> 因此在 1955 年 1 月，經濟部針對臺船公司和臺機公司進行業務上的劃分，將臺灣糖業公司、臺灣電力公司、公路局和鐵路局的業務交由臺機公司負責；其他經濟部掌理各單位業務則以斗六為界，以北歸臺船公司負責，以南交由臺機公司承接。在造船業

<sup>96</sup> 《臺灣造船股份有限公司第四屆第十二次董監聯席會議業務報告》（1976年3月26日），頁13-14。

<sup>97</sup> 此部分可參照許毓良，〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）-以臺船公司為例的討論〉，《臺灣文獻》57：2，頁211。

務方面，則將鋼船製造交給臺機公司負責。此外，製造柴油機部分，以臺機公司負責生產為原則，並兼顧造船公司技術改良，若需臺機公司和臺船公司雙方與日本技術合作，允許同時進行。但為避免兩公司業務衝突，造船公司在兩年內只能夠製造 200、250、300 馬力或以上的柴油機，生產總馬力每年以不超過 1,500 馬力為原則，並且以船用引擎為主。至於陸上用引擎，交由臺機公司優先發展。<sup>98</sup>

上述經濟部所提出的政策，原先是為了謀求公營事業專業化分工之美意，但這樣的方針卻可能限制臺船公司進一步達到事業多角化經營及使生產能夠規模經濟的可能性，使其業務發展無法具備彈性的調整。例如說，1970 年代的兩次能源危機導致全球船舶市場的需求下降，當時日本和韓國的重要造船企業，因應策略是由上下游事業進行企業內的整合和發展，或進行多角化的經營。

日本三菱重工業株式會社為因應能源危機，於 1978 年公布「船舶改善特別對策」，並且將過去由造船主導的經營模式轉型為以陸上機械和機械設備為主的經營型態，其具體作法為停止橫濱和廣島兩造船所的造船業務，並將其轉型為鋼鐵部門。<sup>99</sup>另外，與臺船公司合作的石川島公司於 1974 年 12 月進行組織調整，從原本的造船轉變為船舶、機械、重型機械、化學機械、能源機械、航空宇宙、海外等七個部門，並且成功地向海洋科學事業進行開發，例如設立海洋作業工作站及海上作業船等。<sup>100</sup>

至於韓國的現代造船公司，在 1978 年第二次能源危機時，鑒於過去船用主機主要是由日本進口。但是日本的引擎製造商對於國外船廠的售價相對於日本船廠在國內購買高出許多。現代造船廠為降低往後的造船成本，決定投資大筆資金，將重心放在對船用引擎工業的投資，進行造船業的整合。<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup> 經濟部令，受文者：臺灣造船公司，〈事由：令頒發業務劃分原則仰遵辦由〉（1955年1月13日），引自〈臺灣造船有限公司第四屆第二次董監會議報告及提要〉（1955年2月）附件一，《李國鼎先生贈送資料影印本 國營事業類（十一）臺灣造船公司歷次董監事聯席會議記錄及有關資料》，原藏於國立臺灣大學法學院三民主義研究所，現藏於臺灣大學圖書館臺灣特藏區。

<sup>99</sup> 山下幸夫，《海運・造船業と国際市場》（東京：日本經濟評論社，1993年），頁189。

<sup>100</sup> 山下幸夫，《海運・造船業と国際市場》（東京：日本經濟評論社，1993年），頁191-192。

<sup>101</sup> Amsden Alice, *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization* (New York: Oxford University Press, 1989). pp179-180.

然而，1970 年代政府所推動的船用原動機計畫則是由政府交由臺機公司進行研發生產，使得臺船公司無法在企業體內進行更多角化的經營或上下游的整合。<sup>102</sup>

再者，公營事業在經營的過程中，本身是否具備決定投資等重大決策決策，也是企業是否能夠持續成長的條件之一。早於 1955 年，經濟部為落實和公營事業之間的權責劃分，因而制訂〈經濟部與所屬各公司董事會暨與經理人權責劃分表〉，但當時實行成效有限。1965 年 5 月由經濟部公營事業企業化委員會進一步成立權責劃分研究組，制訂〈經濟部與所屬各公司董事會暨與經理人權責劃分辦法〉，並於同年 11 月開始試行。依據當時的規劃，經濟部作為管理國營事業的上屬機關，對所轄各公司經營之方針與計畫及管理政策暨各項標準，進行原則性之決定，並監督及考核各事業績效。在方法的執行，主要分為兩個面向來實施：第一類為必須交由經濟部核定或核轉事項，下屬公司要俟經濟部核准後，才能執行。第二類為交由經濟部備查者，則是不需由經濟部同意，能夠各公司自行執行。<sup>103</sup>

上述的制度設計，可說是限制了公營事業本身的決策能力。換句話說，公營企業在轉投資、經營方針、專案資本支出計畫和結購外匯及年度所需外匯等業務，則需經由經濟部核准；另外，公司債之發行、長期借款及向國外銀行借款、與國外技術合作者，則需由經濟部核定。<sup>104</sup> 由上述的制度設計制度或能可推論，當時的臺船公司本身並不具備較高的自主性，要重要的增資和投資方面，則需要經由經濟部同意。再者，技術的選擇上也需要經由高層的決定，有時會因政治性因素影響經濟上的決策，而拖延時效性。<sup>105</sup> 總的來說，作為公營事業臺船公司有時受到制度的約束，而無法

<sup>102</sup> 〈臺灣造船股份有限公司六十六年度經營目標與現況簡報〉（1976 年 5 月 5 日）。

<sup>103</sup> 《經濟部與所屬各公司董事會暨經理人權責劃分辦法 附錄：國營事業管理法》（1966 年 12 月 16 日經濟部經臺（55）公企字第 29291 號令修正公布，經濟部國營事業企業化委員會印）頁 1-2。

<sup>104</sup> 《經濟部與所屬各公司董事會暨經理人權責劃分辦法 附錄：國營事業管理法》（1966 年 12 月 16 日經濟部經臺（55）公企字第 29291 號令修正公布，經濟部國營事業企業化委員會印）頁 3-5。

<sup>105</sup> 1963 年 7 月間臺船公司與石川島株式會社和三菱重工業株式會社進行技術移轉的談判時，但因同年 8 月日本售予中國大陸一批維尼龍工廠設備，即所謂的「維尼龍工廠事件」，和 9 月發生中國大陸油壓機訪問團翻譯員周鴻慶在日本叛逃知識鏈，即所謂「周鴻慶事件」，使得臺灣與日本的外交關係趨於緊張，同年年底臺灣政府並召回駐日本大使。1964 年 1 月並宣布停止和日本之間的貿易往來和抵制日或行動，直到同年 4 月和 5 月，由吉田茂提出「第二次吉田書簡」後，臺灣與日本關係才逐漸好

即時配合市場的變化進行即刻的調整，使其在組織調整和經營面向受到限制。

## 六、結論

日治時代的工業化發展，高階主管和技術人員多由日本人擔任，臺灣人大多擔任工人的職位。戰後由於日本人的遣返，所空出的職員職缺由中國大陸來的資源委員會職員進行填補。另一方面，戰後臺船公司工人的構成，由其人事佈局判斷，或可說是日治時期制度的延續。

戰後臺灣造船教育的初始，就戰後海洋大學成立的初期師資而言，部分是由具備豐富實務經驗的臺船公司職員進行支援，且其過去所受到造船教育畢業於同濟大學和交通大學系統影響，甚至連部分當時所用之教科書皆沿用過去大陸時期的教科書，或可說是亦受到中國大陸經驗的傳承與延續。<sup>106</sup>

臺船公司與石川島公司的技術移轉，雖使臺船公司有能力的具備大型船舶，並且在

---

轉。上述臺灣和日本兩國間的政治糾紛，使得臺船公司和兩間公司的技術合作協商和選擇過程中，曾處於停頓的狀況，直至同年 8 月才繼續協商，並於 10 月間選擇和石川島合作，並簽訂技術合作合約草案。總的來說，由於政治事件的干擾，使得臺船公司獲得技術的時間有所延後。〈臺船公司與石川島播磨重工業株式會社及三菱重工業公司商談技術合作之經過〉（1965 年 5 月）《李國鼎先生贈送資料影印本 國營事業類（十一）臺灣造船公司歷次董監事聯席會議記錄及有關資料》，原藏於國立臺灣大學法學院三民主義研究所，現藏於臺灣大學圖書館臺灣特藏區。張群，《我與日本七十年》（臺北：中日關係研究會，1980 年），頁 183-196。李邦傑編，《二十年來中日關係大事記》（臺北：中日關係研究會，1972 年），頁 77-85。

<sup>106</sup> 依據現任海洋大學系統工程暨造船學系系主任王偉輝教授於《船史研究第 9 期》中提到，在 1960 年代當時造船系的學生的重要參考用書籍之一《船之阻力》，為過去上海交通大學辛一心教授於 1950 年之前的重要著作之一。即使後來辛一心教授留在中國大陸，但其過去的著作亦對海洋學院造船工程科的學生在專業學習上的影響甚大，引自辛元歐編，《船史研究第 9 期》（上海：中國造船工程學會船史研究會，1996 年），頁 162。另外，作者亦於 2007 年 5 月 1 日對海洋大學王偉輝教授進行訪談，王偉輝教授為 1970 年畢業於海洋學院造船工程科，其後於系上擔任助教、講師、副教授、教授及系主任，對系上初期師資及沿革發展有相當程度的瞭解，其指出早期造船工程科創系時，在課程和制度的規劃上多數參照過去同濟大學時代的規劃，且初期師資部分也為過去上海交通大學和同濟大學畢業校友，因此由此部分或可提出戰後臺灣造船教育的興起受到中國經驗的影響。

獲利率上獲得了改善，<sup>107</sup> 但就 1970 年代臺灣造船產業的發展程度而言，在船用器材上多數仰賴進口，臺船公司僅能在勞動成本低廉的優勢下，由過去的修船業務，經由 P/D 的方式將生產模式轉型為從事船舶的組裝生產。由自製率的成長顯示，在重要零組件及技術上依然無法擺脫對先進國家的依賴。此外，臺灣政府並未同其他國家提供優惠的資金和利率融通的方式來資助造船業，使其無法吸引更多的國外客戶，這也是 1970 年代臺船公司無法和國外造船公司競爭，而面對的困境之一。

作為公營企業的臺船公司，或可說在組織經營和投資上受到政府的規範及限制，無法如同日本及韓國的財閥式企業，能夠因大環境的衝擊靈活的進行組織和生產的調整，並且獲得組織內部資金的援助。這也是臺船公司在面臨大環境的衝擊下，使得在本業市場受到衝擊時，受到公營事業制度和組織的規範，無法進行更靈活的調整，或是進行上下游產業的整合，使其企業體的成長受到了侷限。

---

<sup>107</sup> 關於臺船公司自石川島公司引進技術後，在財務和經營面的分析，可參照洪紹洋，〈開發途上国の工業化の条件—1960 年代の臺灣造船会社の技術移転の例〉《社会システム研究》第 15 号（立命館大学社会システム研究所），頁 87-106。



## 徵引文獻

### 一、

#### 臺灣船渠株式會社

〈第壹期營業報告書（自昭和 12 年 6 月 1 日至 12 月 31 日）〉。出版資料不詳。

#### 資源委員會檔案

〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員〉（35-41年），檔號：24-15-04 3。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺灣區接收日資企業單位名單清冊〉，檔號：18-36f 2-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺灣區接收日資企業單位名單清冊〉，檔號：18-36f 2-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

