



## 臺灣民間歌謠的鐵道書寫

周志仁

國立中興大學中國文學博士  
臺中市政府文化局葫蘆墩文化中心秘書

### 摘要

臺灣自古以來即是各方勢力角逐的舞臺，臺灣鐵路修築始於十九世紀末的新政運動，火車引進臺灣至今年（2022）已有 135 年之久，火車加速臺灣交通的發展，甲午戰後臺灣改隸日本統治，帶來新式的制度。臺灣民眾對鐵道運輸依賴甚深，自交通國防、民生經濟，無一不包括。

臺灣鐵道連結島內各地，消除語言與文字所帶來的族群隔閡，讓物產行銷世界。火車馳騁四方成為臺灣生活日常，民眾藉由火車起興，創造屬於自己的文學，這些作品簡單明瞭充滿活力，擁有彼此共同生活經驗，成為朗朗上口的作品，傳播臺灣各地。

本文將以民間文學集著與方志為主，大範圍收集與整理，爬梳臺灣火車、鐵道、車站……等民間文學相關的作品，藉由文本分析尋找人民集體性格。為增益時代性亦輔以傳統詩文，從中對照了解當時對同一題材廟堂與民間的異同書寫，尋找臺灣鐵道文學的民間面貌。

**關鍵詞：**臺灣鐵道、火車、民間文學、民俗學、民間歌謠。



## Railway Writing of Taiwanese Folk Songs

Chou ,Chihren\*

### Abstract

Since ancient times, Taiwan has been a stage for the competition of various forces. The construction of Taiwan's railways began with the reform movement at the end of the 19th century. It has been more than a hundred years since the introduction of Taiwan. Trains accelerated the development of Taiwan's transportation. bring about a new system. Taiwanese people are very dependent on railway transportation, including transportation, national defense, people's livelihood and economy.

Taiwan Railway connects all parts of the island, eliminating the ethnic barriers caused by language and writing, and allowing products to be marketed around the world. The galloping of trains has become a daily life in Taiwan. The people got up on the train and created their own literature. These works are simple, clear and full of vitality. They have shared life experience with each other, and become catchy works and spread around Taiwan.

This article will focus on folk literature collections and local chronicles, collect and organize on a large scale, comb Taiwan's trains, railways, stations... and other folk literature-related works, and use text analysis to find the collective character of the

---

\* Graduated from the Chinese Department of National Chung Hsing University with a Ph.D., Secretary of the Huludun Cultural Center of Taichung City Cultural Bureau



people. In order to enhance the modernity, traditional poems are also supplemented, from which we can compare and understand the similarities and differences between temple and folk writing on the same theme at that time, and find out the folk appearance of Taiwan's railway literature.

**Keywords :** Taiwan Railway, folk literature, folklore, folk songs



## 一、前言

臺灣鐵道肇始於光緒 13 年（1887）劉銘傳新政時期，囿於地形險阻與技術不佳，造出了兩都與風城間迂迴顛簸的百里鐵路。原本著眼於國防的鐵路並未令臺灣遠離兵燹，乙未戰爭中，日本軍隊攻佔基隆，堂而皇之乘著甫擄獲的火車進入臺北城，險相環生的軌道與欠缺保養的車輛，異族侵略者戲稱「肺病火車」。然而，火車的營運卻改善北臺灣的交通，令臺灣民眾感受科技帶來的便利。

日本治臺後，整頓原有基隆新竹區間鐵道路線，以科學方法測量與修築擴築新竹至高雄間的鐵道，使臺灣南北得以透過鐵道串連。城鄉鐵道敷設綿延，官營縱貫線、糖廠五分車、私人手押臺車……等，還有無數的支線與產業鐵道遍布島內，二十世紀初期臺灣軌道密度高，足堪媲美日本。

明治維新以脫亞入歐為基調，也將整潔、守時、紀律……等鐵道文化帶入臺灣。臺灣身處於海洋與大陸之間，蘊含多元族群文化，口傳文學創作發達，西方新科技的火車與臺灣原有的民間文學相碰撞，自出機杼、鎔鑄新語，呈現臺灣文學獨特風貌。

近來年，臺灣掀起一波「火車熱」，產生許多火車迷，火車研究書籍亦如雨後春筍般出現，自車輛、技術、攝影……等領域達人輩出，然而卻鮮有鐵道民間文學之研究。本文搜羅日治以來的鐵道專書，以全臺各縣市民間文集為經，搭配各縣市地方志為緯，以探求臺灣民間文學與鐵路結合的真實面貌。



## 二、鐵道設立與民間文學

臺灣鐵道開發甚早，自光緒 13 年（1887）巡撫劉銘傳成立「全臺鐵路商務總局」，籌辦鐵路興建，至今年（2022）已有 135 年的歷史。鐵道的鋪設改善臺灣人的生活，鐵道能提供迅速、安全、便捷的運輸，為大眾交通網絡最重要的幹線。今日高鐵、臺鐵、捷運、輕軌……等交通工具遍布臺灣各地，成為臺灣人民出外交通工具首選，西方技術的鐵道與古老口傳的民間文學在臺灣交會甚早，火車影響民眾生活更影響其處世的態度，是具有探討價值的文學創作與社會紀錄。

臺灣鐵路興建之議甚早，丁日昌在同治 8 年（1869），即提出以臺灣為南洋海防重心，並興建鐵道增益防務，光緒 2 年（1876）年 11 月至光緒 3 年（1877）8 月駐臺，積極開發基隆八斗子煤礦，並在淡水洋稅務司霍生的協助下於礦場內設輕便鐵道，以方便運煤裝船外銷。

