

論文

穿月噴雲一氣通—

日治時期臺灣傳統漢詩的縱貫鐵道書寫(下)

周志仁*

※ ※ ※

五、海線鐵道修築及沿途城鎮發展

清廷統治時期，百弊叢生，鐵道運輸入不敷出，仰賴官方奧援。及至日治時期，臺灣鐵道捨棄中國科層式的人治模式，而改循日本科學化的企業管理，大正 6（1917）年鐵路營運經常性年歲入高達 570 萬圓，歲出為 350 萬圓，⁸⁶此時還因運輸不及發生「滯貨事件」，⁸⁷爲了疏運費，總督府特別撥款 1,500 萬修築海線鐵道。

海線鐵道建設花費縱貫鐵道 7 年的淨利盈餘，並且不易修築，⁸⁸但更大的阻力是山線地區各界人士擔心被邊緣化而群起反對，直到明石元二郎總督採強硬手段，才平息異議。大正 11（1922）年，海線鐵通車滯貨解除，⁸⁹海線的交通大幅改善，⁹⁰當時高美（清水）區長陳基六，即常藉火車往返各地，例如寫成於大正 13（1924）年的〈員林道中〉，即述及交通方便：

騷壇待鬥新旗鼓，驛路相隨舊劍琴。

* 國立中興大學中國文學系博士，現任臺中市文化局葫蘆墩文化中心展演股股長。

⁸⁶ 戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島臺灣鐵道》（臺北：臺灣博物館，2009 年 11 月初版），頁 12。

⁸⁷ 隨著歐戰勃發的景氣刺激，還有 1916 年台灣勸業共進會的舉行，整個島上的產業快速發達，到 1917 年下半年度，待運的鐵道貨物激增，但從貫鐵路三義至泰安大坡度的瓶頸，造成了全線的滯貨現象，鐵道部增購車輛並日夜兼行加以運輸，仍無法解除。詳見洪致文，《珍藏世紀台灣鐵道—幹線鐵路篇》（臺北：時報文化出版企業公司，2000 年 12 月 31 日初版），頁 34。

⁸⁸ 海線地帶風沙大，海埔地土質鬆軟，河川出海口處河面廣闊等因素交織下，需有更高的鐵道架設技術。

⁸⁹ 旅行人誌編輯室，《臺灣鐵道祕境慢旅》（臺北：英屬蓋曼群島商家庭傳媒公司城邦分公司，2016 年 3 月初版），頁 21。

⁹⁰ 高成鳳，《植民地の鉄道》（東京都：株式会社日本經濟評論社，2006 年 1 月 18 日），頁 27。

汽笛一聲天欲暝，菊花香裡下員林。⁹¹

海線鐵道的通車，陳基六無須跋山涉水至臺中或彰化，才能搭火車，節省下的時間令其更悠閒，身心更舒暢。

除了海線居民得以便利出遊，外地的居民也更能夠來往該地，斗六吟社詞宗黃紹謨〈留別梧津楊子江詞友〉，即道出海線火車直達的喜悅：

桃源此日幸知津，詩酒論交分外親。

回首同車沙轆驛，春風一路送行人。⁹²

透過海線的鐵道，黃紹謨可以搭車至沙鹿，再轉手押臺車至梧棲訪文友，火車的便利可以免去舟車勞頓，留下更美好的回憶。

海線鐵路解決滯貨的問題，至此海線成為縱貫鐵路正線，山線反而成為臺中支線。但海線鐵道的興建，並未使臺中市區沒落，反而因為山海線的完成，使得南北人群與貨物分流（爾後貨物列車多經海線，長途客運快車多走山線）更加暢通，帶動臺中地區的發展，也進而帶動全臺各地區資源的開發。

滯貨解除後，許多工廠在驛站旁紛紛成立，楊爾材甫自嘉義東石遷至打貓，經營釀酒業，留有〈打貓竹枝詞〉，即如詩中所言：

鐵道驛前造酒場，香醪⁹³名號是瓊漿⁹⁴。

東西鼎峙雙舂米⁹⁵，汽笛聲吹亂夕陽。⁹⁶

民雄舊名「打貓」，後因名稱不雅而改名。民雄位居嘉義北部，是雲林與嘉義間的交通輻輳地，許多農產品在此聚集，在詩中可以看到日治時代造酒業的興盛。時至今日，民雄酒廠仍以「玉山高粱」，聞名全臺。

嘉義的繁榮，更勝民雄，首位辯護士賴雨若〈嘉義市制施行五週年⁹⁷紀念詩〉，見證因鐵道運輸帶來城市的繁華：

東西南北交通便，貨物行人集驛頭。

⁹¹ 此詩收於林資修，《櫟社第一集·鰲峰詩鈔》，又載陳漢光，《臺灣詩錄》。

⁹² 此詩收於《臺南新報》，「詩壇」欄，1922年3月24日，第6版。

⁹³ 香醪，混含渣滓的濁酒。

⁹⁴ 瓊漿，比喻美酒。《楚辭·宋玉·招魂》：「華酌既陳，有瓊漿些。」

⁹⁵ 雙舂米，搗米去糠，使成潔淨的白米，以便製酒。

⁹⁶ 此詩收於楊爾材《近樗吟草》，又載《臺灣文藝叢誌》第1年第5號，「詞苑」欄，1919年5月1日。

⁹⁷ 1930年，嘉義街改制為嘉義市。

軌道中心誇島內，登山鐵道報全球。⁹⁸

由於縱貫鐵路的開通，以及阿里山林業的開發，使嘉義成為貨物集散地，火車站總是熙來攘往的人潮，十分地熱鬧。嘉義的崛起得利於縱貫鐵道、北港糖鐵、阿里山林鐵，三條鐵道在此交會，成為嘉南平原的大城市。

六、日治詩社擊鉢的「火車」意象

康熙 36（1697）年，郁永河因福州火藥庫爆炸，奉命渡臺採硫磺，自臺南府城經過近一個月的長途跋涉，方能到達北投，⁹⁹待縱貫線全線通車，朝發夕至的臺北、高雄一日生活圈已達成。新的交通型態改變臺灣人的生活方式，這些改變，被當時文人以漢詩體裁描繪出，也成為文學與科技結合的新形式。

日本佔領臺灣後，將日本鐵道制度移植臺灣，¹⁰⁰除客車分等，¹⁰¹更發行夜車。有臺灣現代文學之父美譽的賴和，曾以漢詩作〈十一月九日寄與烈兄稿〉，即寫自臺北搭夜車回彰化的情景：

無須問消息，不日搭車回。殘月疏星裡，寒風汽笛催¹⁰²。

夜車深夜由臺北開出，至彰化即是清晨時分，冬季曉光未開之時，冷冽難當，但賴醫師反而有踽踽獨行的颯爽。同時期有搭乘夜車經驗的，還有高雄的鄭坤五，他的〈為開畫會夜車北上值五月十三賽會車中人滿苦無立錫之地〉寫道：