#### 經濟部國營事業司檔案

〈造船公司第四屆董監事聯席會議記錄（一）〉，檔號：35-25-20-001。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船與日本新潟廠技術合作卷〉，檔號：35-25-20 79。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船與日本石川公司合作案〉，檔號：35-25-20 76。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

#### 臺灣國際造船公司基隆總廠檔案

〈公司簡介〉，檔號：01-01-01。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈臺灣機械造船公司移交清冊〉（37年），無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈殷臺公司移交清冊 人事〉，無檔號 1。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈把握契機加速完成臺船的基本發展〉(1968 年 12 月)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈臺灣造船股份有限公司-中程發展計畫—自民國 61 年至 64 年〉(1972 年 7 月 15 日)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈臺灣造船股份有限公司 66 年度經營分析〉，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈臺灣造船公司概况簡報〉(1965 年)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈臺灣造船股份有限公司第四屆第十二次董監聯席會議業務報告〉(1976 年 3 月 26 日)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈臺灣造船股份有限公司六十六年度經營目標與現況簡報〉(1976 年 5 月 5 日)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈經濟部與所屬各公司董事會暨經理人權責劃分辦法 附錄：國營事業管理法〉(1966 年 12 月 16 日經濟部經臺(55)公企字第 29291 號令修正公布，經濟部國營事業企業化委員會印)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈業務檢討 46-49〉，檔號：00-04-00-01。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈經濟部所屬事業機構五十六年度第二次業務檢討會議資料〉(1967 年 7 月)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈經濟部所屬事業機構五十八年度第一次業務檢討會議資料(二)〉(1969 年 3 月)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈經濟部所屬事業機構五十九年度第一次業務檢討會會議資料(一)〉(1970 年 2 月)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈經濟部所屬事業機構六十二年第二次業務檢討會議資料(一)〉(1973 年 8 月)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈經濟部所屬事業機構六十三年度第二次業務檢討會議資料(一)〉(1974 年 9 月)，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

李國鼎先生贈送資料影印本

〈國營事業類（十一）臺灣造船公司歷次董監事聯席會議記錄及有關資料〉，  
無檔號。臺灣大學圖書館臺灣特藏區藏。

## 二、近人論著

山下幸夫，1993，《海運·造船業と国際市場》，東京：日本經濟評論社。

王洸，1977，《我的公教寫作生活》，自行出版。

王先登，1994，《五十二年的歷程-獻身於我國防及造船工業》，自行出版。

王奐若，1987，〈海軍機械學校建校四十週年憶往〉，《海軍學術月刊》21：5，頁  
76-81。

中華民國工商協進會，1963，《中華民國工商人物志》，臺北：中華民國工商協進  
會。

文馨瑩，1990，《經濟奇蹟的背後》，臺北：自立晚報社文化出版事業部。

史振鼎編，1955，《臺灣省立海事專科學校概況》，基隆：臺灣省立海事專科學校。

林本原，2007，〈國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945-1978）〉臺北：國立政治  
大學歷史學研究所碩士論文。

交通銀行，1975，《臺灣的造船工業》，臺北：交通銀行。

行政院經濟建設委員會，1979，《十項重要建設評估》，臺北：行政院經濟建設委員  
會。

行政院國際經濟合作發展委員會，1964，《美援運用成果檢討叢書之二 美援貸款概  
況》，臺北：行政院國際經濟合作發展委員會。

吳若予，1992，《戰後臺灣公營事業之政經分析》，臺北：業強出版社。

李邦傑編，1972，《二十年來中日關係大事記》，臺北：中日關係研究會。

李憲昶著，須川英德、六反田豐譯，2004，《韓國經濟通史》，東京：法政大學出版  
局。

辛元歐編，1996，《船史研究第9期》，上海：中國造船工程學會船史研究會。

洪紹洋，2007，〈戰後初期臺灣造船業的接收與經營（1945-1950）〉。《臺灣史研究》，第14卷第3期，頁137-174。

洪紹洋，2007，〈開発途上国の工業化の条件-1960年代の臺灣造船会社の技術移転の例〉，《社会システム研究》，第15号，頁87-106。

唐桐蓀，1976，《百忍文存》，臺北：中華民國船長公會。

張守真訪問，2001，《中鋼推手趙耀東先生口述歷史》，高雄：高雄市文獻委員會。

張兆喜，1981，〈造船補助政策之研究〉臺北：私立中國文化大學海洋研究所航運組碩士論文。

張群，1980，《我與日本七十年》，臺北：中日關係研究會。

許毓良，2006，〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）-以臺船公司為例的討論〉，《臺灣文獻》，第57卷第2期，頁192-233。

國立海洋大學造船工程學系，1998，《國立海洋大學造船系四十週年系慶專刊》，基隆：國立海洋大學造船工程學系。

陳政宏，2005，《造船風雲88年》，臺北：行政院文化建設委員會。

隅谷三喜男、劉進慶、涂照彥，1992，《臺灣の構造—典型NIECの光と影》，東京：東京大學出版會。

經濟部，1973，〈臺灣之造船工業〉，《經濟參考資料》，第五期，臺北：經濟部，頁8-9。

程玉鳳、程玉凰，1988，《資源委員會技術人員赴美實習史料-民國三十一年會派（上冊）》，臺北：國史館。

臺灣機械造船股份有限公司，1948，〈資源委員會臺灣省政府臺灣機械造船股份有限公司概況〉，《臺灣銀行季刊》，第1卷第4期，頁156。

臺灣省政府人事處，1947，《臺灣省各機關職員錄》，臺北：臺灣省政府人事處。

臺灣造船股份有限公司編，1972，《中國造船史》，基隆：臺灣造船股份有限公司。

經濟部，1971，《廿五年來之經濟部所屬國營事業》，臺北：經濟部國營事業委員會。

- 臺灣省政府人事室，1950，《臺灣省各機關職員錄》，臺北：臺灣省政府人事室。
- 臺灣省立海事專科學校出版組，1959，《海專概況》，基隆：臺灣省立海事專科學校。
- 臺灣省立海事專科學校編，1962，《海專概況》，基隆：臺灣省立海事專科學校。
- 趙既昌，1985，《美援的運用》，臺北：聯經出版事業公司。
- 劉進慶，1995，《臺灣戰後經濟分析》，臺北：人間出版社。
- 鄭友揆、程麟蘇、張傳洪，1991，《舊中國的資源委員會-史實與評價》，上海：上海社會科學出版社。
- 瞿宛文，2001，〈臺灣產業政策成效之初步評估〉，《臺灣社會研究》第42期，頁67-117。
- 瞿宛文，2003，《全球化下的臺灣經濟》，臺北：臺灣社會研究雜誌社。
- 魏兆欽，1985，《海洋論說集（四）》，臺北：黎明文化事業公司。
- Alexander Gerschenkron. 1962. *Economic Backwardness in Historical Perspective*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Alice H. Amsden. 1991. "Diffusion of Development: The Late-Industrializing Model and Greater East Asia," *American Economic Review* 81.2:282-286.
- Alice H. Amsden. 1989. *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*. New York : Oxford University Press.
- Atul Kohli, 2004, *State-Direct Development-Political Power and Industrialization in the Global Periphery*. New York: Cambridge University Press .
- Frank, Ander Gunder. 1970. *Latin America: Underdevelopment or Revolution*. New York: Month Review Press.
- Paul A. Baran. 1957, *The Political Economy of Growth*. New York: Monthly Review Press.
- World Bank. 1993. *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*. Washington, DC: World Bank.



## Taiwan Shipbuilding Corporation's Technology Learning and Cultivation after Post War Period

*Hong, Sao-yang\**

### Abstract

This research focuses on Taiwan Shipbuilding Corporation, and the scarcity of human resource in the earlier post war period and the technology transfer after 50s. Taiwan Shipbuilding Corporation was named Taiwan Dockyard Company during Japanese colonization era. Hence, in the development after the post War Period, besides the factory buildings and Taiwanese employee in colonization era, the main management and technology staff came from China Mainland. Taiwan Shipbuilding Corporation absorbed it's technology from Japan after 60s. Which means its primary business went from repairing ships to building large ship. The company development was much affected by Japanese and Chinese institutions. Finally, the paper will discuss on the roles of government and the restriction on Public-Owned Enterprise.

**Keywords:** Taiwan Shipbuilding Corporation, The Resource Committee of National Government, Technology Transfer, Public-Owned Enterprise

收稿日期：96.10.26

修改日期：97.04.01

接受日期：97.06.13

---

\* PhD student candidate.

# 高雄市都市景觀變遷的空間分析\*

王文誠\*\*

## 論文摘要

高雄為東亞相對可及性最高的港口，歷經多樣的文化衝擊，造就了獨特的商貿、移民、社會與文化。本文為作者直接對高雄港市長期實地考察與訪談，尤其針對 1998 年以後高雄市由民進黨執政的都市景觀變遷，嘗試就都市、政治地理與社會空間分析角度，對於一個都市景觀整體發展，提出一個概念性的分析架構。就高雄都會空間結構性意象與社會意涵，將理論內化於經驗觀察之中。首先，分析高雄港市及其支持新空間形式，再根據這個分析架構，透過不同的地理尺度，討論高雄市發展之都市意象與城市自明性。試圖解釋高雄城市多元文化衝擊所形塑之社會與空間文化內涵。探討高雄城市空間意義之「空間再現」與「再現空間」，深化對空間梳理，提出政策性意涵。

**關鍵詞：**都市地理、景觀變遷、空間再現、再現空間

---

\* 本文曾宣讀於【2007海洋文化國際學術研討會】（基隆：國立臺灣海洋大學人文社會科學院主辦，2007.11.1-2）。作者必須感謝臺灣師範大學潘朝陽教授與世新大學王志弘教授在初稿階段的洞見與指教；以及，對於兩位匿名審查者提供了很精闢與鼓舞的評論、及邏輯辯證修改意見，在此一併特別致謝。

\*\* 國立臺灣師範大學地理學系助理教授。wwang@ntnu.edu.tw

## 一、緒論

複雜多樣城市空間內涵書寫，一直吸引空間相關的地理學者、都市計畫學者、景觀及建築，以及豐富的文學作品及電影的高度興趣。<sup>1</sup>就臺灣城市而言，城市在全球化變遷中（周志龍，2002；2004），空間領域研究重心則聚焦於臺北市（Kwok, 2005；金家禾，1999）、臺中市（劉小蘭 & 陳維斌，1996）、及高雄市（李永展，1995）。其中，關於高雄市都市發展、各歷史時期進程，李永展（1995）雖然有發展上的斷裂或連續性，對高雄市百年來之發展變遷回顧，提出永續發展的圖像，然而新近高雄市景觀變遷研究卻付諸闕如。書寫高雄市並非容易：高雄為東亞相對可及性最高的港口，歷經多樣的文化衝擊，造就了獨特商貿、移民、社會與文化。1979 年 7 月 1 日，高雄市升格為直轄市，包含有 11 個行政區劃，面積約 153.6 平方公里為臺灣 23 縣市中的第 19 位，人口達 151.7 萬（2007 年）為臺灣的第五位，人口密度一平方公里將近一萬人，位居臺灣的第一位。高雄市位於臺灣南部、高雄縣西南隅；是臺灣第二大都市、也是直轄市，但卻是高度地受中央支配：「權力沒地方、地方無權力」的發展樣式；高雄市除了是臺灣人口密度最高，也是重工業最發達城市，同時空氣中二氧化碳的密度最高；臺灣最大的國際港口—高雄港，亦位於高雄市境內，大部份的海岸線因為作為軍事基地及商港的用途，長久以來卻與高雄大多數的市民隔離。如此在地地理與中央政府遠端控制的經濟發展，形成了獨特的文化社會景觀。