光緒 3 年（1877）年 3 月 15 日《申報》「是以從山上運煤下來，車行甚速，似可不假人力；觀者每日總有數百人。」<sup>1</sup>雞籠港北至船埔約 9 里的手押臺車鐵路興建完成，吸引好奇的民眾爭睹，這是臺灣手押臺車輕便鐵道之始，蒸汽車動力牽引列車的鐵道則始於劉銘傳的新政。

光緒 13 年（1887）鐵道開始自臺北、基隆兩端建築鐵道，當八堵越基隆河的鐵橋修築時，工人在基隆河畔無意間發現沙金。消息一出，淘金客蜂擁而至，最高曾達到三千人以上，龐大的人潮帶動商機，基隆河畔的暖暖街民因販售淘金客與鐵道工人生活所需物品，因而發達致富者甚多，據統計當地資產上萬者有 9 戶，

---

<sup>1</sup> 編輯部：〈有某者從雞籠致書於西報館云〉

（來源：<https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=343259>，檢索日期，2022 年 6 月 8 日）。



而存款達千元者更高達 18 人，基隆地區流行「九萬十八千。」<sup>2</sup>是臺灣最早的鐵道諺語。

甲午戰敗，臺灣改隸日本，咸認為推動西化維新居首功，後藤新平治理臺灣，也秉持「生物學原則」，強調基礎建設與衛生健康，慣習調查與鐵道修築恰巧與此際開辦，也促成火車與民間文學結合。〈要去娘厝〉火車歌謠也收錄於明治 34 年（1901）《臺灣慣習記事》中：

要去娘厝著爬崎，不比街頂通坐車。

手提紙筆無愛寫，心肝意愛佇娘彼。<sup>3</sup>

這首褒歌見諸於世之時，臺灣尚無汽車（自動車）的出現，故可以推估「車」必定為火車，山下的情郎希望把情意傳達予山上的愛人了知。大正 7 年（1918）臺灣總督府編修課的平澤平七（平澤丁東）喜愛充滿南國風情的臺灣歌謠，編成《臺灣の歌謠と名著物語》一書，為臺灣歌謠彙編出版的嚆矢，中文歌詞旁配以日文翻譯，專書也收錄〈白紙寫字青紙封〉的火車情歌：

白紙寫字青紙封，紅紙包面做批囊；

（白紙に字を書き青紙に封じ、紅紙に包んで封筒となして。）

要寄幾句共君講，內山火車未交通。

（言つて遣りたい少しの言葉、山手の汽車はまだ通ぜねと。）<sup>4</sup>

<sup>2</sup> 余燧賓：《基隆市民間文學採集（一）》（基隆：基隆市立文化中心，1999），頁 19-20。

<sup>3</sup> 許俊雅等：《續修臺北縣志：卷九・藝文志・第三篇・文學（下）》（臺北：臺北縣政府，2008），頁 192。

<sup>4</sup> 平澤平七：《臺灣の歌謠と名著物語》（臺北：新高堂書店晃文館，2017），頁 4-5。



纏綿繾綣的閩南歌詞搭配日語翻譯，文字雖有殊異，但所傳遞的男女相思之情卻是相同，欲托火車寄相思，希望文字能令天涯兩端的有情人彼此相知。

臺灣民間文學著墨最深者莫過於李獻璋，其作《臺灣民間文學集》於昭和 11 年（1936）問世，為 1930 年代民間文學最豐富的集成。書中已有許多「火車」起首的褒歌，如〈火車行過打鼓山〉、〈火車行厝阿公店〉、〈火車欲行劍潭廟〉……等。除此之外，也有相關意象結合的褒歌，如〈屏東車頭一叢松〉：

屏東車頭一叢松，  
親像涼傘無許成；  
阿哥是娘親看中，  
相好偌久不可冷。<sup>5</sup>

日治時期臺灣鐵道交通便捷，年輕人「南漂」、「北漂」至各地謀生，火車帶著伊人遠赴他方，也將離別愁思留給故鄉苦苦等待的癡心人。〈火車卜行行鐵枝〉、〈火車起行嘟嘟叫〉、〈火車卜行十八輦〉、〈火車卜行損大煙〉……等歌謠於焉產生。

《臺灣民間文學集》研究者甚多，咸認為便捷的火車最能代表日治時期社會風尚，也是民眾感受最深的交通工具。日治後期隨著城市發展，產生了都市童謠，隨著交通工具便利性，打破地域限制，〈坐交通工具〉即是最典型的代表：

坐飛行機，看天頂；  
坐大船，看海湧；

---

<sup>5</sup> 李獻璋：《臺灣民間文學集》（臺中：臺灣文藝協會，1936），頁 77。



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。<sup>6</sup>

這首歌謠流行全臺，歌詞「飛行機（ひこうき）」即是飛機。當時飛行機、輪船、火車、公車、牛車、腳踏車……等現代交通工皆備。鐵道運輸日益健全，「坐火車，看風景」成為日常生活的一部分。各地方的交通會社也將運輸設施整合納入聯營系統，定期的航線與班次密集往來，令臺灣與世界接軌。

戰後吳瀛濤繼李獻璋於進行更大規模的採集，於 1969 年結集彙編《臺灣民俗》發行，1973 年又出版《臺灣諺語》，汪洋浩瀚的兩部鉅著，足見其對臺灣民間文學醉心。1992 年 6 月臺中縣立文化中心委由東海大學胡萬川收集、彙編的《石岡鄉客家歌謠集》出版問世，今年（2022）恰為 30 週年，鄉鎮民間文學收集引起各縣市文化中心重視，採集風氣再起，更為臺灣留下珍貴口傳資料。

90 年代為收錄成果十分豐富，所訪錄的耆老許多已逾古稀之年，回憶過去生活中的點滴，也留下民間文學的作品，如「火車過啊較歎鏡仔——無濟於事。」<sup>7</sup>、「鐵路警察——隨人顧一站。」<sup>8</sup>皆為戰後歇後語。日治時期警示音是警鐘敲 3 聲，