⁹⁸ 此詩收於《壺仙詩集·壺仙賴雨若先生遺稿二集》。

⁹⁹ 許俊雅，《裨海紀遊校釋》（臺北市：國立編譯館，2009年6月初版），頁240-243。

¹⁰⁰ 1872年，日本第一條鐵道—新橋橫濱線誕生，讓原本10小時的旅程，縮短為53分鐘，但因為票價過高，僅有外國人與官員搭乘，一般人無法企及。為了鼓勵民眾踴躍搭乘，特別將車廂分為三等，差別費率的訂定，甚至捨棄按里程單價乘以距離的收費制度，改依遠距離遞減法計算，讓票價更親民，從而帶動搭乘火車的人口。

¹⁰¹ 據林衡道口述：當年的火車車廂是木造，車身顏色是黑色的，一等車則塗有一條白色橫帶，二等車是藍色帶，三等車是紅色帶，顏色鮮艷奪目。不但車廂是木造，三等車的椅子也是木造。一等車，車內有幾個小房間，每一房間坐四人，座位是皮沙發。二等車沒有隔成小房間，座位是藍色的絲絨沙發。三等是木椅，四個人面對面而坐，木椅的顏色是金黃色的，相當雅致。詳見林衡道，《戀戀臺灣風情—走過日治時典的這些人那些事》（臺北市：紅螞蟻圖書公司，2014年7月1日2版），頁90。

¹⁰² 此詩收於《賴和手稿集·漢詩卷上》（彰化：賴和文教基金會）。

旅客座盈人汲汲，寢臺車隱夜悠悠。

世間何處愁拘束，肯費黃金便自由。¹⁰³

後來的夜車加掛臥舖車廂，讓行旅更方便，¹⁰⁴然而若為節省經費，想搭普通夜車，或在大節日時，可能也會有苦無立錐之地的窘境。

大正 3（1914）年，又開始南北對發直通「急行」列車，根據記載，開通的縱貫線北高急行，早上 8 時 50 分由基隆發車，9 點半至臺北，於 13 時 2 分至臺中，最後在 17 時 5 分抵高雄，臺北至高雄旅程僅花費 7 小時 35 分。¹⁰⁵當時列車編成由南向北依序為行李車、頭、二、三等木造客車，自大正元（1912）年起也掛食堂車，提供西餐或快餐。在當時快捷的火車，不僅是人人消費得起的交通工具，更是出外最好的選擇。瀛社詩人歐陽朝煌〈汽車〉，即寫出當時的景象：

朝發南瀛夜北津，行成千里幾時辰。

青黃¹⁰⁶兩岸未明辨，已歷山巔過水濱。¹⁰⁷

火車的便捷迅速，從臺南至臺北朝發夕至，還未看清新秧或熟穀，已經穿山過水，到達目的地。

清領末期，只有基隆、新竹間有火車運行，明治 41（1908）年後火車已延長至打狗，火車成為臺灣人民日常生活的一部分。此時南北詩社的擊鉢吟，亦常以「火車」為題，屢見不鮮，如嘉義海東擊鉢吟社詩題即以火車為題，賴雨若〈火車〉擬題如下：

煤煙瀾漫水煙蒸，笛響輪迴勢莫凌。

軋軋聲中山野走，行舟陸地未為能。¹⁰⁸

詩社擊鉢最常以熟悉的事物為題，以考驗詩人的才思與涵養，全詩將當

¹⁰³ 此詩收於《九曲堂詩集》〈鸚鵡篇〉，又載《臺灣日日新報》，「詩壇」欄，1925 年 7 月 12 日，第四版、《臺灣時報》，「詞苑」欄，1925 年 8 月 15 日。

¹⁰⁴ 當時的寢臺列車，頭等臥舖加 7 圓，二等下舖外加 4 圓，上舖 3 圓，普通車廂沒有睡舖，如路途中肚子餓了，那時還有鐵路便當，用小木匣裝，附湯，一份也只要五毛錢。

¹⁰⁵ 洪致文，《珍藏世紀台灣鐵道——幹線鐵路篇》（臺北：時報文化出版企業公司，2000 年 12 月 31 日初版），頁 118。

¹⁰⁶ 青黃，指綠色的新秧與黃熟的舊穀。宋·范成大〈晚步東郊〉：「水墨依林寺，青黃負郭田。」

¹⁰⁷ 此詩收於《臺灣日日新報》，「瀛社詩壇」欄，1913 年 9 月 7 日，第 6 版。

¹⁰⁸ 此詩收於《壺仙詩集·壺仙賴雨若先生遺稿初集》。

時火車行進間的情景描摹得有聲有色，大正 5（1916）年，潭子秀才傅錫祺也在霧峰萊園的櫟社小集擊鉢吟，以〈汽車〉為題，小試成韻：

天下軌皆同，轉轉疾似風。五行炎上火¹⁰⁹，百足不僵蟲¹¹⁰。

寒澆¹¹¹行舟力，張騫鑿空功。往還五日日，得便感神工¹¹²。

鐵軌運行快速如風以火驅動，列車長長就如蜈蚣般，就如寒澆能陸上行舟，也能像張騫行至千里之外，往還迅速，真令人讚嘆西方科技的功勞。本首詩將中國五行、神話與歷史故事，與西方科技相結合，臺灣人海島民族的性格造成對西方事物不排斥，反而有更多包容性。土城詩人王少濤在昭和 39（1906）年詠霓吟社課題〈火車〉，所感所發亦有相同的況味：

似箭驅馳疾汽車，往來載客賦歸歟。

何誰奪得天公巧，共說西洋製造初。¹¹³

臺灣人具備島國民族的特質，對於新事物接收度特別快，尤其在乙未之時見到日軍以迅雷不及掩耳之勢，以新器物攻城略地，治理臺灣期間，又不斷地引進科技事物，如自來水、電話、汽車……等，臺灣人屬於島民性格，對於有益民生的新事物，不僅不排斥，甚至享受其帶來的舒適與便利性。

七、車站送往迎來的場景

臺灣的火車站的名稱，從日治初期的「停車場」，到了大正 9（1920）年起，陸續改稱「駅」。¹¹⁴日本人對於車站建築，絕不僅著重清廷票房的

¹⁰⁹ 炎上火，火之性炎盛而升上，故稱火為「炎上」。《書經·洪範》：「水曰潤下，火曰炎上。」

¹¹⁰ 不僵蟲，指蜈蚣，或馬陸。

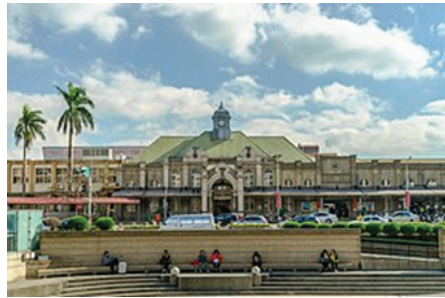
¹¹¹ 寒澆，一作冪，妘姓，寒氏，名澆，因曾被封於過，又稱「過澆」。夏朝東夷伯明氏人，父寒浞。寒澆為人力大，頗善水性，強於水戰，甚至能陸地行舟。被後世尊為水仙尊王之一。