書寫高雄都市景觀變遷，本文嘗試運用 Kevin Lynch 於 1960 年出版《城市意象》之架構，透過通道、結點、地標、邊緣及區域等城市形式與不同的地理尺度概念，探討高雄城市意象與城市自明性。然而，空間詮釋，歷史不能僅侷限於某一既定形式，來處理空間之形成、建構、流動、衰頹與解離各片段，而是處理整體面向，必須扣合涵蓋空間特殊歷史與制度的生產方式，即空間概念在於「空間生產」。城市景觀的空間意義與空間生產，以 Henri Lefebvre（1991）來討論空間生產方式，

---

<sup>1</sup> 例如地理學家 David Harvey 所書寫的巴黎（2003）以及巴爾的摩（1989）；Edward Soja（1996）所分析的洛杉磯；文學家像伊塔羅·卡爾維諾（Italo Carvino, 2004）、余秋雨（1992）；哲學家華特班雅明（Walter Benjamin, 1999）等。

即「空間實踐」、「空間再現 (representation of space)」與「再現空間 (space of representation)」交互編織與作用，作為本文分析之概念性架構；並且，進一步與 David Harvey (2006) 就全球性資本主義，以空間作為關鍵性行動者，作為對話，試圖理解高雄與都市景觀變遷。

本文為作者直接對高雄港市長期的實地考察與訪談，數據性的論述皆經考究或從訪談中獲得材料；並且，尤其針對 1998 年以後高雄市由民進黨執政之都市景觀變遷，嘗試就都市、政治地理與社會空間分析角度，對於一個都市景觀整體發展，提出一個概念性的分析架構。下一部份本文先提出分析高雄與其景觀變遷之概念性架構。再根據這個分析架構，透過不同的地理尺度，討論高雄市發展之都市意象與城市自明性。接下來探討高雄城市空間意義之「空間再現」與「再現空間」，以深化對空間梳理，提出政策性意涵。

## 二、高雄空間分析的概念性架構

都市自明性 (identity)<sup>2</sup> 分析，異於許多學者對都市發展計畫或都市景觀發展綱要，其所指出應然性 (should be) 服務政策的修飾性政治措辭；本文則應用現有理論基礎，如：Manuel Castells 及 Kevin Lynch (1960, 1972, 1976, 1981) 的理論，指出高雄市實存 (is) 空間結構歷程與空間批判。Castells (2003 : 6) 指出，「自明性是人們意義與經驗來源」。所以就城市而言，自明性不但反映人們環境感知與辨識能力，還反映了人對物質空間形態觀念、理解和評價，並且進一步由外在景觀轉化成個人對都市的意象。正如 Lynch (1960 : 8) 指出：「環境意象可由自明性、結構和意義三部分分析所組成」；亦即，自明性和結構來自城市「物質空間」形態 (Harvey, 2006)。Lynch (1960 : 8) 進一步指出：

---

<sup>2</sup> Identity 一詞，通常譯成「認同」，認同為社會所建構，主體為社會行動者，如「認同的力量 (Castells, 2003)」；當行動者為空間所動員時，通常在空間、建築、都市、地理學的研究範疇，則譯為「自明性」。

一幅可經營的意象首先需要一個物體識別，意味著具有得以區別其他事物特徵，自我表現，作為可區別的實體。不在於與其他事物相等意義上，而是在其個性或者獨特意義，這稱之為自明性。

其次，Lynch（1960: 8）接著討論，

這幅意象必須包括客體對觀察者和對其他物體的空間或者模式關係。最後，這個物體必須能給觀察者一些無論實際還是感情上意義。意義也是一種關係，不過跟空間與模式關係有相當大的出入。

即，意義則是人地之社會關係的再生產，Henri Lefebvre（1991）稱為空間生產，為城市社經背景與歷史脈絡過程。所以，如同 Lynch 分析，本文將著重於高雄市自明性與經驗結構討論。在理論與分析方法上，以 Lynch 都市意象與自明性研究，作為 Lefebvre 空間實踐這個概念的具體內涵。這個有意義嘗試，因為 Lefebvre 的空間實踐往往被誤以為只是指稱物質性的空間結構；然而，實際上還蘊含了具歷史性「例行化空間行動」（ibid., p.38），Lynch 的「通道、結點、地標、邊緣、區域」支持了市民例行化移動空間識覺的物質條件。亦即，兼納被生產出來的空間形式，以及人類特定社會支配性邏輯下的例行化行動，如何生產及再生產該空間形式，也因此，在 Lefebvre 的用詞上，使用了空間實踐一詞，而不是空間結構一詞。而 Harvey（2006）的架構裡也指出，這個層次不僅只是物質空間，也是人類所經驗層次空間，因為有人類在例行化空間行中所感知沈澱。換言之，正因為都市意象或都市自明性這樣的概

表 1 本研究之分析架構

	物質空間 （經驗的空間）	空間再現 （概念化的空間）	再現空間 （實踐的空間）
意義	社會形構特徵的特殊區位和空間組合	被概念化的空間，賦予意義，為社會所建構	實際在使用此空間之行動者內化的想像
絕對空間 相對空間 關係空間	通道、結點、地標、邊緣、區域、城市、跨界、網絡	流行音樂中心 鐵路地下化	媒體政治 環境運動 階級意識

Source：修改自 Harvey（2006, p.135）。



念，也不僅是指涉外部客觀空間形式，如通道、結點等形式，還牽涉了人類對特定環境感知，這個通道和結點是人類感知、辨識自明性產物，是個認識的分類架構，而人類例行化行動便以此為憑藉而展開，就在這個意義上，對應 Lefebvre 的空間實踐概念。進一步地，由於網絡社會的崛起，跨界網絡都市形態，成為全球空間生產上結點，被蘊含於辨識的脈絡上（亦可見於 Castells, 2000b）。

然而，本文試圖將 Henri Lefebvre（1991）空間生產概念（空間實踐、空間再現、和再現空間）放在城市的景觀變遷來理解。加上 David Harvey（2006）將時間構面加入進一步的解釋：無時間性的「絕對空間」、以及具時間面向的「相對空間」與「關係空間」。首先，空間實踐含括生產與再生產，「物質空間」為實存的經驗的空間，「絕對空間」的面向諸如牆、橋、門、樓梯、樓層、天花板、街道、建築物、城市、山、陸地、水域、領土市場、實質邊界和障礙、門禁社區等；「相對空間」則指能源、水、空氣、商品、人、資訊、錢的循環與流動，距離磨擦中的加速度和減少量；「關係空間」則由電磁能量流動和場域、社會關係、租賃和經濟潛在的表面、污染集中、能量潛能、聲音、氣味和感覺被在微風中飄盪所組成。因此，一個社會空間實踐所經驗的空間是透過對物質空間自明性解讀而彰顯（見下文三、都市意象與城市自明性）。

第二、「空間再現」緊緊於生產關係和這些生產關係所安置的秩序，並因此緊緊於知識、符號、以及前台<sup>3</sup>的關係。空間再現指涉的是官僚與規劃者由上而下所呈現的空間發展概念。所以，這是構想概念化的空間，是科學家、規劃師、都市計畫師、技術官僚與社會工程師的空間，以構想來辨識生活與感知。這也是任何社會裡的支配空間，空間概念傾向於言詞符號系統。空間之再現透過知識而展現，意即透過理解與意識型態而展現。一個被概念化空間，賦予意義，為社會所建構，稱為「空間再現」，如「絕對空間」裡的地籍圖和行政圖、歐幾里德的幾何學、景觀描述、限制、開放空間、區位與定位隱喻，其命令和控制相對容易，<sup>4</sup> 具體（的）空間再現如牛頓和笛卡爾；「相對空間」則由主題的和地誌學的地圖（例如，倫敦地鐵系統），

<sup>3</sup> 「前台」的概念見 Giddens（1984）

<sup>4</sup> 這個空間概念，Jonathan Murdoch（1998）稱之為命令空間（space of prescription）。

非歐幾里德的幾何學和地誌學，透視圖，座落知識、運動、動員、置換、加速、時空壓縮和時空距離的隱喻，命令並且控制難，以及要求的尖端技術；「關係空間」則指涉超現實主義、存在主義、精神地理學、網際空間、驅動與力量（的）內化的隱喻，命令並且控制極其困難，混沌理論、辯證法、內部關係，量數學等諸論述。是故，空間之再現介入且修改了原有的知識與意識型態所灌注的空間織理，它在空間之生產上具有特殊影響力，藉由一種建構方式介入，意即一種嵌埋在空間脈絡裡的計畫，以及不會消散的進入想像或象徵領域的再現織理。

第三、「再現空間」是透過相關意象和象徵而直接生活的空間，是居民與使用者的空間，以及藝術家和那些只想要從事描述的作家與哲學家的空間。就城市來說，無論就 Lefebvre 的概念或者 Harvey 的詮釋來說，再現空間指涉了特定社會階層與民眾群體的再現空間。換言之，不同人群或佔有不同社會位置者的差異是討論時，所呈現出不同階級之間的緊張或衝突（見 5.3. 高雄市階級意識的分析）。這是被支配的空間，是消極地經驗到的空間，而想像試圖改變和佔有。再現之空間無須遵守一致性或連貫性法則。它與空間之再現彼此共存、協調或干預。即，空間意義是實際在使用此空間的人腦部內化的想像，則是「再現空間」，空間意義被一種由上而下的力量轉化，為實踐所再現空間變遷，將城市公平與正義實踐的場域，透過詮釋權往往為媒體力量所轉化的實踐，為高雄市自 1998 年發展的新都市風貌，公共空間可以公共、可以私有、可以商品化、可動員認同，本文（參見本文 5.1. 鎂光燈之空間再現與再現空間）將以媒體形塑作為分析高雄景觀變遷依據，詮釋高雄市政空間景觀，以及高雄市媒體政治之再現空間。就「絕對空間」來說，在爐膛周遭的滿足感覺、安全感或者來自圈地的禁錮感、凌駕空間之所有權、命令和支配的權力感、對他者「超出衣冠文物行為的範圍」的恐懼；以「相對空間」來說，再現空間在於無法準時上課時的憂慮、進入未知時的震顫感、在交通堵塞過程中的挫折、時空壓縮、速度、運動時的緊張或高興；「關係空間」詮釋權力在於動員視野、夢想、渴望、挫折、記憶、夢、幽靈、及精神狀態（例如，恐曠症、眩暈、幽閉恐怖症）。因此，需要的是一個空間角度看誰可以有什麼的權利，以及誰擁有賦予意義的權利（見本文 5.2. 都市的環境運動對重工業化歷程的城市草根的對抗）。