<sup>6</sup> 莊永明：《臺灣歌謠：我聽 我唱 我寫》（臺北：臺北市文獻委員會，2011），頁 188。

<sup>7</sup> 胡萬川：《臺南縣閩南語諺語集（一）》（臺南：臺南縣文化局，2002），頁 31。

<sup>8</sup> SWALO 視覺設計中心：《閩南語歇後語：四句聯》（新北：南海印刷，2017），頁 218。





且為維持鐵道淨空，車廂分一、二、三等，乘客僅能在各等次的候車室等待，不能隨意進入月臺，候車秩序儼然，全程由站務人員負責引導。戰後民眾剪完票即逕行至月臺，除了站務人員也加設鐵路警察負責行車秩序的維持，從民間文學也可以看到制度的變遷。

除了民間文學專書編輯刊行，戰後臺灣各縣市地方志皆依 1946 年行政院內政部訂定《地方志書纂修辦法》第 8 條第 9 款明確規定：「編列詩、文、詞、曲，無分新舊，並以有關文獻及民情者為限；歌、謠、戲、劇之甄採亦同。」<sup>9</sup>依規辦理編輯，因此許多具有地方特色的民間文學也經由方志的編纂而得以保留，臺中地區所流行〈火車卜行行尾尾〉收錄於縣志中：

火車卜行行尾尾，臺灣出甜粿；

甜粿真好食，臺灣出木屐；

木屐真好穿，臺灣出鷓鴣；

鷓鴣真教飛，臺灣出鼓吹；

鼓吹真教彈，臺灣出炸彈；

炸彈真厲害，日本仔企膾在。<sup>10</sup>

以連鎖歌的形式唸唱，其中以火車、甜粿、木屐、鷓鴣、鼓吹、炸彈來突顯「日本仔企膾在」，強調臺灣物產豐饒，也反映對異族統治的不滿。《重修苗栗縣志》

<sup>9</sup> 《地方志書纂修辦法》（來源：<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0020026>，檢索日期：2022 年 5 月 30 日）。

<sup>10</sup> 張勝彥：《臺中縣志（續修）：文化志》（臺中：臺中縣政府，2010），頁 307。



收錄〈火車要走鹹菜甕〉<sup>11</sup>描寫閩客之間因語言文化不同，產生隔閡，族群自我本位，也是島上械鬥不斷的縮影，民間文學也可成為常民生活的考證。

### 三、產業與生活所結合的鐵道

甲午戰後，臺灣改隸日本統治。位居日本南方的臺灣，屬亞熱帶氣候，稻、蔗產量豐富，為平衡糖業進口所造成的貿易赤字，殖民政府鼓勵日本財閥至臺灣籌組製糖會社，總督府亦強徵農民土地予糖廠並提供租稅優惠，吸引更多企業來臺灣投資。

除了縱貫鐵道貨運列車驅馳南北，搬有運無。為了方便載運原料與成品，全臺糖廠也建置 762 公釐軌距的五分車（國際標準軌距為 1,456 公釐）運輸，西部平原糖鐵。除了載運甘蔗原料，糖廠也經營客運列車，連絡縱貫鐵道沿途各大小車站，為城鄉之間，提供便利交通。

戰後合併各糖廠為臺糖公司，依然為臺灣賺取外匯、提供鄉鎮行的方便，隨著經濟發展，緩行的鐵道運輸已不符效率，為公路客運所取代，再加上國際糖價暴跌及公路客運發達，令驅馳田野的糖廠五分車不再運作，成為老一輩臺灣人深刻的回憶。

除了西部平原地區若蛛網遍布的糖業鐵道，濱海地區亦有鹽業鐵道，就連雲間深處的阿里山、太平山、林田山等林場，也鋪設林業鐵道，縱橫交錯於參天巨木之中。在目光未及的所在，尚有深入地底數千尺的礦業鐵道，工人們冒險鑿空縹幽，採集炭礦，提供源源不絕的燃煤。臺灣的山巔海崖處，皆能見到軌道的痕

---

<sup>11</sup> 苗栗縣政府：《重修苗栗縣志：卷廿八·文學志》（苗栗：苗栗縣政府，2007），頁 475。



跡，密集且多元的火車推動臺灣產業前進，也與民眾生活密不可分。

### （一）南北共通第一憨

臺灣日治時期各地糖廠林立，在甘蔗採收時期，需要大量人力，農閒期間，不論男女都前來應徵臨時工，協助砍蔗採收，遠在中央山脈旁的埔里盆地，也流行「紅葵笠坐火車——有夠力。」<sup>12</sup>的歇後語，描寫頭戴紅葵笠的女工下班時，遇到小火車司機葵笠招手，隨招隨停讓她們搭便車回廠。臺中石岡為潭子糖廠甘蔗產區亦有閩南語歌謠〈甘蔗開花白波波〉，勞動青年將勞動成果車去製糖，從中滋養愛苗：

（女）甘蔗開花白波波，

姑娘手舉削根刀；

今年甘蔗收成好，

車去撈糖送阿哥。

（男）姑娘有情來撈糖，

溫柔美麗真十全；

卜請媒人過去問，

一定娶娘入阮門。<sup>13</sup>

這些歌謠發乎情，由男女口中自然流露，郎有情妹有意自然是最好的一件事。由

<sup>12</sup> 陳主顯：《臺灣俗諺語典卷六·社會百態》（臺北：前衛出版社，2008），頁478-479。

<sup>13</sup> 胡萬川：《石岡鄉閩南語歌謠（二）》（臺中：臺中縣立文化中心，1993），頁120。



於臨時人員多來自鄰近村落，農忙後就各返鄉里，隨著彼此情感日漸消逝。因此，也有不少男女在蔗後算帳的歌謠，如《溪湖鎮志》「是你源頭都砍完，不是娘子先背叛。」<sup>14</sup>因為識人未清或因愛生恨，留下無數筆理也理不清的糊塗帳。