¹¹² 此詩收於傅錫祺《鶴亭詩集》。

¹¹³ 此詩收於《詠霓吟社詩集》。

¹¹⁴ 日文中的「駅」一詞，是由江戶時代的宿駅制度發展而來。明治時代後，「駅」的稱呼，讓人聯想到過去的舊時代，因此，「ステーション」(station)站和「停車場」的稱呼，成為象徵新時代文明的名稱。1914 年東京停車場改建完成，並正式命名為「東京駅」，隨後全國進行更名，至今日文仍以「駅」代表車站。詳見富田昭次著；廖怡靜譯，《觀光時代：近代日本的旅行生活》（臺北市：蔚藍文化出版公司，2015 年 9 月初版），頁 195-197。

功能。在日治時代縱貫線起始站—基隆，採用文藝復興樣式，原是清朝終點的新竹站，更從簡陋的木屋，搖身成為華麗的巴洛克式建築¹¹⁵，許多未遭戰火或都市化拆除的火車站¹¹⁶，皆能見證日治時期公共建築的用心，也皆成為臺灣當世知名古蹟。



日治時期興建的新竹車站
(資料來源：維基百科)

臺北車站是日治時期最大車站，也設計成如同東京車站的辰野式¹¹⁷具中央車站功能的建築，自總督府引進標準時間制後，火車行進有賴時間的準確性，大門前懸有大時鐘，¹¹⁸鐘錶未發達的時代，各車站的高懸的大時鐘，成為各地方民眾對時的依據，也培養民眾守時的觀念。日治時期火車準點率極高，漢詩述寫因遲到而搭不上火車作品也甚多，如楊爾材〈歸自羅山赴汽車不及〉：

曉到羅山暮欲歸，驛亭車去疾如飛。

茫茫客思憑誰訴，獨自徘徊對夕暉。¹¹⁹

此時楊爾材從民雄至嘉義洽公，因趕不上火車，只能獨自對著夕照，空有望塵莫及的慨嘆。但火車偶爾也會因故而誤點，臺中的王竹修即有一次在員林遇上了火車大誤點，在焦躁枯等時，作〈次說劍員林驛待車不至口占韻〉：

¹¹⁵大正 2 年（1913），日人斥資 22,500 銀元興建新站房，由松崎萬長設計，完工後，一棟磚造，充滿巴洛克風格的新竹驛出現。這種流行於大正年間的建築式樣，除了當作城市的玄關，也有誇耀帝國統治的意味。擁有中央盃甲式鐘塔，四急斜式瓦頂的新竹驛，入口處上方有一個三角形的山頭，左右側各有一個牛眼窗，下方則設計成拱門，拱門兩側各有一根墊高的圓柱，超凡的氣勢，成為台灣車站建築的代表作。詳見戴震宇，《台灣鐵道完全揭祕》（新北市：遠足文化事業公司，2010 年 7 月 1 版），頁 45。

¹¹⁶如新竹火車站、臺中火車站、臺南火車站、高雄火車站……等。

¹¹⁷辰野金吾，日本建築師，畢業於工部大學校（今東京大學工學院），後留學英國，為日本第一代建築師，最著名作品為東京車站。

¹¹⁸莊永明，《城內舊事：臺北建城 130 年》（臺北市：臺北市文獻委員會，2014 年 8 月初版），頁 238。

¹¹⁹此詩收於楊爾材《近樗吟草》。

萬家煙火晚燈銷，驛路停鞭太寂寥。

聞說飛車能守信，豈知不及廣陵潮¹²⁰。

臺灣的火車一向準時，卻在今晚誤點。晚上萬家燈火，令員林火車站更顯寂寥，當時也無即時顯示的跑馬燈或是像現代 app 其他公告方式，唯一能做的事—就是等待。

日治時期許多人利用火車至遠地洽公、行旅、通勤，再加上夜車的通行，車站終日送往迎來，人聲鼎沸，最常見就是親友之間的送行與離別，就如同瀛社社長謝汝銓〈驛頭所見〉一詩所述及情人的送別：

驛頭潛送遠游人，癡立庭中淚濕巾。

強把檀郎¹²¹輕載去，無情聲動火車輪。¹²²

火車載人到遠方，郎情妹意也將思念帶向遠方，離人心中秋，無情的火車聲化為離人淚，新港區街長林維朝〈寄懷〉，亦有異曲同工的妙境：

臨歧¹²³話別不勝情，相對無言暗淚傾。

偏是驛頭風笛急，聲聲吹作斷腸聲。¹²⁴

火車所行之處山高水長，自此一別，有百里之遙，然而送行的心境南北皆同，為到愁人耳皆為斷腸聲，車站角落旁互道思念、訴盡衷情、添飯加衣……臨別絮語，是車站日日上演的場景。由火車、驛頭、汽笛所構築送別的畫面，在今天流行歌詞字裡行間亦常見¹²⁵，「車站送別」也成為日治時代漢詩盛行題材之一。

除了送別的離愁，也有迎接來賓前來的喜悅，如嘉義第一位西醫林玉書〈重來臺島王亞南氏道出嘉義偕鴉社同人歡迎於驛前車次〉，即是迎接闊違多時的大書法家王亞南：

一別動經歲，相逢喜欲顛。春風猶料峭，明月正團圓。

¹²⁰ 此詩收於《臺灣新聞》，「臺灣漢詩壇」欄，1940年2月22日，第6版。

¹²¹ 晉潘岳小字檀奴，因其容貌美好，風度瀟灑，為當時眾多婦女心儀的對象，後世遂以「檀郎」做為婦女對夫婿或所喜歡的人的美稱。

¹²² 此詩收於《奎府樓詩草》。

¹²³ 相送至歧路而分別。唐·賈島〈送陝府王建司馬〉：「杜陵惆悵臨歧餞，未寢月前多展蹤。」

¹²⁴ 此詩收於陳素雲，《林維朝詩文集·初嘯集》。

¹²⁵ 如張秀卿〈車站〉、姜育恆〈驛動的心〉、林強〈向前行〉等所描寫者。

好把花燈鬧，來迎彩筆妍。願教倍矍鑠，詩酒共流連。¹²⁶

江蘇文士王亞南，任職於中國大陸各大學校的圖畫科，兼擅六體，是當時有名的書畫家，曾擔任板橋林家西席，大正 14(1925)年以 75 歲高齡，二度渡海來臺遊歷，所到之處備受各地文人禮遇，更為臺灣畫壇刮起一陣旋風，車站成為眾文友為其接風洗塵處。

除了私人情誼，日本治臺官員亦利用火車視察各地建設，時任臺中區長的櫟社詩人林耀亭，即必須前往接待，〈豐原驛歡迎平塚總務長官¹²⁷遇雨〉，即是抒寫雨中接車的心情：

輶軒¹²⁸問俗聽民聲，一視同仁答聖明。

天意亦知公素抱，¹²⁹沛然霖雨慰蒼生。¹³⁰

此時正邁入殖民的中後期，開始同化政策，總督府民政長官平塚廣義至全島各地巡查，豐原居臺中門戶，為交通輻輳地，常為總督府官員視察臺中的首站，每逢南下蒞訪，總是將車站擠得水泄不通，擔任臺中區長的林耀亭，也不免北上豐原，為長官接風洗塵。民政長官來地方本屬難得，透過面對面的接觸，也能將民情上達，所以被視為「及時雨」。