### 三、都市意象與城市自明性

為了讓讀者對高雄城市「自明性」有所理解，利用地理學尺度的方法，本文試圖以「微觀尺度（micro scale）」，即從立面、或者從班雅明筆下閒逛者（flaneur, Benjamin, 1999）角度來閱讀城市地理；再者，就「中觀尺度（meso scale）」，透過區域的格局，帶領讀者閱讀高雄市地圖；最後，從「巨觀面向（macro scale）」，討論城市政治、經濟與社會等多尺度面向（multi-scalarities），同時記錄快速變動的都市景觀。

高雄市西扼臺灣海峽，為全球第六大貨櫃港。閒逛者進入高雄市，可以從海上來：高雄的東向立面，這個立面綿延 27 公里，<sup>5</sup> 南北各以典寶溪與前鎮河與高雄縣為界。沿岸除了柴山部份保留自然景觀外，其餘均充斥消坡塊、防波堤、抽水管等，過度開發。而沿岸土地權屬則大都屬於中央政府所屬事業單位及軍方，這些悉數為公有管轄地，長期以來，民眾難以接近；有許多地方還有養蝦放流管，同樣一般民眾無法前往。因為這些軍事用地、海港、屬於中央級的事業用地等，佔了高雄市總面積的 60%（高雄市政府主計處，2007）；所以決策於臺北中央的土地使用方式，遙控支配性的土地權屬，支配了高雄景觀。地區發展，權力無地方的「遠端行動（act at a distance）」<sup>6</sup> 是高雄扭轉意象的難題。左營軍港、標高 355 公尺的柴山、旗津島在南北形成二個港口，入港處，東看高雄市，高樓林立，天氣好時可以順著高樓的天際線，眺望屏東的大武山脈。

如果稱乘坐飛機，從天空來：從空中可以經歷高雄港貨櫃、造船廠、煉鋼廠等有趣的工業地理鳥瞰平面圖、及聳立的高樓立面景觀。到小港，乘坐汽車北上市中心，寬敞的中山四路和著椰棗樹及蒼綠的小葉榕，襯托熱帶城市的空間想像，這個平面可以感受重工業發展的景觀。接下來，搭載貨櫃的聯結車，是從高雄市南端北上必然目睹的體驗；井然有序的道路命名，沿著中山路可以經過一心路、二聖路、三多路（現

---

<sup>5</sup> 高雄市的海岸線從蚵仔寮（即典寶溪）到鳳鼻頭的長度有27公里；高雄海岸線長87公里則是加上沿高雄港周邊繞一圈的長度計算。

<sup>6</sup> 見 Murdoch（1998）。

在為高雄的主要商圈之一；及另一崛起的商圈則是夢時代廣場）、四維路（現在為高雄市政府的市政中心所在地）、五福路（與中山路交處，城市光廊為高雄市新景觀主義的發軔空間）、六合路（名聞遐邇的夜市）、七賢路、及八德路，過了八德路即抵火車站高雄總站；公路局及公車總站也在此處，形成聯內與接外的重要結點。而過了火車站，連結中山路的是博愛路，與博愛路垂直的就是九如路；再往北行，即十全路。這十條平行的道路是高雄市的市中心區，從南到北，依序構築了高雄市南北狹長的城市行政界線，某些程度，構成了都市通道物質條件的「自明性」。

搭火車從楠梓進入高雄市，國家的重大建設在上創造了經濟奇蹟，石油化學工業的中油煉油總廠、一輕、二輕、五輕油裂解廠都在此，<sup>7</sup> 煉油總廠更提供了從楠梓、到高雄縣仁武、林園地區的石化業、以及縣市交界、鄉村工業化區域遍地開花的塑膠中小企業與工廠的上游。於是，濃郁的化學氣味，一定程度上和著南部陽光，歡迎遊客來到高雄市。火車經半屏山過，則會經驗高雄市的水泥工業的遺址，雖不開採水泥，部份的水泥公司仍運作中。火車再經高雄市區的蓮池潭風景特定區，經左營向東轉，即抵座落於南北向的高雄火車站。

高鐵則經高度工業化的楠梓與仁武交界的石化工廠後，抵左營站。左營站三鐵共構，高鐵下車可以接火車的左營新站，也接合高雄捷運系統。左營站前偌大的空間，目前土地閒置，等待高鐵商機，伺機發展。高鐵商機實際上炒作了新左營，即農十六開發區，加上都市計畫的配合，這一區是高雄市發展最快速的住宅區域，近五年的光景，光某一家建設公司就蓋了五十四棟從十五樓至二十五樓不等的集合住宅大樓，此間高峰崢嶸，可以想像。另一方面，高鐵站前翠華路的另側，因為臨近海軍軍港的管制，則是三十年景觀未曾變化的舊左營；其實說沒有變化也言過其實，而是道路開發，破壞了原有的舊左營的都市紋理，這個開發不但沒有造成所謂的發展，相反地加速了這個區域的衰退，深具歷史意義的民房，在新道路旁變成殘垣斷壁。新的還有，即蓮池潭的新建設、及新安裝的燈光，這裡是新的城市光橋，照耀著逐漸模糊的歷史空間；搖身一變，變成新自由主義空間，蓮池潭周圍的公有的廟宇，逐一地私有化，

---

<sup>7</sup> 三輕、四輕則位於高屏溪出口處的高雄縣林園鄉。



孔廟跟打狗英國領事館的古蹟一樣，委託漢來飯店經營，成了新的縉紳化空間，成了富裕階級的溫馨空間，卻也驅逐不消費的市民及市民接近公共空間的權力。

開車高速公路、或省道南下，則可以從高速公路上看到較明晰的煙囪上的火焰及標誌著現代化的石化廠房；如果從臺十七號公路從屏東北上，則在林園會遭遇這樣類似的工業景觀；另外，從福爾摩莎高速公路接國號八高速公路則會在仁武看到相似的景緻，只是這條路多了未經修飾的公路景觀，如高雄縣的墳墓區域，以及高雄縣與高雄市二座垃圾焚化爐的天際線。

以上的閱讀，是從接近一個物質觀察尺度，進入高雄市所體驗的高雄市的工業景觀特徵與性格。若從區域的角度來閱讀高雄市，行政區劃為十一個區域，則必須從區域、中觀的尺度來閱讀之。

鹽埕區過去是高雄市最繁華的商業區及行政中心（1989 年一場大火終結舊市政府對面的地下街後，隨著發展的軸線自五福路由西向東翻展，鹽埕區遂逐漸沒落）；圖 1 的區域位置中，鼓山區則位於鹽埕西則，擁柴山西扼臺灣海峽；前金區緊臨鹽埕東側，發展成為行政、文教、辦公的區域；再往東則為新興區；五福路從鹽埕、前金、新興區的輻線一段延伸至苓雅區，為現在行政中心所在地，擁有高雄最高的 85 層大樓位於此。以上這幾個區域，是高雄市發展得較早的區域。都市的蔓延，向南朝北成就工業發展。南向為前鎮區，是漁業、造船、及高雄加工出口區之重鎮；再南，則為機場、造船、煉鋼、石化等工業所在：小港區；工業地域更延伸至高雄縣大寮、林園等鄉。北向是三民區，愛河中游流經該區，以往愛河還具有貨物航運功能時，形成從高雄港運送木材原料的最佳的管道，此區成為木材加工、傢俱製造、化學、機電、機械的聚落；再北則左營區，為臺灣重要軍事基地，沿海從鼓山延伸至楠梓，佔了高雄市泰半的面積。鼓山及左營區在過去還曾是承載水泥工業的重要基地。左營區右，則為近二十年的新興住宅發展蔓延區域。再北，即楠梓區，即中油煉油總廠及一輕、二輕、五輕石化廠、與楠梓加工出口區之所在地。最後，第十一個行政區域為旗津區，與鼓山、前鎮、及小港隔高雄港相望，為高雄港防風的天然屏障；因為是高雄潟湖所形成的沙洲，因為開闢高雄港的歷史，第一港口、第二港口的開發將旗津區形成離島，目前適用離島發展條例。



就東西南北四個角落來說：國立中山大學據鼓山區西子灣，國立高雄大學位於北界楠梓區、國立高雄師範大學則位東側苓雅區、南部小港區則有國立高雄餐旅學院與高雄縣毗鄰。支持高雄市傳統工業地域發展的高雄工專則位於三民區，現在業已更名並升格高雄應用科技大學；三民區另有高雄醫學大學、文藻外語學院、及育英醫護管理專科學校。楠梓區則另有第一科技大學、及高雄海洋科技大學；海洋科技大學則於旗津另有校區。大專院校還有至於海軍軍官學校隱身於左營軍區裡。

文化設施則有高雄市立美術館與周圍的美術公園（內惟埤文化園區）皆為重要的藝文展覽、活動場地；國立科學工藝博物館為臺灣首座應用科學博物館；高雄市立文化中心則為大高雄地區最主要的表演場地；其他還有許多較小的展覽館或音樂廳。此外，有些文化場所是透過老建築的內部空間改造或再利用形塑而成，像是廢棄倉庫群改造而成的駁二藝術特區、高雄市政府舊廳舍修建而成的高雄市立歷史博物館等。高

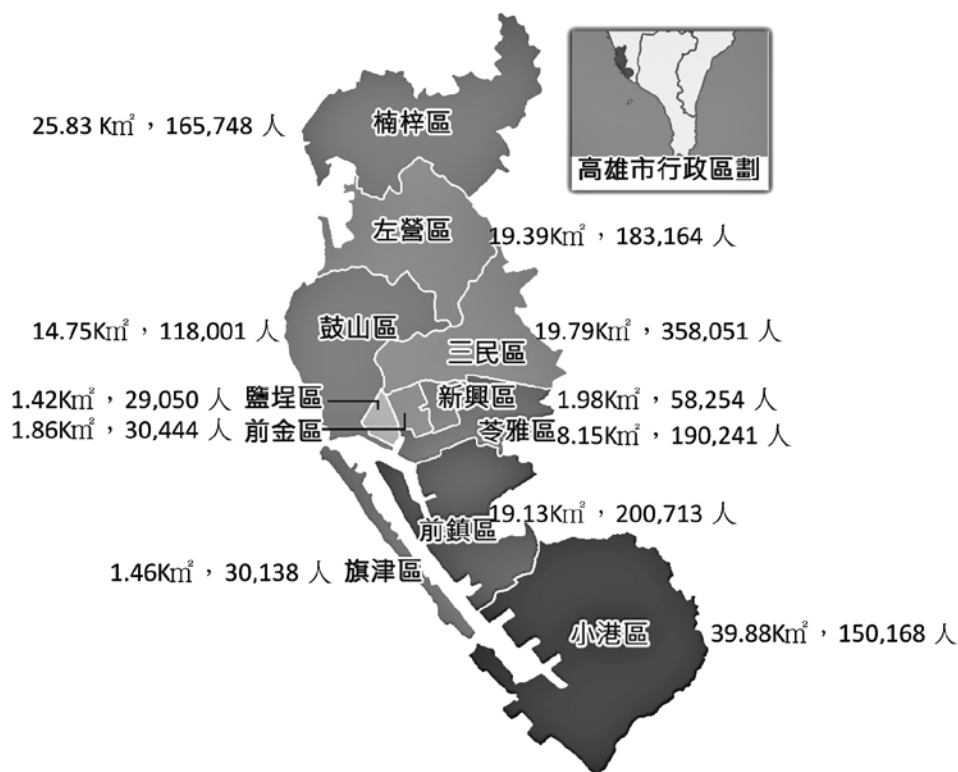


圖 1 高雄市行政區劃及其面積人口分佈圖（2007年）

高雄市立圖書館目前共有 14 個分館，3 個閱覽室，其中第二圖書總館同時亦作為「高雄文學館」。<sup>8</sup> 除此之外，位於愛河畔還有一座以影像藝術為主題的電影圖書館。