日治時期火車與糖廠連繫緊密，南北各糖廠都劃分獨立的產區，以保障各財閥利益。<sup>15</sup>由於區域性壟斷造成對農民剝削，<sup>16</sup>每到收成時，農民口唱「坵仔平跟車來。」<sup>17</sup>、「甘蔗拖歸車，拖去到會社。」<sup>18</sup>時，心中卻是淌血的。一貫化生產製程提升效率，降低製糖成本，為糖廠得到相當大的利潤，<sup>19</sup>但居於金字塔底層的原料端農民在出售甘蔗時始終無討價還價的權力，未能因此獲利。辛苦耕種的臺灣蔗農始終處於不公平對等的地位，只能將悲情藏在心中，化成至今耳熟能詳的「第一憨，種甘蔗給會社磅」傳世。

全臺灣南北糖廠林立，當時除了花蓮市距離馬太鞍（光復）糖廠較遠，將「第一憨，搥球相碰。」<sup>20</sup>擺第一位外，各鄉鎮都流行「第一憨，種（插）甘蔗乎會社磅。」<sup>21</sup>或「第一憨，剉甘蔗予會社磅。」<sup>22</sup>這種比憨的諺語最多可達到數個，<sup>23</sup>但多以此為首，可見得當時農民對於日本政府的不信任，<sup>24</sup>製糖會社對於農民收

<sup>14</sup> 蔣敏全：《溪湖鎮志》（彰化：溪湖鎮公所，2012），頁 809。

<sup>15</sup> 乃南亞沙著，沈玉慧、蕭家如譯：《圖式年表日本統治臺灣五十年》（臺北：五南圖書出版社 2017），頁 37。

<sup>16</sup> 陳炎正：《霧峰鄉志》（臺中：霧峰鄉公所，2008），頁 1149。

<sup>17</sup> 周國屏：《南投市志》（南投：南投市公所，2002），頁 745。

<sup>18</sup> 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》（宜蘭：宜蘭縣政府，2002），頁 549。

<sup>19</sup> 賴萱珮：《臺中歷史地圖散步》（臺北：中研院數位文化中心，2018），頁 49。

<sup>20</sup> 花蓮縣文化局：《花蓮縣民間文學集（一）》（花蓮：花蓮縣文化局，2005），頁 92。

<sup>21</sup> 柯鴻基：《北斗中圳仔：大家來寫村史》（彰化：彰化縣文化局，2005），頁 103。

<sup>22</sup> 胡萬川：《臺南閩南語諺語集六》（臺南：臺南縣政府，2007），頁 153。

<sup>23</sup> 胡萬川、康原、陳益源：《彰化縣民間文學集：芬園花壇秀水地區》（彰化：彰化縣文化局，2002），頁 150。

<sup>24</sup> 大村鄉公所：《大村鄉志》（彰化：大村鄉公所，2015），頁 494。



成的甘蔗偷斤減兩，影響民眾的收益甚鉅，日治時期也有許多寫實小說產生，<sup>25</sup>控訴資本主義下製糖會社對農民的剝削。

由於糖廠甘蔗種植面積廣大，為了確保原料運輸效率與安全，小火車運行田間，除了僱請司機負責車務，也配有管理人員維持運務。五分車的拖著沈甸甸超載的蔗車，速度十分緩慢。兒童便常尾隨車後偷甘蔗吃，若被戴著太陽眼鏡俗稱黑貓或黑狗的糖業會社管理員捉到，即會被處以罰款或以煙斗敲打責罰，故糖廠地區也流行「火車拖甘蔗，黑貓掛眼鏡，菸炊頭損不痛。」<sup>26</sup>的歌謠，但美味當前，常會令人忘卻被管理員體罰所造成的痛楚。

偷竊甘蔗造成原料損失雖微小，但也不能習慣成自然，任由沿線居民予取予求。片岡巖《臺灣風俗誌》錄有「一支放他去，二支打竹刺，三支罰一棚戲。」<sup>27</sup>盜食甘蔗的潛規則，以達到警示效果。但各地糖廠所屬不一，規則寬鬆不定，彰化地區的民眾最羨慕位在和美中寮糖廠附近的居民，因為距離糖廠近且管理鬆散，因此「中寮人食甘蔗無斬節。」<sup>28</sup>可以將甘蔗直接砍下，大塊朵頤豪邁就食。

### （二）控訴特權的悲歌

在日治時期為落實地方管理，實施「保甲」制度，以保正管理地方民眾。當時的糖業鐵道多為臨時修築會經過農民的土地，造成農業損失，此時糖廠則有賴保正代為協調路權，而相關修築鐵道的牛車與五分車的調度也必須仰賴保正。為利農民調解，糖廠給予保正優渥手當（即津貼，公定的辦公費），<sup>29</sup>保正也常藉機

<sup>25</sup> 陳芳明：《左翼臺灣：殖民地文學運動史論》（臺北：麥田出版社，2007），頁 82。

<sup>26</sup> 國立雲林科技大學：《彰化縣田中街文化資產環境保存暨維護計畫整體規劃案》（彰化：彰化縣文化局，2008），頁 3-42。

<sup>27</sup> 片岡巖：《臺灣風俗志》（臺北：臺灣日日新報社，1921），頁 230。

<sup>28</sup> 胡萬川：《彰化縣民間文學集：諺語、謎語（一）》（彰化：彰化縣立文化中心，1995），頁 79。

<sup>29</sup> 蔡慧玉：《中縣口述歷史第四輯：日治時代臺灣街庄行政》（臺中：臺中縣立文化中心，1997），頁 68。



終飽私囊，成為吸吮臺灣蔗農血汗的幫兇。

另外保正也擔任原料委員，甘蔗隨臺車過磅，也常由保正與廠方說了算，甚至掩護造假，由於日本會社與地方勢力勾連沆瀣一氣，一般農民就連討價還價的反抗能力都沒有，在憤懣心情之下也創作了「三個保正磅一百斤」<sup>30</sup>、「三個保正八十斤」<sup>31</sup>員林地區甚至流傳「三個保正廿八斤」<sup>32</sup>的諺語，以泄心頭之恨。