左圖：日治時期興建的臺中車站

右圖：日治時期興建的高雄車站

(資料來源：維基百科)

八、鐵道促進詩友互訪

¹²⁶此詩收於《臺南新報》，「詩壇」欄，1930年2月18日，第6版。

¹²⁷平塚廣義(1875年9月2日—1948年1月26日)，日本山形縣人，於1932年1月接任臺灣總督府總務長官，積極於臺灣實施同化政策。

¹²⁸輶軒，古代天子之使臣所乘的輕便車子。

¹²⁹素抱，平素的志趣、抱負。

¹³⁰此詩收於林耀亭《松月書室吟草》。

隨著縱貫鐵道的開通，交通往來更加便捷，全臺文友交流亦更加活絡，除了所屬詩社的集會，也陸續開辦了全臺詩人大會。如大正元年（1912）年 11 月 23 日，瀛社詩人亦是基隆商業鉅子的顏雲年，在新居「環鏡樓」落成，舉辦了全臺詩人大會，同為社友的《臺灣日日新報》漢文部記者林馨蘭，作了一首〈遊淡北偶成〉，即寫搭火車前往的喜悅：

故人書再至，邀我宴基隆¹³¹。有約三詞客，¹³²快乘萬里風。¹³³

當時林馨蘭與其他三位友人乘火車赴邀，為見闊別多時的好友。大正 10（1921）年，瀛社亦假臺北大稻埕春風得意樓開辦全臺聯吟詩會，昭和 5（1930）年，也於臺中公會堂興辦聯吟，至昭和 9（1934）年，全臺詩人亦匯集在嘉義公園，一起吟詠阿里山之美，一次又一次的聚會，加深了彼此間的感情，也促成詩人之間的互訪，最能代表者莫過於王少濤。

王少濤個性日曠達不羈，喜愛交友，火車成為他往來四方的最佳工具，王少濤自署「詩癡」，熱衷於漢詩創作與活動，用詩寫日記。他的文集中就有不少搭火車至訪友詩，如〈訪黃純青詞兄〉：

為愛新晴尋舊雨，樹林小驛暫停車。

老來合敘林泉樂，醉月哦詩或灌花。¹³⁴

黃純青與王少濤，二人年歲相當，生長的背景與環境亦相同，結識一生，在黃純青未搬離樹林至臺北市中山北路的晴園定居時，亦常登訪，一起飲酒賦詩，或共享林泉之樂。王少濤磊落不羈，喜性吟遊，又因為交友滿天下，所以行蹤亦常飄乎不定，〈夜宿筱雲樓寄懷基六¹³⁵詞宗純甫¹³⁶社兄〉一詩最能看出：

北投遊罷作南遊，琴劍西風憶舊儔。

¹³¹ 作者註：「社友顏雲年君廣廈落成，宏開詩會，東邀數次。」

¹³² 作者註：「三詞客謂允白先生，及雲石、籟軒兩社友。」

¹³³ 此詩收於《臺灣日日新報》，「詞林」欄，1912 年 12 月 17 日，第 3 版。

¹³⁴ 此詩收於《臺灣日日新報》，「詩壇」欄，1937 年 2 月 25 日，第 8 版。

¹³⁵ 陳錫金（1867～1935），字基六，號式金，又號蟄村，晚號蟄翁，臺中牛罵頭（今臺中清水）人。晚清生員。日治時期曾任高美區（今清水）區長及《臺灣新聞報》記者。

¹³⁶ 張純甫，名漢，以字行，號筑客，又署老鈍，寄民。光緒 14 年（1888）出生於新竹北門。自幼即喜好歷史、詩文。記憶力復特強，於同門中，即以長於詩作，嫻於歷史而出名。

日午葫蘆墩下驛，今宵暫宿筱雲樓。¹³⁷

王少濤方才遊罷北投，並未急著歸家，反而想到家住神岡的舊友呂厚菴，一早就搭乘火車出發，晌午便到了葫蘆墩（豐原），下車後轉往筱雲山莊。呂家以書香傳家，王少濤在此與好友相聚，盛意拳拳應是一夜無眠，也把這種喜悅寄予清水的陳錫金與新竹的張純甫一同分享。另一位瀛社艋舺詩人王毓卿，也有〈板橋別墅即事〉，描寫文友相聚：

不羨榮華不羨錢，能消清福即神仙。

滄桑劫後名園在，雞黍筵中雅句聯。

徑曲恰通湘竹浦，橋彎時繫採蓮船。

聲聲汽笛催歸急，仰見當頭月半弦。¹³⁸

板橋別墅，即是今日板橋林家花園，位於板橋南方，曲徑通幽，佔地甚廣，中有花園、假山、亭臺、樓閣，主人好客，亦常在園中設宴辦文會，是當時文人駐足之處，其詩中湘竹曲徑、彎橋蓮船等景致，在百年後依然可見。

在意猶未盡之時，月已掛梢頭，汽笛聲聲催促離別，除了專程拜訪，也有在火車上懷想友人，如鹿港施梅樵〈過斗六寄呈丕承¹³⁹先生〉，即是在車上憶友：

驅車南山下，遊子念行役。¹⁴⁰長途生悲風，行行我心惻。¹⁴¹

忽忽日昏暮，¹⁴²停車斗六驛。憑檻望君家，相去但咫尺。¹⁴³

施梅樵因為公務驅車南下，8 月的天氣，內心卻生起寒風，令自己心中悲痛，火車疾行不久，已是日暮時分，車子停在斗六站，遠望即是好友黃紹謨的住處，猶憶十年前受邀至黃家作客，座中豪飲放歌，歷歷在目。此時卻因公務煩憂而不能下車訪友，徒添傷感。

日治時代搭火車為保護乘客安全，避免落軌意外，火車若未到站，

¹³⁷ 此詩收於《臺灣日日新報》，「南瀛詞壇」欄，1918 年 12 月 12 日，第 3 版。

¹³⁸ 此詩收於《漢文臺灣日日新報》，「瀛社詩壇」欄，1909 年 10 月 13 日，第 4 版。

¹³⁹ 黃紹謨（1868-1934），字丕承，號臥雲，晚號雲林逸叟，活躍於斗六西螺一帶詩社，詩集有《東遊百詠》。

¹⁴⁰ 行役，指因公務等事而出行。

¹⁴¹ 惻，悲痛。

¹⁴² 忽忽，匆匆。《楚辭·屈原·離騷》：「欲少留此靈瑣兮，日忽忽其將暮。」

¹⁴³ 此詩收於《臺灣日日新報》，「南瀛詞壇」欄，1915 年 8 月 5 日，第 3 版。

嚴格禁止旅客在月臺上逗留，因此搭車前必須在候車室等待。列車分爲三等，候車室亦分爲頭、二、三等，當時車站空間並不大，因此非常容易遇到友人。新竹詩人劉克明即在臺北車站與曾任新竹知事櫻井勉相逢，留下〈臺北驛喜晤櫻井兒山¹⁴⁴先生〉一詩：