高雄市境內並無長度較長或流域較廣的大型河川，除了位於市區北邊與南邊的後勁溪與前鎮運河，最主要河川為發源自高雄縣仁武鄉八卦寮一帶田野地（另外亦自曹公圳引水），長約 12 公里的愛河（日治時期稱為「高雄川」；戰後一度改稱「仁愛河」），自市區東北側之覆鼎金，流經凹子底、鼓山、鹽埕，於高雄大橋南側出海，注入高雄港第一港口。湖泊或集水區則有位於半屏山西南側的蓮池潭；位於小港區與高雄縣林園鄉、大寮鄉交界處的鳳山水庫；位於高雄市立美術館旁的內惟埤；以及覆鼎金一帶的金獅湖。市區大多為沖積平原地形，地勢較高處只有位於西子灣北側，西側緊臨海岸，標高 355 公尺的柴山；位於左營東側，蓮池潭東北側，標高 233 公尺的半屏山；以及位於高雄市與高雄縣東南邊交界處，大坪頂一帶的鳳山丘陵（鳳山水庫建於其上），稱駱駝山；其中柴山與半屏山皆因珊瑚礁隆起而形成，曾經是臺灣開採水泥的主要工業基地。

高雄港地理的優勢，提供了制度性的貿易與生產進出口的后勤支援系統，支持 1966 年在高雄成立全世界第一個加工出口區（Castells, 2000a），以及 1970 年代，大型造船廠、煉鋼廠、石化廠的設立，高雄作為工業重鎮的形象逐漸確立。高雄市的一級產業主要為漁業與農業。漁業據點主要分佈於旗津區、鼓山區、前鎮區與小港區，其中規模最大的是前鎮漁港；農業地帶則多分佈於市區邊緣，例如楠梓區與小港區；鼓山區與苓雅區也有一些零散的農地，但是近年來已經隨著都市發展而完全消失，現在高雄市境內的土地使用編定已無農業用地。二級產業方面則兼有重工業與製造業，工業地帶大多位於楠梓區、前鎮區與小港區，包括楠梓加工出口區、高雄煉油廠、高雄加工出口區與臨海工業區，其中臨海工業區為中國鋼鐵與臺灣國際造船的核心事業據點；高雄煉油廠則為臺灣石油工業最大的生產基地。以服務業為主體的三級產業集中於鹽埕區、前金區、新興區、苓雅區與三民區，部份區塊有朝著商圈化方向發展；另外，位於前鎮區的多功能經貿園區內全亞洲最大的統一夢時代購物中心（開始營運

---

<sup>8</sup> 資料來源為我與參與文建會討論會的夏鑄九教授對談（21-4-2008）。

於 2007）、瑞典 IKEA（2006）、法國家樂福（2005）、美國 COSTCO（1997）、燦坤（2001）等大型購物商場已經營運，形成新的零售商場聚落。

高雄市為臺灣重工業鋼鐵和石化的重鎮，使高雄市成為臺灣溫室氣排放量最高的城市，根據高雄市政府預估高雄市二氧化碳排放量佔全臺灣五分之一，而高雄市的排放中，六成以上為工業部門的排放。從表 2 數字來看平均溫室氣體排放量，臺北市每人每年平均二氧化碳排放量約 4.5 噸，但高雄市每人每年平均二氧化碳排放量幾乎高居世界之冠，為 34.7 公噸，為臺北市的 7.7 倍；也遠比世界主要城市高出數倍，即使相似的工業城市，如芝加哥和墨爾本。加上前面所提及「中央支配」，就石化與鋼鐵業的區位來說，南與北區域邊緣性的配置，夏日東南風與冬季西北風，將煙囪所排放的污染空氣吹入市區，加上西側柴山的「自然屏障」，加劇了高雄市空氣污染。

表 2 全球城市溫室氣體排行表（2004 年）

城市	總排放量（百萬噸）	人均排放量（噸）
紐約	72	8.8
東京	69.5	5.6
北京	62.4	8.4
墨爾本	59.6	16.5
高雄市	52.5	34.7
倫敦	41.9	5.6
芝加哥	28.4	9.7
巴黎	13	5.9
臺北市	11.7	4.5

資料來源：天下雜誌（2007）整理自各大城市調查資料。

公園綠地是都市之肺，也是城市生活品質基礎象徵。而「基本上高雄市的綠地面積是嚴重不足（綠地率為 4.44%）」（吳連賞，2004，p.99；高雄市政府主計處，2007）。根據我的親自參與觀察經驗顯示，在 1990 年代中間幾年裡，高雄市的綠色運動相當的進步，由都市菁英所組成的綠色聯盟，集合了高高屏十幾個環境保護社團，提供具體綠色政策。諷刺的是，這些「綠色政策」也隨著高高屏逐一的「綠色執

政」而褪去基進「綠色環境」的動員力量。衛武營為最顯著的例子，「衛武營公園促進會」於 1995 年成立，希望在高屏人口最密集的核心區域，恢復過去沼澤的生態式都會公園，促進會向營建署提案，就現有軍舍與生態演替式的工法，甚至不需要經費，只要在法規與制度上支持為自然生態公園，以公園使用者付費方式，建立自給自足式的生態公園；這一理念，現在轉為「興建複合式劇院、大型音樂廳及戶外表演劇場」的水泥公園邏輯。於 2008 年，政府透過競圖引進荷蘭的建築師團隊，「法蘭馨·侯班（Francine Houben）的作品充分彰顯了『荷蘭學派』建築理念，與地景地貌充分融合，藝術中心外型具有波浪般的線條，宛如游動中的魷魚；裡外相互穿透的空間設計，則呼應著衛武營舊營區高密榕樹群形成的穿透性」，<sup>9</sup> 然而打殖民主義的東印度公司的口號，<sup>10</sup> 為地方政府以「建設」為政績導向之第三世界發展取向意識型態的「空間再現」，與市民異化的空間設計，諷刺地屈就於帝國主義的建築形式與支配的過程。

## 四、空間再現

就空間再現而言，接下來我將討論高雄市政府都市發展正推動的兩個空間發展計畫，資料來自 2007 年四月間我訪問高雄市都市發展局，該局局長暨其同仁高度盡責的簡報及提供詳實的都市發展的計畫與願景資料；以下，從「流行音樂中心」暨「高雄市區鐵路地下化」兩個計畫，可以理解專業行政單位如何賦予並界定「空間再現」之企圖。

### （一）流行音樂中心

「流行音樂中心的定位是產業，而不是一棟建築（訪談，高雄市都發局局長，27-4-2007）」。高雄市將流行音樂中心定址高雄港 16-17 號碼頭，是高雄市政府、交通部高雄港務局、和文化建設委員會新夥伴關係，「為高雄舊港區的再開發，注入表

<sup>9</sup> 行政院文化建設委員會新聞稿，2008/04/10，見<http://www.cca.gov.tw/>。

<sup>10</sup> 資料來源為我與參與文建會討論會的夏鑄九教授對談（21-4-2008）。



演藝術、流行音樂的新活力，未來結合相鄰 600-800 公尺，位於新光碼頭南側的高雄世貿會展中心開發案，高雄港務局刻推動位於高雄港 21 號碼頭的高雄港國際旅運航廈開發案，整合既有河港觀光和藍色公路航線，旗津、鼓山、鹽埕、苓雅、三民、左營獨特的山、海、河、港和在地歷史文化資源，將可充份發揮高雄市港 400 年來不變的海洋經濟根本核心價值，除帶來更多就業機會外，更增加臺灣國家總體的經濟加乘效益（訪談，高雄市都市發展局，2007）。」

走過 140 年的高雄舊港區，由於一港口主航道、碼頭水深不足，碼頭設施老舊更新困難，面對世界貨櫃化、船舶大型化的新航運模式，臺灣農產品出口被工業產品替代，港區周邊傳統產業遷移，導致 140 餘公頃國公有土地被低度利用，連帶影響了高



圖 2 高雄市流行音樂中心位址示意圖

資料來源：高雄市都市發展局，2007。



雄市鼓山、鹽埕、旗津、苓雅區的發展。

為推動高雄舊港區與周邊土地的再開發，帶動就業及引進觀光文化休閒產業來替代舊有遷移的產業，行政院 1999 年 12 月核定「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，將高雄舊港區劃為特定文化休閒專用區；2001 年 4 月行政院復核定「高雄港整體規劃及未來發展計畫」，將高雄舊港區定位轉型為國際觀光、休閒文化使用。由於 88 年起內政部營建署與市府合作推動愛河城鄉新風貌，2002 年起舉辦愛河燈會；愛之船、環港觀光船陸續開航，愛河之心於 2007 年底完工，企圖令愛河沿岸吸引為高雄水岸住宅、觀光休閒產業進駐的地方。

為落實高雄舊港區再開發的政策，高雄市政府與高雄港務局訂定共同合作開發行政契約，2005 年釋出 11-15 號碼頭和三號船渠東側土地，並由高雄市政府陸續完成簡易綠美化工程，並辦理招商。高雄市府也委託荷蘭的建築師團隊，為高雄舊港區 1-22 號碼頭研擬最佳的水岸改造策略，當然也包括高雄世貿、流行音樂中心、高雄港國際航廈、臺糖、臺鐵、中油、臺電等港區周邊國公土地的整合開發策略，希望逐步打造高雄海洋首都的國際觀光大門。

## （二）高雄市區鐵路地下化

市區鐵路地下化旨在「縫合高雄市長期以來，為鐵路所隔離的南北空間（訪談，高雄市都發局局長，27-4-2007）」。2006 年 1 月 19 日行政院核定「臺鐵捷運化－高雄市區鐵路地下化計畫」。該計畫將鼓山區葆禎路至苓雅區正義路現有鐵道地下化，全長 9.75 公里，沿線並設置六個捷運化車站（見圖 3 高雄市區鐵路地下化示意圖）。臺鐵預計 2013 年底下地營運，2015 年計畫完工。高雄車站、高雄機檢段及鐵路地下化沿線等騰空後之土地應與檢討規劃並重視其都市與設計，以彰顯計畫辦理之財務效益及改造都市景觀。高雄市政府與交通部積極配合推動鐵路地下化計畫，並配合辦理都市計畫檢討變更作業。

配合高雄市區鐵路地下化需求，變更現行都市計畫。重整鐵路沿線都市紋理及土地使用，帶動原站區及鐵路沿線周邊土地更新再發展。高雄市區鐵路地下化後，高雄市都市空間及發展將再重構，長久以來被鐵路分割的南、北高雄發展模式將藉

此縫合，原站區及鐵路沿線土地更新再發展，高雄市交通路網更臻完整，高雄車站作為南部區域交通轉換中心機能將更為強化。高雄市區鐵路地下化都市計畫變更係對鐵路地下化後的鐵路廊道、場站及周邊土地重新檢討規劃，並調整適當土地使用型態及路型。計畫係依行政院核定之鐵路地下化計畫範圍辦理都市計畫變更。計畫範圍包括高雄市鼓山區保祿路至苓雅區正義路沿線市區鐵路地下化之鐵路用地及其沿線都市計畫道路、高雄車站、高雄車站東側機檢段土地、愛河東岸之工業區。本計畫範圍總面積約為58公頃，行政區域橫跨高雄市鼓山區、三民區及苓雅區。本計畫將原有之商業區、機關用地、廣場用地及鐵路用地，變更為車站專用區、特定商業專用區、公園用地、綠地及道路用地，期能經由本計畫的變更與開發，促進當地商業活動的活絡與再生，提升南、北高雄各種交流之運輸效能，滿足不同運具在該地區便利之轉乘需求，同時兼顧都市發展紋理與生活環境品質，以因應未來城市發展之需要。