由於當時保正多為仕紳或殖民政府推派並非民選，常由受過日式教育且與政府關係良好的仕紳擔任，有時也兼當政府的傳聲筒，負責從事政策宣傳。平日在鄉里擅作威福，早就為臺灣底層民眾所厭惡。臺北平溪地區就有「石碇仔保正截火車。」<sup>33</sup>或「火車小等，我是十分寮保正。」<sup>34</sup>等諺語流傳，用以調侃基層保正拿著雞毛當令箭，不自量力。李獻璋在《臺灣民間文學集》亦收錄褒歌諷刺云：

自動車，

火車鈎甘蔗，

臺哥猫，掛目鏡。

伊老父做保正，

煙篷頭，損艙痛（艙舢）。<sup>35</sup>

這首歌謠出於臺北艙舢地區，日本人木下大東投資臺北糖廠即在萬華車站旁，<sup>36</sup>甘

<sup>30</sup> 周國屏：《南投市志》，頁 745。

<sup>31</sup> 蔣敏全：《溪湖鎮志》，頁 808。

<sup>32</sup> 中華綜合發展研究院應用史學研究所：《員林鎮志》（彰化：員林鎮公所，2010），頁 587。

<sup>33</sup> 古山：《臺灣今古談》（臺北：時報文化出版事業，1983），頁 119。

<sup>34</sup> 許梅貞：《基隆市民間文學採集（二）》（基隆：基隆市立文化中心，2001），頁 92。

<sup>35</sup> 李獻璋：《臺灣民間文學集》，頁 177-178。



蔗種植面積高達 27,594 甲，近 42 公里五分車鐵道橫亙原料產區，包括了整個淡水河流域（大漢溪、新店溪、基隆河），地跨臺北廳、桃園廳，然而由於產地位處濕冷的臺北盆地，產量奇差無比。

出生臺南任臺北瀛社社長的謝汝銓常來往南北，深知臺灣北部不利甘蔗生長〈寄懷（木下大東先生）〉「何知北地氣多寒，種蔗農人共不歡。區域兩廳誇廣漠，製糖原料採收難。」<sup>37</sup>農民種蔗產量有限，連帶糖廠收益不高，未能達到規模經濟，只是平白墊高生產成本做虛工，勞資雙方皆未獲利，但總督府依舊枉顧蔗農權益，不許易耕轉作，徒令農民無辜成為米糖相剋政策的犧牲品。

隨著交通流布，「五分仔車，拖甘蔗」<sup>38</sup>成為全臺朗朗上口的童謠。但由於風俗不同也有若干區域產生與《臺灣民間文學集》版本的變異，例如「火車鈎甘蔗」在沙鹿成為「五分車，擔甘蔗。」<sup>39</sup>、「臺哥貓，掛目鏡」溪湖則是「囡仔人，牽墨鏡。」<sup>40</sup>、「伊老父做保正」遠在國境之南的屏東車城地區則為「太哥貓，做保正。」<sup>41</sup>將保正比喻為骯髒的癩痢貓，蘭陽平原的「宜蘭調」唱出〈烏頭仔車車甘蔗〉云：

烏頭仔車，車甘蔗，

頂頭坐一個憨阿舍，

流鼻膏，掛目鐵，

<sup>36</sup> 徐麗霞：《臺灣文學與地方文化論文集》（臺北：文津出版社，2017），頁 264- 265。

<sup>37</sup> 謝汝銓：〈寄懷（木下大東先生）〉，《奎府樓詩草》（臺北：奎府樓，1932），頁 69。

<sup>38</sup> 邱冠福：《臺灣童謠》（臺南：臺南縣立文化中心，1997），頁 87。

<sup>39</sup> 胡萬川：《沙鹿鎮閩南語歌謠（二）》（臺中：臺中縣立文化中心，1993），頁 178。

<sup>40</sup> 蔣敏全：《溪湖鎮志》，頁 810。

<sup>41</sup> 車城鄉公所：《車城鄉志》（屏東：車城鄉公所，2004），頁 355。



腹肚飢飢坐未正，

跋落來唉唉痛。<sup>42</sup>

鄉里間平常西裝革履的地方領袖，成為民間歌謠調笑對象——憨阿舍，雖然不能改變被糖廠或保正壓迫的現狀，但從歌謠的唸唱中達到自我療癒的效果。日治時期的糖廠鐵道里程長度更勝於官營縱貫鐵道，<sup>43</sup>鐵道讓臺灣物資迅速移動至國際市場，原本苦於糖業產生貿易逆差的日本政府來臺設廠製糖後，竟也迅速成為產糖大國，以臺灣砂糖大量傾銷香港及上海，開啟海外經濟侵略的甜蜜戰爭。

由於鐵道串連臺灣各地縮短往返的時程，每當地方陳抗事件發生時，更有利於總督府人力與輜重都可以迅速調集，加速叛亂收平與治安維撫。武鬥不敵，就只能訴諸文鬥，受壓迫的民眾以民間文學的形式抒發不平，相對在異族統治下享受特權縉紳之士所作的漢詩，臺灣民間文學更富反抗性，由於匿名性與集體性，更能暢所欲言，讓創作不受拘牽，反映異族與特權壓迫下不公不義的社會現狀。