三月春江百尺瀾，雲間仙客扁舟安。

童顏鶴髮欣公健，玉振金聲愧我難。¹⁴⁵

此時在異地，偶遇故人特別興奮。櫻井勉並不熱衷功名，在臺僅一年餘，不久即返回日本悠遊林下，十餘年後再見櫻井，已年逾古稀，依然聲若洪鐘，身體健朗，如仙客般卓立翩然。無獨有偶的，還有澎湖楊爾才，在嘉義遇到同鄉歐清石，留下〈羅山驛路喜晤歐清石¹⁴⁶先生次韻敬呈〉：

貫耳如雷仰盛名，欣從客路挹韓荊¹⁴⁷。

情深桑梓¹⁴⁸知多少，難禁歡呼一笑傾。¹⁴⁹

他鄉遇故知，是人生三大樂事。出生澎湖的歐清石，夙有遠志，爲鄉里所重。在嘉義火車站遇到熟悉的故舊，豈有不欣然歡樂？隨著火車的便利，這種驛頭相逢滿濃濃喜悅漢詩，也就越常見諸於世了。

九、火車旅遊促成臺灣漢詩創作高峰

臺灣自引進火車後，縮短了路程，搭乘火車速度雖快，但最不方便即是行李問題，上南往北，拖著行李在車站候車，又要越過鐵軌，拖著大包小包上月臺，令旅途頗感不便，當時無天橋、地下道，亦無手扶梯及電梯等先進設施，由朱自清〈背影〉一文中，可見當時穿越月臺的艱辛。

¹⁴⁴ 櫻井勉（1843-1931），號兒山，日籍詩人。明治三十年（1897），日治時期第一任新竹縣知事。雅好詩文，與新竹文士遊歷古蹟名勝，皆有唱和。

¹⁴⁵ 此詩收於《臺灣日日新報》，「詞林」欄，1914年5月13日，第3版。

¹⁴⁶ 歐清石，字寓浪，澎湖馬公人。1917年臺灣總督府國語學校乙科師範部畢業後，任職澎湖公學校訓導及澎湖郡役所，1928年辭卸工作後，負笈日本留學。1930年3月日本畢業於早稻田大學專門部法律科，後又通過高等行政科及司法科考試，於臺南市開業擔任辯護士，有民族思想，不與日本人合作。

¹⁴⁷ 李白〈與韓荊州書〉云：「生不用封萬戶侯，但願一識韓荊州」，乃李白上書向刺史韓朝宗自薦之意，藉以表示對方聲望極高。

¹⁴⁸ 桑梓，語本《詩經·小雅·小弁》：「維桑與梓，必恭敬止。」後借指故鄉家園。

¹⁴⁹ 此詩收於《臺灣日日新報》，「詩壇」欄，1919年6月27日，第6版。

日本統治臺灣後，臺灣鐵道設有行李託運制度，民眾只要到站領取即可，無須提著大包小包乘車，十分便民。明治 29（1896）年日本鐵道，首次引進負責搬運行李的紅帽子（red cap）¹⁵⁰，至明治 36（1903）年也引進至基隆港，最後全臺各大車站均可見其的身影。霧峰林幼春〈行李〉一詩，即道盡此便捷制度：

驛頭車馬日連連，寶橐珠箱捆載便。

我亦蒯緱¹⁵¹藏一劍，出門從此便飛仙。¹⁵²

雖然車站前車水馬龍，但只要能夠將行李捆載方便，便可以輕鬆自在出遊。大正 10（1921）年英國北婆羅洲政廳理民官魯特（Edward Owen Rutter）在任期屆滿返回英國途中，於 4 月 3 日至 11 日，在臺灣進行由南到北的旅行，即十分讚許臺灣的行李制度¹⁵³，認為有條不紊的管理制度優於雜亂無章的英國。昭和 9（1934）年，身兼加拿大中國學院及美國國會圖書館顧問的學者江亢虎，應邀來臺訪問，也曾對臺灣鐵道設備的便利性，給予「可與歐美列強抗顏」¹⁵⁴的讚美。

¹⁵⁰ 1896 年（明治 29）負責搬運行李的「紅帽子」（赤帽）登場，是從私鐵之雄——山陽鐵道在主要車站設的行李搬運伏發展而來。「紅帽」是取自美國同種職稱「red cap」東京車站於 1914 年（大正 3）開業之時，其人數眾多，甚至可以數出高達 78 位。富裕階級的乘客，都會雇請紅帽子協助。詳見富田昭次著；廖怡靜譯，《觀光時代：近代日本的旅行生活》（臺北市：蔚藍文化出版公司，2015 年 9 月初版），頁 194。

¹⁵¹ 蒯緱，用草繩纏結劍柄。《史記·孟嘗君列傳》：「馮先生甚貧，猶有一劍耳，又蒯緱。」裴駰集解：「言其劍把無物可裝，以小繩纏之也。」

¹⁵² 此詩收於曾笑雲《東寧擊鉢吟前集》。

¹⁵³ 一如在日本，在福爾摩沙鐵道上使用的是高效能的美式個人行李託運系統，旅行的困擾因而減到最低。英國從來不採用這套做法，在守衛車廂四周你推我擠地搶行李的種種亂相象都將一掃而空，也能排除乘客隨行李掉出車外的險象。當你到達目的地時，你即將投宿的旅館已派出腳伕在月臺上等候，他會收下號碼單，為你召來人力車或汽車，幾乎就在你抵達旅館，準備入房之際，你的行李也進房間了。既不必揪心地懷疑行李有沒有送上火車，也不必在到站時你推我擠地領取行李，更不必租一輛公共汽車把行李從火車站送到旅館。參見歐文·魯特，《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》（臺北市：遠足文化事業公司，2017 年 11 月初版），頁 136-137。

¹⁵⁴ 江亢虎說於《臺遊追紀》一書曾記錄此行的各項見聞：每站皆有揭示牌，標明附近名勝及其路徑，及本站與上下兩站間的里程，及當地海拔高度尺數。大站皆設飲食店、雜貨店。其腳夫、汽車夫、人力車夫，均依官定價格，絕無需索爭論之事。車站售票處、待車處、行李過磅處，雖極鬧忙，亮不擁擠，亦無遺失。秩序如此，可與歐美列強抗顏矣。詳見魚夫，《臺北城·城內篇：你不知道的古老建築、古早味 60 選》（臺北市：遠見天下文化出版公司，2016 年 11 月 15 日初版），頁 25。

隨著縱貫鐵道通車，臺北火車站已成為全島交通中樞，¹⁵⁵為彰顯日本政府對臺灣統治的成績，¹⁵⁶特別邀請留德建築家松崎萬長男爵前來設計鐵道大飯店，此飯店為紅磚建造的英國後期文藝復興式樣的花園洋房，金壁輝煌，非常美觀，¹⁵⁷食器與餐點十分講究，不遜日本大城市的豪華飯店。鐵道大飯店第一批顧客，即是來臺灣主持臺灣縱貫鐵道全通通車大典的閑院宮載仁親王，以及海內外觀禮的貴賓，¹⁵⁸住宿期間也舉辦夜宴，邀請各方名流參與。陳洛為當時臺北鹽務總管主任，也受邀參與盛會，並留有〈鐵道旅館全通式夜宴恭賦〉，見證盛宴：