高雄市政府預期的效益有：第一、縫合原被切割之都市紋理：縱貫鐵路橫貫高雄

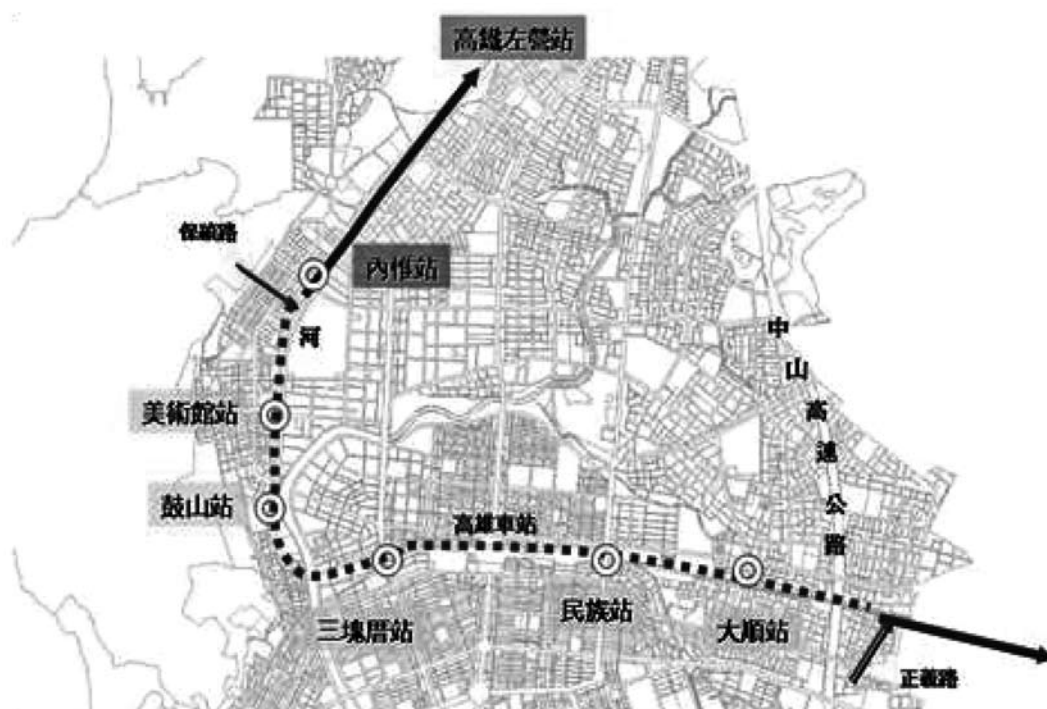


圖3 高雄市區鐵路地下化示意圖（高雄市政府都市發展局，2007）

市，分隔高雄市區為東、西向及南、北向之空間發展，致使交通系統、活動系統及都市空間連貫性皆受到阻隔與分割。鐵路地下化後，現有鐵路廊道將騰空，原被切割之道路系統與活動系統將獲得整合與融合之機會，勢必改變現有空間發展模式。第二、促使原站區及鐵路沿線周邊土地更新再發展：藉由土地使用現況分析結果得知，高雄車站周邊地區已是早期發展之商業中心，僅能發展出旅宿、零售、轉運服務及一般服務業，且道路系統較為狹窄，公園綠地等公共設施用地十分匱乏，發展空間相對受到侷限。藉由鐵路地下化後重新檢討規劃車站周邊地區，不僅可改善現有空間發展及土地使用模式，更能促進都市再發展，提升本計畫區土地使用效益及土地經濟價值。第三、重構高雄市交通路網：本計畫範圍周邊東、西向及南、北向道路均因現有縱貫鐵路之故各自發展，僅能藉由高架陸橋或地下道連通南北高雄，大多數道路系統無法平順銜接。鐵路地下化後，現有東、西向及南、北向道路系統將獲得整合機會。此外，藉由鐵路騰空廊帶之土地使用機能重塑，可整合補道路系統，建構完整交通路網。第四、加速大眾運輸的發展：高雄車站未來係以臺鐵、高雄捷運及高鐵三鐵共站為長期目標，站區規劃及站體設計已將鐵路運輸、捷運系統、中長程客運運輸以及市區公眾運輸系統一併規劃考量，藉由高雄市區鐵路地下化計畫之推動，將可加速高雄市大眾運輸之發展，進一步將高雄市推向「大眾運輸導向」之都市發展型態。第五、補充原站區及沿線周邊土地之公共空間：本計畫範圍內現行計畫公共設施用地多為鐵路用地及機關用地。高雄車站周邊商業區密集，但道路系統未臻完善，且公園、綠地、廣場等公共開放空間嚴重不足。鐵路地下化後，可劃設充足之公園、綠地、廣場等公共設施用地，並藉由騰空之鐵路廊道串連本計畫區內各公園綠地，形成完整開放空間系統，成為東西向綠軸，並與愛河藍帶結合，建構水與綠都市發展意象。

## 五、再現空間

近幾年來高雄的空間再現「吸引」了媒體的目光，從媒體所再現政治空間生產與再生產，成為實踐空間最顯著的一環；接著，接續重工業化所造成的環境運動所回應的污染壓迫的再現空間，為高雄重要的地景；最後，透過重工業化與都市歷程中，勞

動階級在高雄的「再現空間」來進一步分析空間再現意義，雖然，這必須與物質空間及空間再現交錯討論。

### （一）鎂光燈之空間再現與再現空間

南北的政治空間經驗是：「要瞭解臺北不需要到臺北，但是要理解南部不能不在南部」。這是因為媒體的「南北落差」。全球化軌跡中，臺灣支配社會發展的媒體都在臺北。然而，南部就沒有媒體？或者說，南部媒體人也不理解南部嗎？不然，南部駐地媒體人還是相當理解南部的，但是這些理解媒體人所拍攝撰寫的南部，最後還是臺北編輯台所「加工處理」或者「部份擷取」，或者「需要的時候」直接跟南部地方媒體同業「拷帶子」<sup>11</sup>。所以，南部的印象還是透過媒體的「臺北觀點」<sup>12</sup>以及置入性行銷的「業務配合」<sup>13</sup>。不可否認地，並非全部的媒體都置入性行銷來報導高雄市，但是就我曾訪談諸多介紹高雄專題的記者表示，「南北資源的差異，令她（他）們在報導高雄時，某些程度上，有同情的心理，因此，會按政府所設計的版本進行（訪談，13-3-2008）」。

民進黨城市治理的「鎂光燈」政策，<sup>14</sup>尤其1998年以後，以建立其治理的正當性認同。透過置入性行銷作為政治共識擄獲、政績美化展示、及選舉催眠幫辦。得以映入「鎂光燈」的城市景觀，藉助近二十年來，景觀建築在校園與實務的專業發展，景觀專業「配合」城市政績的快速發展，建築城市榮耀與景象（spectacle）<sup>15</sup>。實際上，高雄真的是變美了；卻美得膚淺，顧影自媚，窺鏡自憐。城市景觀反應在城市政治經濟鬥爭、以及反應在我們社會的表現；城市景觀的格局與尺度，並非只是在組織花草樹木、亭台樓閣。景觀建築結合媒體的置入行銷與報導，成為了政府「空間再現」的辦法。

---

<sup>11</sup> 2006年，我對南部地方有線系統台工作人員的訪談。

<sup>12</sup> 這裡所謂的臺北觀點裡的臺北，並非指涉地方，而是過程，中心性的支配過程。

<sup>13</sup> 2006年，我對南部地方有線系統台工作人員的訪談。

<sup>14</sup> 2007年，訪談高雄市政府新聞處許多科長及科員。

<sup>15</sup> 景象（spectacle）的概念見 Harvey, 2003, pp. 209-224.



所以在媒體鎂光燈城市治理下，「再現空間」的高雄只是「前台」景觀<sup>16</sup>，也是長期歷史脈絡。以為高雄人都像中鋼員工一樣，雖然工作辛苦，但是可以領到豐渥年終獎金，得以忍受空氣污染水污染。高雄有了城市光廊，以為全高雄人都喝咖啡，和著新文化展現新的城市驕傲。<sup>17</sup>高雄有了愛河，更是溢滿咖啡香浪漫國度。高雄振力宣傳著「捷運起跑，明天會更好」、以及 2009 年的世界運動會「全球接軌」昂首闊步的進程。夢時代的「高雄之眼」摩天輪成了新賣點。

媒體政治另一個再現空間「成效」，即「愛河的治理」。愛河真的水晏河清嗎？從熙來攘往的愛河河畔右岸往鹽埕埔看，招牌零落，黑污建築，以及閒置了十年、二十年廢墟，佔領了鹽埕區天際線；加上，位居於「壟斷地租」<sup>18</sup>優勢之新的委外私有化經營咖啡計畫搶走了頹靡不振的鹽埕埔的人潮。愛河左岸，高樓背後，前金區在偌大街廓裡，縣密都市紋理，如後金里、林投里、國民里等，連消防車都無法進入的狹窄巷弄裡，無法趕上現代生活模式胡同，只剩許多老人及遊歷在外子女，等待政策的都市更新、或者新的土地使用方式，得以轉化資產。再往愛河中上游走，過了中華二路，愛河變了一條溶氧量零的臭水溝；原來，市政府在這個地方截斷愛河中上游污水，這些污水只有在下大雨時才會冒越閘門，往下游流出；所以，下游4.5公里的出海口的潮汐作用，讓近二十年的下水管工程成果在下游變成了宣傳「愛河」的政績樣版。這是當下曾是高雄最重要的商業區（鹽埕）、文教區（前金）、及新興發展區（左營凹子底）的「後台」景觀。

作為資訊落差、鎂光燈發展政策並沒有照耀「後台」，偌大看不見的後台整備出前台演出的榮景，這個戲碼卻在高雄城市發展所糾葛在政經的鬥爭中，還原無力與蒼白的景觀（王文誠，2005）。這是「後台」掙扎協調（space of negotiation）之再現空

---

<sup>16</sup> 前台區域與後臺區域的概念來自 Anthony Giddens (1984) 《社會的構成》一書中的第三章，時間、空間與區域化。

<sup>17</sup> 針對城市光廊的分析，詳見王文誠 (2005)。

<sup>18</sup> 壟斷地租為「壟斷地租乃源於社會行動者專斷地控制了某些直接或間接可交易的項目（這些項目的某些關鍵面向乃獨特而不可重製者），歷經一段時間後，得以實現利益，增加所得」，見 Harvey (2001, 394-411)。