### （三）城鄉的交通連繫

西部平原鐵道橫互，火車為居民出入最佳的交通選擇，民間文學的創作在此格外發達。溪湖當地即流傳「醜甲火車勿給他坐。」<sup>44</sup>的諺語，形容醜到無以復加，糖廠鐵道亦可通往鹿港，五分車曾於鹿港市區翻覆造成事故而波及觀戲的戲迷，因此也留有「看戲倒頭災」<sup>45</sup>的諺語。

擁有溪州糖廠的林本源製糖株式會社也經營田中至二林的營業線，田中童謠

---

<sup>42</sup> 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》，頁 615。

<sup>43</sup> 矢內原忠雄著，周憲文譯：《日本帝國主義下之臺灣》（臺北：帕米爾書店，1985），頁 214-215。

<sup>44</sup> 蔣敏全：《溪湖鎮志》，頁 808。

<sup>45</sup> 烏日鄉公所：《烏日鄉志（文化篇）》（臺中：烏日鄉公所，2003），頁 183。





〈人插花〉「銅蛇排路，大蛇吐煙。」<sup>46</sup>形容火車馳行，日治時期曾經將轟動全臺的「二林奇案」編成歌仔冊刊行，冊中「火車開行一直走，來夠田中站車頭」、「五分車走真快夠，隨夠二林小車頭。」<sup>47</sup>透過歌仔也可印證當時彰南地區鐵道交通便捷。

位於濁水溪北岸的二水，自古即是進入南投埔里、水里、集集……等山城的門戶，二水出發的集集支線鐵道抵水里更可更換手押臺車沿濁水溪逆流而上循陳有蘭溪進入中央山脈的東埔。在地狹人稠的平原地區人口飽和、謀生不易，〈火車啞啞〉「火車啞啞，來去山場做工。」<sup>48</sup>豐富的山林資源吸引鄰近的彰化居民入山開墾，當時二水成為山林資源的集散地，更有「小臺北」的盛名。

濁水溪南的嘉南平原亦是鐵道處處，糖都「虎尾」，<sup>49</sup>甚至有 762 公釐糖鐵與 1,067 公釐臺鐵共軌至縱貫線斗南車站。雲林歌謠「火車卜行行鐵枝」<sup>50</sup>、「火車卜行五間厝」<sup>51</sup>、「火車卜行打貓堡」<sup>52</sup>……等，許多終身未受過正式教育、未曾遠行的講述者，<sup>53</sup>天天看著滿載甘蔗的五分車從自家門前經過，對遠方產生憧憬，耆老透過歌謠傳唱構築雲林的鐵道地圖，實屬罕見的鄉土文學教材，<sup>54</sup>具有產業文化特色。

自開臺以來，北港朝天宮即是媽祖信仰中心，也有終日煙霧瀰漫的糖廠，糖

<sup>46</sup> 林松源：《彰化縣民間文學集：田中區 I》（彰化：彰化縣立文化中心，1999），頁 44。

<sup>47</sup> 黃勁連：《二林鎮大奇案：臺灣歌仔簿》（臺南：臺南縣文化局，2001），頁 22。

<sup>48</sup> 林松源：《彰化縣民間文學集：田中區 II》（彰化：彰化縣立文化中心，1999）頁 56。

<sup>49</sup> 臺灣省文獻委員會採集組：《雲林縣鄉土史料》（南投：臺灣省文獻委員會，1998），頁 298。

<sup>50</sup> 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（四）》（雲林：雲林縣文化局，2001），頁 90。

<sup>51</sup> 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（一）》（雲林：雲林縣文化局，1999），頁 84。

<sup>52</sup> 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（三）》（雲林：雲林縣文化局，2001），頁 100。

<sup>53</sup> 陳益源：〈為你說民俗（27）——「雲林縣民間文學集」的內容與運用〉，《國文天地》196 期 2001 年 9 月，頁 34。

<sup>54</sup> 陳益源：《俗文學稀見文獻校考》（臺北：里仁書局，2005），頁 194。



廠鐵道載滿全臺前來參拜媽祖的信徒，地方童謠也流傳著〈笨港媽祖婆〉云：

笨港媽祖婆，  
新竹城隍爺，  
要來北港拜媽祖，  
坐火車要娶某。<sup>55</sup>

這種囡仔歌通俗易解，將北港媽祖與新竹城隍連結，印證南北交通的便捷。在日治時期糖鐵北港線是糖鐵的黃金路線，<sup>56</sup>自斗南、大林、嘉義……等縱貫線車站轉乘五分車皆可抵達北港，<sup>57</sup>每到農曆三月媽祖聖誕，全臺民眾湧至北港進香，加班車日夜往返周邊各站，連車頂都坐滿信徒。臺灣總督府官員也常至北港安匾酬神，除安民心，也感謝媽祖神威庇蔭吸引眾人至北港參香，增益鐵道部收入。

鐵道在南方的嘉義也形成綿密的鐵道網，軌道交通四通八達，十分便利。《東石鄉閩南語歌謠》曾收錄〈火車卜行〉歌謠 23 首，由近而遠就曾提及農場內、倒吊橋、埤尾庄、三角巔……甚至遠到東港後、臺東、花蓮港等地，<sup>58</sup>由近而遠構築了東石居民認知的地理空間。

在《東石鄉閩南語歌謠·火車欲行（二）》「火車欲行港尾寮，去到塗獅分雙條。」甚至明確標明道岔（分轍點）的所在地——塗獅，可按歌索驥，尋訪當時的糖鐵路綫。「火車卜行行鐵枝」起興歌謠甚多，當時最負盛名者莫過於一般俗稱