一陽來復小春暄，鯤島維新又紀元。

葡酒華筵擎菊琖，¹⁵⁹松枝綽楔¹⁶⁰漾苔痕。¹⁶¹

此詩描寫縱貫鐵道的開通，令臺灣邁向歷史的新頁，華宴上瀰漫著慶祝的喜悅。然而其富麗堂皇的背後，隱藏著極高的代價¹⁶²，當時一宿的價格，

¹⁵⁵ 大阪商船辦事處位於日治時代臺北火車站旁，在此出售船票服務旅客。由於此地是鐵公路與航運的匯集，所以這裡是來往臺灣、日本各地的交通要津。大阪商船株式會社自 1896 年起開闢定期航線，航行臺灣基隆與日本神戶間，中途停靠門司港（北九州）；1914 年 9 月起，有 6 艘船行駛，每月往返 12 次。詳見施淑宜，《開臺尋跡》（臺北市：立虹出版社，1997 年 3 月初版），頁 256。

¹⁵⁶ 1908 年於臺北站前的鐵道飯店，遠早於 1914 年的東京車站內附設鐵道飯店，無論是日本國內或殖民地都是一項創舉，除了招待內外賓客外，更重要的是透過此建築，讓內外賓客都可以明顯看到臺灣總督府在臺灣經營的成績。詳見黃士娟，《建築技術官僚與殖民地經營業（1895-1922）》（臺北市：國立臺北藝術大學，2012 年 10 月 16 日初版），頁 66。

¹⁵⁷ 據林衡道所述：鐵路大飯店的客店只有 28 間，小巧玲瓏，所有配件都是英國製的舶來品，精美奪目的電燈裝飾固然不必說，餐廳桌子上的刀叉是英國製，連廁所的磁製馬桶也是英國製。吃西餐，水果端出來時，還附有洗手的小碗，一切仿英國維多利亞王朝的派頭，因為明治末年的日本，其國民所羨慕的國家，就是維多利亞王朝的英國。這座飯店建造於明治時代，就是大正時代，在日本本國除了東京以外，也沒有這麼好的大飯店。當年，就是神戶、橫濱、京東、大阪的大飯店都望塵莫及。詳見林衡道，《戀戀臺灣風情——走過日治時典的這些人那些事》（臺北市：紅螞蟥圖書公司，2014 年 7 月 1 日 2 版），頁 88。

¹⁵⁸ 莊永明，《城內舊事：臺北建城 130 年》（臺北市：臺北市文獻委員會，2014 年 8 月初版），頁 241。

¹⁵⁹ 菊琖，菊花酒。

¹⁶⁰ 綽楔，日本人在家門口擺上「門松」，以示慶祝。

¹⁶¹ 此詩收於《漢文臺灣日日新報》，1908 年 10 月 30 日，第 4 版。

¹⁶² 房價從 3-27 圓不等；餐費方面，早餐 1 圓 50 錢、午餐 2 圓 50 錢、晝餐 3 圓、茶菓 40 錢，是當時來臺訪問的日本皇族、政商名流的首選。詳見鄧志忠，《行進！鐵支路：

等同於一個專科畢業生的月薪。但因飯店其交通便利，後來經常成為日治時期工商發表會辦理的地點，如蓬萊米培育成功發表會，¹⁶³即是在此舉辦。

昭和 11（1936）年，鐵道大飯店又在臺南車站二樓，設立分店。¹⁶⁴由於臺灣人民生活日漸富裕，到日治時代中後期，在鐵道飯店擺宴，被視為身份地位的象徵。又因食事券（餐券）的發行，¹⁶⁵自用送禮兩相宜，更使飯店增加收益。



臺北駅前鐵道飯店
(資料來源:臺灣記憶)

另外，鐵道部除了提供行李、餐飲、旅宿……等新形式的服務外，也透過與各旅館合作票務，旅客只要透過旅館，即可訂購火車票。¹⁶⁶有了便利的交通設施、完善的行李制度與親民的票價，也增長民眾出遊的意願。日治時期流行的童謠〈坐交通工具〉，即寫出各項交通工具的優點，如「坐火車，看風景」¹⁶⁷童謠一句，也可以看出當時的火車已經不是單純

日治臺灣鐵道寫真》(臺北市：蒼壁出版有限公司，2018 年 11 月初版)，頁 29。

¹⁶³ 1926 年 4 月，一向在日本舉辦的本米穀會移師台灣，在台北市鐵道大飯店召開第九屆大會，在此重大的會議上，伊澤總督正式以蓬萊米為新品種命名。詳見司馬嘯青，《台灣日本總督》(臺北市：玉山社出版事業公司，2014 年 2 月初版)，頁 260。

¹⁶⁴ 李欽賢、洪致文，《臺灣古老火車站》(臺北市：玉山社出版事業公司，1996 年 11 月初版)，頁 71。

¹⁶⁵ 陳柔縉，《台灣幸福百事——你想不到的第一次》(臺北市：究竟出版社公司，2011 年初版)，頁 59。

¹⁶⁶ 在福爾摩沙和日本搭火車，倘若你沒預先買好車票，可於出發前一天透過下榻的旅館購買，也可預訂快車的座位。車票會交給旅館的腳伕，他會先帶著你的行李到火車站，貼上標籤並秤重，在你抵達時再將車票及號碼單（每件行李都用一張標記了號碼的標籤表示）交給你；他也會幫你在火車上找到預訂的座位，接著才笑著收下小費、鞠躬退下。參見歐文·魯特，《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》(臺北市：遠足文化事業公司，2017 年 11 月初版)，頁 137。

¹⁶⁷ 莊永明認為城市童謠大抵是較晚的創作，但原作者也是較難查考，因為流傳快速，而且不限地域性，也很容易成了共同記憶：如〈坐交通工具〉：「坐飛行機，看天頂。坐大船，看海湧。坐火車，看風景。坐公車，錢卡省。坐牛車，順續挽龍眼。坐腳踏車，數街路燈。用行路，玻璃櫥看上明。家己的腳，做車用，免用半仙銀。」莊永明，《臺灣歌謠：我聽我唱我寫》(臺北市：臺北市文獻委員會，2011 年 12 月)，頁 188。

的運輸工具，更是臺灣人出外參觀遊賞運輸的最佳選擇。

鐵道部看出觀光旅遊商機，特別於昭和 2（1927）年，與《臺灣日日新報》合作，透過民眾投票的方式，選出臺灣「八景十二勝」。¹⁶⁸日治時代的臺灣人就像現代人一樣，臺北人到臺南逛古蹟，臺南人來臺北泡溫泉，因此日治時代風景詩，即如雨後春筍，大量出現於刊物中。

除了在臺灣本地宣傳旅遊，¹⁶⁹鐵道部的員工也飄洋過海，至日本大城市宣傳¹⁷⁰。昭和 10（1935）年在臺北辦理的「始政四十周年記念臺灣博覽會」，鐵道部使盡全力，¹⁷¹將臺灣旅遊推上高峰，曾創下一天 9 萬多人進出的紀錄，成為僅次於東京¹⁷²的車站，¹⁷³足可見鐵道部宣傳的用心。