間，與「前台」和諧理性 (space of prescription)<sup>19</sup>之空間再現所呈現在鎂光燈下的差異。

## (二) 環境運動景觀

都市的運動景觀的空間生產，將探討在高雄市最具有代表性的後勁環保運動，這個攸關環境保護、產業發展、就業與居住的複雜問題所交織之「再現空間」。1941年日本在高雄市左營半屏山北麓設立海軍第六燃料廠，二戰後 1946 年國民政府接收第六燃料廠成立高雄煉油廠，在日本未設立海軍第六燃料廠之前，現有廠址及後勁地區就有部落聚集耕耘，後勁地區原本位於半屏山與後勁溪中游一帶的沃土，日本在半屏山北麓設廠時徵用後勁地區的部分土地，形成目前的後勁地區坐落於高雄煉油廠的北方。後勁居民大多以農為生，有些農民則在高雄煉油廠圍牆外種植水稻及菜類，居民經常會聞到從高雄煉油廠所散發出來的臭味，每逢下雨，農民所種植的樹木與菜類也會遭受到化學物質污染而枯萎。

1970 年代中央政府規劃十大建設，將石油化學工業列為十大建設之一，當時林園石化工業區、高雄臨海工業區、大社仁武工業區相繼完成建設，在國家發展掛帥主義的大張旗鼓之下 (Brohman, 1996; Castells, 2000a; Clark & Kim, 1995; Douglass, 1994; Hsu & Cheng, 2002)，造就了許多就業機會，繁榮國家經濟；卻是，藉由剝削環境的空間再生產，污染事件也隨之相繼發生。1986 年間開啟環保抗爭之門，後勁環保運動是保衛自身空間的在地社區動員，即如 Castells (2003) 所謂「保衛自身空間」的在地社區動員，對立面是高雄煉油廠污染，目標則是維護後勁地區居民的健康，提高後勁環境生活品質。即是，公民社會國家空間再現重工業化歷程的再現空間。在全球

---

<sup>19</sup> Space of negotiation 以及 space of prescription 的概念來自 Murdoch (1998)。Murdoch 的 spaces of prescription 指的是較正式化、標準化、穩定化的網絡，這些網絡中帶著不同異質特性的行動者依循著他們所遵守的慣例與程序表現出一致性的行動，而且使特定 enrolling actor (中心) 行動者為全體發言，越穩定的網絡越在堅強的位置防衛其他競爭者的登錄 (enrolment)，使網絡的轉譯不易翻轉 (irreversible)，但即使是正式化的計算模式架構的空間，仍有協商的範疇。Murdoch 的 spaces of negotiation 是變化、浮動的網絡空間，網絡的連結是暫時的、發散的，標準與規需透過彼此協商較難以建立，網絡中的個體不斷將他者登錄替代性的網絡，彼此形成變動、可調整的聯盟。

資訊網絡化下，後勁地區民眾受到環保意識日漸抬頭的影響，打破經濟發展合理化的支配，建立抵抗環境污染的戰壕，凝聚在地認同力量，參與環境運動。

1987 年 6 月 23 日後勁居民不滿高雄煉油廠興建第五輕油裂解工場而圍堵高雄煉油廠西門，從此展開長達三年多的反五輕運動，直到 1990 年 10 月行政院允諾 25 年三階段遷廠計畫，才結束抗爭。高雄煉油廠遷廠期限依政府對後勁居民的承諾是 2015 年，就整體產業發展而言，日期相當迫切，高雄煉廠工會認為：「近年來經濟不景氣，失業率居高不下，臺灣整體競爭力持續衰退下滑，如果高雄煉油廠遷廠，可能對國內經濟造成衝擊，員工也將無法就地繼續工作，於是希望政府能就地更新」。高雄大社工業區石化業者認為高雄煉油廠遷廠會中斷原料供應，也因而會牽動大社工業區內下游工廠遷廠，如此將使高雄地區喪失龐大的就業機會，連帶使工業區員工面臨失業的命運，所以也希望高雄煉油廠能有機會就地更新。高雄煉油廠認為遷廠等於關廠，恐影響當地經濟，且已投資巨額環保費用，希望說服當地居民同意轉型為高科技石化園區。但是，2004 年 7 月後勁居民成立後勁環保工作室，在廠區外圍貼上「不協調、不談判、不妥協」的三不看板，<sup>20</sup> 2006 年 7 月發表「後勁反五輕宣言」，強調中油任何回饋與補償均無法取代生命的可貴，反對中油高雄煉油廠就地轉型為高科技石化園區，堅決地要求中油實現 25 年遷廠的承諾，這即是對抗性的再現空間與回應對政府空間再現的不信任所交織錯綜複雜的空間形式。另外，在高雄的重工業化的都市歷程，國家指導的空間再現，固著於高雄市的空間實踐裡的形式，所引發的還有階級意識的再現空間。

### (三) 階級意識

2007 年高雄市長重新改選，陳菊以 1,114 票些微的票數，險勝黃俊英，入主高雄市長寶座，打破選前的各家民調的預測。這次高雄的選舉本質上是階級之爭，即廣大勞動階級對抗中產階級的選戰，為候選人本身所承載的認同所動員，加上透過各式各樣媒體所支配的訊息網絡而交織建構。陳菊被前者所認同，各家民調則由後者中產階

---

<sup>20</sup> 甚至，連學者進入田調調查，都可能被激進地拒於社區之外。

級所支配。選戰民調，因為開卡車的司機還在路上工作、工廠裡沒有受到勞基法保障的員工還在加班、鐵工廠裡焊接工人、工地裡模板工人、船艙裡的漁民、原住民的勞動朋友們都還在喝著維士比提神、勞動當中，民調當然不準。選舉結果，也因為高雄的中產階級結構還是相對薄弱，也就是高雄的勞動條件較八年前不見得改善，是勞動階級的勞動條件問題困擾著高雄的社會結構。

選舉結果的政治地理可以支持這個論點，就得票率的地理資訊來說，陳菊選票所勝出的區域分別為旗津（57.48%，漁、製造）、鹽埕（55.14%，後商業區）、前鎮（52.22%，漁、工）、三民（52.15%，工、製造）、小港（51.85%，中船、中鋼、工）、新興（49.74%，相對於前金區的中心是早期多元移民邊緣的聚集地區）；相對來說，對於多數支持黃俊英的選區，則在縉紳化的左營（58.66%）、苓雅（尤其東苓雅，西苓雅應該反之）（50.55%）、鼓山（50.87%），文教前金區（49.27%），左營（58.66%）、鼓山（50.87%）的眷村，及近年浮現的大學城楠梓區（51.14%）。這個結果，符合了本文的假說。

弔詭之處在於，認同的力量不是在於所作所為，而是什麼或者相信什麼來組織意義。所以，高雄市的勞動階級不選擇具有經濟、管理學能力的大學教授，極可能改善他們勞動條件的學者，而選擇了這個階級所營造的認同。即，黃俊英中箭落馬，為非戰之罪，是認同的力量所動員，是先驗的。也就是說，這次高雄選舉結果，讓我們越來越清楚社會按全球化網絡與自我間的兩極的空間再現與再現空間而重新結構（Castells, 1996, 2000b; Lefebvre, 1991）。這個網絡的形構，即階級意識所再現空間在於民進黨高雄執行八年的媒體操作，如前面「媒體政治」所強調，1998年後民進黨執政高雄的「鎂光燈」政策，讓高雄人都「相信」高雄變美了、愛河變美了之空間再現的認同力量。

## 六、討論與結論

經過以上對高雄與都市景觀空間分析與詮釋，我將進一步討論，空間生產在高雄的形式與意義，以下提出幾點政策性意涵作為結論。

第一、空間自明性：高雄市具有其都市特徵，明晰而獨特的自明性。自明性來自各個進入高雄暨市區內十條平行寬敞道路的組成通道意象；自明性來自市民於 2007 年選出的左營蓮池潭春秋閣、東帝士八五大樓、愛河鰲燈、高雄市美術館、西子灣堤岸、城市光廊、科學工藝博物館、五福路建國橋間之愛河段、中山大學建築、百立海洋帝國的等重要地標意象（林秀麗，2007），還有崛起中的夢時代廣場商圈；自明性來自分區鮮明的各行政與產業區域；當然，自明性還來自工業的生產與再生產意象。

第二、流行音樂中心結合世貿會展中心、高雄港國際旅運航廈，將引動高雄舊港區碼頭和周邊地區再開發，全面帶動海洋高雄國際觀光經濟文化發展（高雄市政府都市發展局，2007），其空間再現在於產業發展，將產業視為空間再現，是高雄市在面臨產業轉型的同時，所必須反思的根本性發展方式；而非建築導向，再造就蚊子館的建築再現本身。另外，高雄市區鐵路地下化縫合的空間再現於隔離的終結，某些程度反應了臺灣必須縫補的族群關係及人與人的關係。

第三、高雄所面對中央指導棋與轉型的困難度：某些程度，中央支配的權力無地方與地方無權的空間發展，將失去地方性與地方協調。上述的「流行音樂中心」與「市區鐵路地下化」的計畫即是如此，至少來說，前者涉及了土地所有權的協調，後者則是財務支配權。另外，工業污染與轉型都在中央尚未意識的同時，逐漸弱化了地區工業發展的氛圍。

第四、產業轉型：高雄煉油廠遷廠與工業景觀變遷所引發議題：第一、失業的勞動力：大社工業區石化業者主要原料的供應是來自於高雄煉油廠，若高雄煉油廠遷廠，使該工業區原料供應鏈中斷，又因在南部地區短期內無其他石化工廠取代高雄煉油廠供應鏈，即使遷廠，員工仍須面臨失業問題。第二、大社工業區石化業者原料供應斷鏈：大社工業區與高雄煉油廠間僅隔約一公里，區域間以管線輸送原料，完整的原料供應鏈，減少空間摩擦，利於石化業工業地域群聚。第三、經濟發展：1990 年政府承諾 25 年遷廠，因為八輕將會在屏東動工興建，以銜接五輕，後來八輕延宕；加上，大社石化工業專區係以高雄煉油廠為供料源頭，如果高雄煉油廠停產，大社工業區也無法存在，國內石化工業地域將受挑戰第四、都市發展：高雄市的區域發展重心已由高雄火車站向南北延伸，最近完成的高速鐵路及高雄區捷運系統，活化高雄市



的空間網路，高鐵及高捷在左營共構，加上高速公路又已延伸至左營，強化了左營地區的區位條件。而高雄煉油廠的動向，對影響高雄的都市發展。

第五、階級關係：高雄市發展的內在矛盾存在於的資產與勞動階級關係的再生產。就 2007 年市長選舉來說，國民黨認為民進黨操作「本土意識」奏效，如何找出「本土新價值」，在國民黨紛紛論述必須審慎思考「本土意識」、並強調培養高雄「在地」人才、「臺語」論述政策能力的同時。弔詭的是，這樣的論述，無非宣稱國民黨就是「若非 q 則 p」的「外來政權」。「本土意識」是選舉用的政治術語，如果，國民黨還只是被這種狹隘的論述與實踐，化約為無法掙脫的緊箍咒語，把臺灣治理化約為概念性的「本土」來對應菁英的「全球」，那麼在臺灣的發展歷史脈絡中，總是傾向於模糊歷史與地理，而將「高雄學」<sup>21</sup>從個人所鑲嵌的社會關係中抽離出來分析。