<sup>55</sup> 丁招弟等：《從笨港到北港》（雲林：雲林縣政府，2002），頁 10。

<sup>56</sup> 黃儒柏：〈濁水溪下游糖業鐵路與地方經濟之發展（1907~1939）〉，《臺灣文獻》第 69 卷第 1 期，2018 年 3 月，頁 143。

<sup>57</sup> 曾萬本：《北港香火》（雲林：雲林縣政府文化局，2004），頁 63。

<sup>58</sup> 黃哲永：《東石鄉閩南語歌謠（二）》（嘉義：嘉義縣立文化中心，1997），頁 110-149。



的〈嘉義查某〉，歌謠云：

火車卜行行鐵枝，  
十點五分到嘉義；  
嘉義查某點胭脂，  
想卜恁來做細姨。<sup>59</sup>

拜阿里山之賜，嘉義為東亞林業最發達的地區，<sup>60</sup>集結全臺商主，夜夜燈紅酒綠。昭和9(1934)年蔡清福〈嘉義夜市書所見〉「燈光燦爛人聲沸。鬢影參差柳絮狂。」<sup>61</sup>中央噴水池夜市佳人儷影處處，<sup>62</sup>吸引狂蜂浪蝶前來徘徊佇足。

有錢人流連煙花，能一擲千金、能當花錢如流水般的火山孝子對「嘉義查某」獻殷情者，實屬少數，一般臺灣人仍是勤儉度日。火車雖然如蛛網般深入西部平原，但物質不豐的年代，許多人卻寧願省下五分車的車資，走路回家，故臺南永康留下「一分錢會當買兩支鑷歷仔。」<sup>63</sup>勇健的雙腳仍是臺灣人短程交通的首選。

#### (四) 山林間傳客家謠

火車除了在廣袤的嘉南平原上奔馳，也徜徉在客庄裡。由於海禁限制，客家先民渡海來臺較晚，故多分布於客家人多居於桃竹苗及南部六堆地區，克勤克儉的他們深入山地，新竹地區歌謠〈內灣線的故事〉即描寫客家先民輦路藍縷以啟山林的事蹟：

裡肚悶悶熱熱汗越流，手拿大鋸行到山裡頭。

<sup>59</sup> 江寶釵：《嘉義縣志·卷十·文學志》（嘉義：嘉義縣政府，2009），頁69。

<sup>60</sup> 焦國樸：《中國林業史》（臺北：渤海堂文化，1999），頁480。

<sup>61</sup> 蔡清福：〈嘉義夜市書所見〉，《詩報》第13版（1934年3月1日）。

<sup>62</sup> 廖美玉：《臺灣古典詩選注I：區域與城市》（臺南：國立臺灣文學館，2011），頁256。

<sup>63</sup> 廖瑞銘：《永康市志（下卷）》（臺南：永康市公所，2011），頁801。



來來去去鋸來鋸去汗越流，煤礦、石灰石、大樹頭。

喔！火車來來去去過山頭。<sup>64</sup>

以山歌形式描寫內灣特產，也說明深山險地開墾不易。除了北部的內灣地區，客家族群的腳步也進入南部的美濃地區。當時糖鐵旗山線連繫縱貫鐵道九曲堂站至美濃山區，當地也有〈婦人家坐火車〉歌謠：

婦人家，坐火車，著烏褲，溜上又溜下，

面紅嘍借，面紅嘍借，緊緊走入糞缸（廁所）下。<sup>65</sup>

描寫「著烏褲」的客家婦女坐火車，因遠行害羞憋住尿意，臉色漲紅而忐忑不安，北部新屋客家人亦有歌謠〈坐火車〉<sup>66</sup>字句雖前後移動，但內容相同，足證民間歌謠可穿越南北距離，契合民情。

閩南人對火車描摹火車聲多為「都都叫」、「吱吱叫」、「乒乒叫」……等。六堆客家諺語則有「火車過橋撮撮。」<sup>67</sup>旗山線糖鐵沿高屏溪而建，遇水搭橋，火車過橋聲「撮撮」，以撮撮形容賭博輸光一無所有的慘狀，火車發出的聲音大同小異，但由於感受不同，對聲音摹寫亦各異。

苗栗客家人，多分布在縱貫鐵道山線地區，此區間火車必須加大動力，因此苗栗、銅鑼、三義上坡路段煤煙瀰漫水氣蒸騰，由於經過的隧道多，因此迴音浩蕩，再加上通過橋樑時多會鳴笛前進，輪聲軋軋穿越山林平野時，加深苗栗客家

<sup>64</sup> 魏秀娟、張惠真：《竹塹思想起》（新竹：新竹市立文化中心 1994），頁 107-108。

<sup>65</sup> 曾彩金：《六堆客家社會文化發展與變遷之研究：藝文篇（上）》（屏東：財團法人六堆文化教育基金會，2001），頁 5。

<sup>66</sup> 胡萬川：《新屋鄉客語歌謠謎諺（一）》（桃園：桃園縣文化局，2003），頁 74。

<sup>67</sup> 屏東縣六堆文化研究學會：《六堆人講猴話》（屏東：屏東縣六堆文化研究學會，2005），頁 88。



居民對火車聲音的印象，當地歌謠〈火車係麼個〉即是火車行進的奏鳴曲：

火車係麼個，火車係敗家子；緊行緊講，緊行緊講，去當去當去當被。火車係麼個，緊行緊講，緊行緊講，去搶去搶去搶錢。火車四角，火車四角，火車四角，火車四角；輪仔圓圓，輪仔圓圓，輪仔圓圓，輪仔圓圓在兩旁。車嬭帶子，車嬭帶子，車嬭帶子，車嬭帶子暗窿過。電火無油，電火無油，電火無油，電火無油火會光。<sup>68</sup>