不同以往的風景詩作，必須實際踏查方能成詩的囿限，有時甚至在侷促的車廂內觀看窗外，文思泉湧即成一詩，如時任新港區長的林維朝，即有〈火車觀月〉：

¹⁶⁸票選出的八景有：基隆旭岡、淡水、八仙山、日月潭、阿里山、壽山、鵝鑾鼻、太魯閣峽谷，另有一說為烏來、淡水、八仙山、日月潭、阿里山、八卦山、臺南安平、墾丁。十二勝則為：草山、新店、大溪、角板山、五指山、獅頭山、八卦山、霧社、虎頭埤、旗山、大里簡、太平山。

¹⁶⁹昭和 9 年在台北菊元商行內設置台北驛派出鐵道案內所，除辦理觀光旅行解說外，並委託販賣乘車券，接著在台南林百貨、高雄市內吉井百貨、花蓮市區也分別設置鐵道案內所，建構完整的旅行業務網路。詳見吳淑華，《戀戀煙塵：台灣鐵道之旅特展專刊》（高雄市：國立科學工藝博物館，2002 年 12 月初版），頁 23。

¹⁷⁰當日本舉辦博覽會時，必定會設「臺灣館」，讓對臺灣不熟悉的日本人有機會認識。鐵道部每年修訂發行的《臺灣鐵道旅行案內》，1920 年臺灣已成為日本教育、文化與休閒上極受歡迎的旅遊地。詳見戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島臺灣鐵道》（台北市：臺灣博物館，2009 年 11 月初版），頁 78。

¹⁷¹1930 年代臺灣鐵路運輸已經非常力，成為臺博會極佳的宣傳展示途徑。當年 6 月中旬開始，在鐵道沿線架起多面宣傳看板，內容分別為：新竹州楊梅站附近的「來台灣博」、台中州南王田車站附近的「秋天來去看台博」、高雄州半屏山腰的「一起去台灣博」。這些大型看板十分醒目，火車駛過，旅客觸目可見，極具招攬效果。基隆港也架起台博看板，向遠渡重洋踏上寶島的旅客呼喚，就連日本東京市郊的秋葉原車站也從 7 月中旬在附近樓房屋頂掛上台博看板，招攬本國人來台暢遊。因應臺灣博覽會的舉行，總督府決定調整縱貫線火車時刻，島內鐵路交通及島外航運的連結運輸效能，因而大提升。詳見程佳惠，《台灣史上第一大博覽會：1935 年魅力台灣 SHOW》（臺北市：遠流出版事業公司，2004 年 1 月 6 日），頁 44、85。

¹⁷²東京車站最高人次為一天 14 萬人次。

¹⁷³徐逸鴻，《圖說日治台北城》，臺北市：英屬蓋曼群島商家庭傳媒公司城邦分公司，2013 年 10 月初版，頁 57。

汽車歷碌趁宵征，迅疾如飛載月行。

推卻玻璃窗外望，江山指點十分明。¹⁷⁴

這一首詩是晚上坐火車所作，列車載奔載馳，如載月飛翔，趁著月光皎潔，打開車窗向外望，車外的風景都能清晰明辨。除了觀月，也有望海聽濤詩，香山崎頂海岸線與縱貫線鐵道距離近且平行，不論山線、海線的旅客，舉目皆能見海岸風光，因此，所留下的香山觀潮望海詩特別多，如王少濤〈香山望海〉即寫香山秋季海岸：

車抵香山驛，憑窗一望遙。秋風來萬里，鼓盪海蕭蕭¹⁷⁵。

火車抵達香山火車站，在車廂內憑窗遠望，新竹風格外冷冽，東北季風蕭蕭襲來，也鼓盪著海面。嘉義秀才林培張，也有〈香山驛望海〉，但所寫的春景又有一番風味：

憑窗遙望海天空，不見樓臺蜃氣紅。

波際漁舟時隱現，恍如煙雨畫屏風¹⁷⁶。

同樣是憑窗遠望，由於季節與天候的殊異，也因此產生了不同的氛圍，更添不同的詩意。

隨著縱貫鐵道海線的開通，鐵道部也開始大力宣傳通霄與大安等海水浴場，讓夏天就是要戲浪的印象深入人心，全省各地有海水且宜設處必有海浴場。新竹舉人鄭家珍〈丁卯（1927）八月五日同曾許二生遊山腳海水浴場順途至秋濤家小憩〉，所寫即是夏季的海水沿場景象：

十里芳原望眼奢，雷聲隱隱走輕車。

遊蹤我暫經山腳，¹⁷⁷勝會人爭說海牙。¹⁷⁸

山腳海水浴場，即是今天的苗栗縣後龍鎮大山海水浴場，日本總督府重視全民運動，更重視游泳，再加上鐵道部宣傳，一到假日，總是吸引許多人前來遊憩、戲浪，鐵道部也曾獨立經營福隆海濱浴場（今新北市貢

¹⁷⁴此詩收於陳素雲《林維朝詩文集·初嘯集》。

¹⁷⁵此詩收於《臺灣詩報》第 10 號，「南雅詩壇」欄，1924 年 11 月 16 日。

¹⁷⁶此詩收於《寄廬遺稿》。

¹⁷⁷山腳，苗栗縣通霄鎮的舊名。

¹⁷⁸此詩收於鄭家珍《雪蕉山館詩集》，又載《臺灣日日新報》，「詩壇」欄，1927 年 9 月 28 日，第四版、《詩報》第 60 號，「百納詩話」欄，1933 年 6 月 1 日。

寮區)，此地可遠眺東北角海岸，為北部民眾海泳、休閒的場域。

另外，鐵道部也配合臺灣神社、霞海城隍、打貓大士爺、北港媽祖……等民間熱鬧的節慶活動，開出加班車，並以優惠折扣出售來回票。這些策略十分成功，¹⁷⁹楊爾材〈打貓竹枝詞〉，即對打貓大士爺祭的描述：

剪紙糊成大士爺¹⁸⁰，增加鐵道臨時車。

且看七月廿三日，賓客喧囂塞滿家。¹⁸¹

在詩中呈現出民雄大士爺誕辰熱鬧的氛圍，為了因應眾多人潮也加開班車因應，讓更多民眾更願意參與，甚至參與過後，隨即籌劃下次的行程。臺北霞海城隍季更是全臺年度盛典，大龍峒詩人黃水沛〈汗漫吟〉，將鐵道部配合活動辦理措施，寫入詩作：

五月十三日，盛矣城隍祭。利在汽車多，降價從勉勵。

善信集全臺，人看人連袂。南士誇黑齒，粵女愛高髻。¹⁸²

在全文中，可以看到對於汽車利用火車增班、降價等利多銷售因素，吸引全臺人士參加。由於策略成功，吸引多方人士爭睹，可以看到嗜食檳榔的南部郎，亦可見著高髻藍衫的客家女。當時臺北俗諺「五月十三人看人」，即是描寫祭典中萬頭鑽動的景象。據當時鐵道部統計，外來遊客可達近 40 萬人次，相關的活動規劃、協辦成功，也令鐵道部收益增加，更帶動國民旅遊新風潮。