高雄學得從歷史出發，1945 年日本殖民之後的臺灣，藉由農業支持國防、經濟、工業、政策、穩定社會，到近來支持 WTO，牲農民，受到政策剝削；工業的發展，高雄 牲環境不經濟，創造臺灣經濟，多少高雄及移民高雄的子女，呼應工業化國家發展掛帥的指令，國中、高職畢進入了底層勞動場域，成千上萬沒有工會、任勞任怨、配合加班、不計勞動環境的婦女投入加工出口區；1980 年代，臺灣工業轉型，國家集合資源建構全球流動的科學工業園區，隨著資本市場的投機性格，臺灣進入了一個前所未有的全球資訊資本主義的轉型。於是，長期 牲勞動階級歷史地形構造了發展掛帥的「南方」，「高雄學」裡的「南方」。所以，並非是「本土意識」讓國民黨失去政權，而是「階級」血液裡意識的召喚。長期來，除了資產階級，被國家保障的卻僅有軍公教階層，在高雄偌大的勞工並得不到的勞基法與勞退新制的保障，勞動、邊緣階級情何以堪。「政府沒有錢」是「高雄」體諒政府的善良公民與犬儒交織的圖像。國家有能力且要扮演照顧人民的責任，尤其勞動階級，這需要點具體政策，也順道提醒當局重視階級。而我們缺乏的是「歷史思維」與「階級意識」，如何誠惶誠恐面對「歷史之債」<sup>22</sup>，透過高雄學瞭解高雄地理。

<sup>21</sup> 高雄學指涉 Said (2003) 所謂「東方主義」，主客體間的地理想像，及「我群」及「他者」的辨識。

<sup>22</sup> 「歷史之債」這個概念，引用自夏鑄九 & 成露茜，1999。



第七、深耕細耘的營造取代媒體政治：「高雄港」是南部歷史與地理脈絡裡工業發展的重要指標，但是「鎂光燈」取代了這個指標。這對南臺灣的發展，是個重大的警訊。這個警訊同時也包括了，長期肩負臺灣工業發展的重鎮，當下隨著全球產業位移，高雄步向後工業化城市，以及 2016 年政府對高雄煉油總廠遷出高雄的承諾，遷出後影響十六萬勞工的家戶。另外，城市光廊的空間再現，令剛推出以光景營造夜間景觀特色時，吸引不少民眾為之驚艷；但隨著光廊仿效風效應，高雄縣府也營造出「鳳凌廣場」及「街頭劇場」，都有如城市光廊翻版，光廊景致喪失新鮮感。再如愛河畔的「河邊曼波」露天咖啡座，也曾興起一股遊客到愛河畔喝咖啡休閒風，創造一個月約 200 萬元的營收；但市府第二次招標接手的「水漾愛河」在同一地點，目前平均業績僅及河邊曼波的一半，顯見「到愛河畔喝咖啡」風氣不如以往（林秀麗，2007）。

最後，媒體在高雄的經驗所扮演市政官僚所再現空間生產與再生產，令空間再現獲得「一致性」的認同，以宣揚政績；但是，鎂光燈之外，城市生產方式的變遷即將劇烈地衝擊高雄經濟，城市生產的結果也將大尺度地轉化高雄景觀。

## 徵引文獻

- 王文誠，2005，〈後現代狀況中的城市驕傲：評高雄市城市光廊景觀設計〉。於王文誠等編，《多元文化與後殖民空間：空間再詮釋》（pp. 11-22）。臺南縣：崑山科技大學空間設計系出版。
- 余秋雨，1992，《文化苦旅》。臺北：爾雅出版社。
- 吳連賞，2004，〈人與地的互動與對話－高雄港都的再規劃個案研究〉。《中山思想與人文社會科學學術研討會論文集》，嘉義：吳鳳技術學院主辦，pp. 79-106。
- 李永展，1995，〈百年來高雄都市發展之變遷及未來展望〉。《都市與計劃》，22(1)，pp. 123-137。
- 周志龍，2002，〈全球化、國土策略與臺灣都市系統變遷〉。《都市與計劃》，29(4)，pp. 491-512。
- 周志龍，2004，〈臺灣新都市主義與都市規劃的挑戰〉。《都市與計劃》，31(3)，pp. 195-213。
- 林秀麗，2007，〈水岸光景不新鮮了，風光不再〉。《中國時報》，高市澎新聞（29 August 2007）。
- 金家禾，1999，〈邁向世界都市之臺北都會區產業結構與空間分佈變遷〉。《都市與計劃》，26(2)，pp. 95-112。
- 夏鑄九 & 成露茜，1999，〈歷史之債？：臺灣的領域治理與跨領域之社會〉。《城市與設計學報》，7/8，pp. 57-92。
- 高雄市政府主計畫，2007，《高雄市統計年報》。高雄市政府主計處編印。
- 劉小蘭 & 陳維斌，1996，〈都市發展過程之研究-以臺中市為例〉。《都市與計劃》，23(1)，pp. 55-74。
- Benjamin, W. 1999. *The Arcades Project*. Trans. H. Eiland and K. McLaughlin, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Brohman, J. 1996. "Postwar Development in the Asian NICs: Does the Neoliberal Model Fit

- Reality?" *Economic Geography*, 72(2), 107-131.
- Calvino, I. 2004. *Hermit in Paris: Autobiographical Writings*, trans. McLaughlin, Martin, Random House Inc.
- Castells, M. 1996. "The Net and the Self: Working Notes for A Critical Theory of the Informational Society." *Critique of Anthropology*, 16(1), 9-38.
- Castells, M. 2000a. *End of Millennium* (2nd ed. Vol. III). Oxford: Blackwell.
- Castells, M. 2000b. *The Rise of the Network Society* (2nd ed. Vol. I). Oxford: Blackwell.
- Castells, M. 2003. *The Power of Identity* (2nd ed. Vol. II). Oxford: Blackwell.
- Clark, G. L., & Kim, W. B. 1995. *Asian NIEs in the Global Economy*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Douglass, M. 1994. "The Developmental State and the NIEs of Asia." *Environment and Planning A*, 26, 543-566.
- Giddens, A. 1984. *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Berkeley: University of California Press.
- Harvey, D. 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford, England: Blackwell.
- Harvey, D. 2001. *Spaces of Capital : Towards a Critical Geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. 2003. *Paris, Capital of Modernity*. New York: Routledge.
- Harvey, D. 2006. *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. London; New York, NY: Verso.
- Hsu, J.-Y., & Cheng, L.-L. 2002. "Revisiting Economic Development in Post-war Taiwan: The Dynamic Process of Geographical Industrialization." *Regional Studies*, 36, 897-908.
- Kwok, R. Y.-W. 2005. *Globalizing Taipei: The Political Economy of Spatial Development*. New York: Routledge.
- Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Oxford: Basil Blackwell.

- Lynch, K. 1960. *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts, and London: M.I.T. Press.
- Lynch, K. 1972. *What Time is this Place?* Cambridge, Massachusetts, and London: M.I.T. Press.
- Lynch, K. 1976. *Managing the Sense of a Region*. Cambridge, Massachusetts, and London: M.I.T. Press.
- Lynch, K. 1981. *A Theory of Good City Form*. Cambridge, Massachusetts, and London: M.I.T. Press.
- Murdoch, J. 1998. "The Spaces of Actor-Network Theory." *Geoforum*, 29(4), 357-374.
- Said, E. W. 2003. *Orientalism*. London: Penguin Books. (First edition publish in 1995).
- Soja, E. W. 1996. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other Real-and-imagined Places*. Cambridge, Mass.: Blackwell.

# Spatial Analysis of Urban Landscape Change in Kaohsiung

*Wang, Wen-Cheng\**

## Abstract

Kaohsiung with its relatively high accessible harbor to the East Asia experiences the diversity of cultural impacts to shape the uniqueness, trade, immigrant, society and culture. This paper based on the long-term on-site observations and investigation in Kaohsiung, particularly to 1998 thereafter as Democracy Progress Party in power of ruling the city, attempts on the perspectives of urban, political geography and social space to propose an analytical framework for scrutinizing the development of urban landscape. By definition of urban spatial structure and social meaning of Kaohsiung, this paper launches from urban geography of Kaohsiung and its supported metropolitan region in new formation of spatial structure in information age. Then, this paper elaborates the identity of Kaohsiung, based on its city image to draw out the various and vibrant Kaohsiung city textures. Finally, the discussion of the ‘representation of space’ and ‘space of representation’ in urban development reflected on the social spaces and critiques on landscape show the meanings of social space and the contexts of spatial culture of Kaohsiung.

**Keywords:** Urban Geography, Landscape Change, representation of space, space of representation

---

\* Department of Geography, National Taiwan Normal University. [wwang@ntnu.edu.tw](mailto:wwang@ntnu.edu.tw)



海洋文化學刊 第四期（2008.6）

收稿日期：97.03.21

修改日期：97.05.16

接受日期：97.06.13

# *Oceanic Culture Journal*

NO.4  
June. 2008

## **Contents**

### **【 Lectures 】**

<i>Ng, Kim-Chew</i>	Superfluous Discourse on the Nanyang Local Color in the Writings of the Traveller-Poets: The Case of Kang Youwei	1
<i>Chen, Jing-Rong</i>	The Tutties of 'Naming', 'Faith' and 'Ocean' — An Exploration into the Oral Literature of Da Wu's 'Animal Story' and Cultural Meaning	25
<i>Chang, Hsiu-Jung</i>	A Study of the Chaozhou Tumults in the Late Ming Period	49
<i>MATSUURA AKIRA</i>	Navigation of Coastal Sailing Vessels off Shantung Province During the Ching Dynasty	91
<i>Kang, Ger-Wen</i>	Research on Marine Dissemination of the Architectural Decorative Culture: Based on the Decorative Tiles Among Taiwan, Malaysia and Singapore	115
<i>Hong, Sao-yang</i>	Taiwan Shipbuilding Corporation's Technology Learning and Cultivation after Post War Period	153
<i>Wang, Wen-Cheng</i>	Spatial Analysis of Urban Landscape Change in Kaohsiung	195

# *Oceanic Culture Journal*

NO.4

June. 2008

<b>Editor-in-Chief</b>	<i>Huang, Li-Sheng</i>
<b>Executive Editor</b>	<i>Ying, Chun-Hao</i>
<b>Editorial Board</b>	<i>Wang, Joan Shiow-huey   An, Chia-Fang   Wu, Chih-Hsiung Lin Ku-Jung   Tsai, Hsiu-chih   Hsueh, May</i>
<b>English Editor</b>	<i>Tsai, Hsiu-chih</i>
<b>Editorial Assistant</b>	<i>Chang, Hsin-Ni</i>
<b>Calligrapher</b>	<i>Tong, Yang-Tze</i>

Distributor	<i>President Kuo-Tien Lee</i>
Publisher	<i>Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University</i>
Address	<i>2 Pei Ning Road, Keelung 20224 Taiwan Republic of China</i>
Phone	<i>886-2-2462-2192#2010</i>
Fax	<i>886-2-22463-4695</i>
Website	<i><a href="http://ntouioc.ntou.edu.tw/">http://ntouioc.ntou.edu.tw/</a></i>

Article titles and full papers appear at

*<http://ntouioc.ntou.edu.tw/>*

Other physical medium editions   NO

Journal first issued on December 2005 ( bi-annually since 2008 )

E-mail	<i><a href="mailto:culture@mail.ntou.edu.tw">culture@mail.ntou.edu.tw</a></i>
GPN	<i>2009404176</i>
ISSN	<i>1994-8123</i>
Subscriptims	<i>Wunan BookStore 300NT</i>

All rights reserved; no part of this publication may be reproduced, or transmitted in any form or by any means, or without either the permission of the publishers, or the authors.