當時除了官營的縱貫鐵道，私營的輕便鐵道（糖鐵、鹽鐵、林鐵、手押車）及乘合自動車（客運公車）亦遍佈全臺各鄉鎮，也有飛機、船

¹⁷⁹以臺北迎城隍活動來看，據 1912 年統計，自農曆 5 月 8 日至霞海城隍誕辰（農曆 5 月 13 日）止，外來香客前來膜拜和吃拜拜的人人約近 20 萬，再加臺北及近郊擁至的數字，當有 30 萬之眾。詳見莊永明，《台北老街》（臺北市：時報出版企業公司，1996 年 11 月 25 日 2 版），頁 90。

¹⁸⁰民雄車站附近的「大士爺廟」，是當地的信仰中心。農曆 7 月 21 至 23 日舉辦普渡祭典。民間傳說清乾隆年間，打貓庄因漳泉械鬥而造成亡魂流離，觀世音菩薩化作大士爺，前來鎮壓並普渡孤魂野鬼。因大士爺無形體，在祭典期間會紙糊一尊神像，讓各地信徒參拜。到祭典末，神像會連同銀紙一同火化，象徵災厄遠離。詳見吳芳銘，《嘉義縣輕鬆遊》（嘉義縣：嘉義縣文化觀光局，2015 年 2 月初版），頁 136。

¹⁸¹此詩收於楊爾材《近樽吟草》，又載《臺灣文藝叢誌》，第 1 年第 5 號，「詞苑」欄，1919 年 5 月 1 日。

¹⁸²此詩收於《詩報》第 2 號，「詞林」欄，1930 年 11 月 27 日。

舶與島外連繫，鐵道部也主動與飛機、輪船、巴士、糖鐵、手押臺車……等民間企業合作，利用交通工具結合辦理聯營業務。二次大戰之前，日本領土廣袤，也完成日本本土、南滿、朝鮮……等地的聯運，讓臺灣鐵路票券成為東亞地區的「悠遊卡」、「一卡通」，使交通運輸行程的安排上更為便捷，亦可顯見當時鐵道事業蓬勃發展。



左圖：日治時期臺灣鐵道地圖(資料來源：維基百科)



右圖：日治時期蛛網般的鐵道(資料來源：臺灣記憶)

十、結論

日治時期的全島交通，隨著縱貫鐵道的全線通車，更為便利，文人遊訪各地，將臺灣美景寫入作品中。日治時期是臺灣漢詩蓬勃發展期，不論是擊鉢聯吟，集詩聯句，抑或各抒胸臆一瀉塊壘，在詩作字裡行間，處處可見鐵道或火車的蹤跡，火車已深入當時人心。

清代鐵道漢詩的作者，集中於中北部地區，此現象多與火車線路僅限北部地區有關，因為對自強新政有印象，所以也會將劉銘傳的自強新政與對其景仰融入詩句中。日治時期，隨著鐵道交通的拓展，南部詩人亦能搭乘火車參與詩人大會，南北詩社聯誼交流，因此訪友詩作亦特別多，訪友的機會多，觸景傷情的詩作也會隨之而來，也產生更多送往迎來機會，創造出許多令人耳目一新的多元創作。

臺灣縱貫就如臺灣交通的任督二脈，火車搬有運無，也無形中成為臺灣人民生活的一部分，臺灣史家屢屢談及縱貫鐵路，最常提及殖民政府對臺灣資源的掠奪或強效的統治。然而，從詩文的互動中，也可以看

到由於南北方便的交通增加互動，也消弭清代因各族群械鬥而產生緊張的對立關係，對於臺灣意識的形塑，有正面助益。

自明治 41（1908）年縱貫鐵道開通後，火車即主導著臺灣交通命脈，直至民國 67（1978）年，方由中山高速公路所奪去，火車稱霸臺灣陸上交通達 70 年，同時期世界各地皆有鐵道修築與列車行駛，盱衡同時期的各個地區，卻鮮少有如臺灣，能夠有如此優質多量的傳統漢詩作品產出。這些作品融鑄科技與情感，兼具理性與感性，開拓臺灣傳統漢詩的創作題材，更是臺灣「鐵道文學」中質精量純，歷久彌新的寶貴文化資產。

參考書目

- 李欽賢、洪致文，《臺灣古老火車站》（臺北：玉山社出版事業公司，1996 年 11 月，初版）。
- 莊永明，《台北老街》（臺北：時報文化出版企業有限公司，1996 年 11 月 25 日，二版）。
- 洪致文，《珍藏世紀台灣鐵道—幹線鐵路篇》（臺北：時報文化出版企業有限公司，2000 年 12 月 31 日，初版）。
- 賴德湘，《筆路開基—基隆鐵道之創建與發展》（基隆：基隆市立文化中心，2001 年 12 月，一版）。
- 吳淑華，《戀戀煙塵：台灣鐵道之旅特展專刊》（高雄：國立科學工藝博物館，2002 年 12 月，初版）。
- 羅吉甫，《日本帝國在臺灣》（臺北：遠流出版公司，2004 年 10 月 16 日，二版）。
- 戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島臺灣鐵道》（臺北：臺灣博物館，2009 年 11 月，初版）。
- 莊永明，《臺灣歌謠：我聽我唱我寫》（臺北：臺北市文獻委員會，2011 年 12 月，初版）。
- 徐逸鴻，《圖說日治台北城》（臺北：英屬蓋曼群島商家庭傳媒公司城邦分公司，2013 年 10 月，初版）。
- 司馬嘯青，《台灣日本總督》（臺北：玉山社出版事業公司，2014 年 2 月，初版）。

- 林衡道，《戀戀臺灣風情——走過日治時典的這些人那些事》（臺北：紅螞蟻圖書公司，2014 年 7 月 1 日，二版）。
- 莊永明，《城內舊事：臺北建城 130 年》（臺北市文獻委員會，2014 年 8 月，初版）。
- 蘇昭旭，《台灣鐵道經典之旅——環島鐵路篇》（新北：人人出版公司，2014 年 9 月，一版）。
- 陸傳傑，《被誤解的台灣老地名》（新北：遠足文化事業公司，2015 年 1 月，二版）。
- 黃沼元，《台灣老街歷史漫步》（新北：遠足文化事業公司，2015 年 3 月，一版）。
- 富田昭次著、廖怡靜譯，《觀光時代：近代日本的旅行生活》（臺北：蔚藍文化出版公司，2015 年 9 月，初版）。
- 旅行人誌編輯室，《臺灣鐵道祕境慢旅》（臺北：英屬蓋曼群島商家庭傳媒公司城邦分公司，2016 年 3 月，初版）。
- 林美容，《白話圖說臺風雜記》（臺北：五南圖書出版公司，2017 年 9 月，二版）。
- 歐文·魯特，《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》（臺北：遠足文化事業公司，2017 年 11 月，初版）。
- 蘇昭旭，《台灣蒸汽火車百科》（新北：人人出版公司，2018 年 2 月，一版）。
- 陸傳傑，《太陽帝國的最後一塊拼圖》（新北：遠足文化事業公司，2018 年 5 月，二版）。
- 戴震宇，《台灣鐵道完全揭祕》（新北：遠足文化事業公司，2010 年 7 月，一版）。
- 鄧志忠，《行進！鐵支路：日治臺灣鐵道寫真》（臺北：蒼璧出版有限公司，2018 年 11 月，初版）。