全首歌謠以「緊行緊講」、「去當去當」、「去搶去搶」、「火車四角」、「輪仔圓圓」、「車嬭帶子」、「電火無油」……等狀聲詞描摹火車行進的聲音，從中感受客家人敏銳的觀察力及豐富的想像力。

這首歌〈火車係麼個〉也隨著山城客家人的二次移民流傳到花東後山。同一首歌謠落戶在後山內容已脫落甚多，除了保留「緊行緊講」、「去搶去搶」外，「車嬭帶子暗窿過，電火無油」被刪除，<sup>69</sup>平原地形火車無須再翻山越嶺，火車可以一路飛馳，行進描摹的狀聲詞自然越來越少了。隨著時代進步，也將「觀光火車裝冷氣」入山歌，顯示客家文學時代性與創新性，<sup>70</sup>也是民間文學因時而易的變異性特色。

### （五）鐵道培養守時觀

劉銘傳時期的鐵路狀況不良就連車次也不定，甚至還如計程車招攬乘客開放

<sup>68</sup> 徐松榮：《飄揚在山間的歌：客歌歌曲集》（苗栗：苗栗縣文化局，2002），頁 109-114。

<sup>69</sup> 姜家珍：《後山客家映像：客家文化種子營導覽手冊》（花蓮：花蓮縣文化局，2002），頁 76-77。

<sup>70</sup> 彭維杰：〈檢視臺灣客家歌謠的文化內涵〉，《國文學誌》第 5 卷，2001，頁 353-354。



民眾隨招隨停，毫無章法可言，令脫班與誤點成為常態，造成旅客搭乘的困擾。<sup>71</sup>日本在明治 27 年（1894），也就是甲午年間，即已開始發售《火車輪船旅行導覽》（定期出版的時刻表）強調精確、準時的行車環境。

日本治臺後，將原本的車站更名為「停車場」，大正 9 年（1920）又將停車場改為「駅」，<sup>72</sup>採用企業化方式經營，與日本同步。日本人對於車站建築更為講究，車站不僅作為票房用途，更是帝國的門面的展現。新竹站即從原本東門城外枕頭山下的小木屋，轉身為華麗的巴洛克式建築，<sup>73</sup>臺北車站也設計同東京具中央車站功能的辰野式建築。車站無論大小，必懸掛時鐘於大門口，<sup>74</sup>並時時校正，以維護鐵道交通運行順利，方便民眾對時。

日治時期火車準點率極高，傳統詩人留下鐵道甚多。居住嘉義民雄的楊爾材因未能及時赴車只能遺憾地留下〈自羅山赴汽車不歸及〉「曉到羅山暮欲歸，驛亭車去疾如飛。」<sup>75</sup>除因事故誤點外，王竹修〈次說劍員林驛待車不至口占韻〉「聞說飛車能守信，豈知不及廣陵潮。」<sup>76</sup>屬於少見詩作。

臺灣民間情歌也常以「時間」起興，如「時鐘看來四點半，冷水洗面透心肝。」<sup>77</sup>即描寫一大清早起床趕赴首班列車的艱辛。許多褒歌以準時鈴聲鋪陳送別情景，如「十七步鐘仔叩三聲，鐘仔若停車就行。」<sup>78</sup>、「車頭鈴仔鈴三聲，復鈴三

<sup>71</sup> 連橫：《臺灣通史：卷十九·郵傳志》（南投：臺灣省文獻委員會，1992），頁 596。

<sup>72</sup> 富田昭次著，廖怡靜譯：《觀光時代：近代日本的旅行生活》（臺北：蔚藍文化出版社，2015），頁 195-197。

<sup>73</sup> 戴震宇：《臺灣鐵道完全揭祕》（新北：遠足文化事業，2010），頁 45。

<sup>74</sup> 莊永明：《城內舊事：臺北建城 130 年》（臺北：臺北市文獻委員會，2014），頁 238。

<sup>75</sup> 楊爾材：〈自羅山赴汽車不歸及〉（出處：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=75454>，檢索日期：2022 年 6 月 6 日）。

<sup>76</sup> 王竹修：〈次說劍員林驛待車不至口占韻〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1940 年 2 月 22 日）。

<sup>77</sup> 李獻璋：《臺灣民間文學集》，頁 122。

<sup>78</sup> 黃勁連：《臺灣歌詩集》（臺南：臺南縣立文化中心，1997），頁 25。



聲卜起行。」<sup>79</sup>臨別之際聽見車站內「叮叮叮」的鐘聲此起彼落，更增添彼此依戀。火車準時起行，面對此情此景，有情人就只能在心裡怨嘆：「夭壽車長迹僥倖，無通加停五分鐘。」<sup>80</sup>或是「司機開車開迄緊，無通加留五分鐘。」<sup>81</sup>然而，只有人候車，沒有車等人的道理，送客遠行，清冷的月臺，也只是令送行親友備感傷悲。

隨著日常需求增加，手錶已是男士生活必需品，民間褒歌即有「火車行過打鼓山，手拿時錶看點半。」<sup>82</sup>1930年代受黑貓、黑狗風氣的影響，手錶也成為新潮服裝的配飾。全臺灣最有名的「時間」歌謠，莫過於一般俗稱〈板橋查某〉：

火車起行都都叫，

一點五分屈枋橋；

枋橋查某美佻笑，

轉來賣妻給您招。<sup>83</sup>

這首閩南語民間歌謠，除見於地方志、民間文學集，亦見於官方與民間書籍。縱貫鐵道初通時，僅開設臺南臺北區間的列車，臺南至高雄必須轉車，歐陽朝煌〈汽車〉「朝發南瀛夜北津，行成千里幾時辰。」<sup>84</sup>臺北至高雄全程約為 14 小時，南北交通實為不易。

<sup>79</sup> 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》，頁 504。

<sup>80</sup> 黃勁連：《臺灣褒歌（上冊）》（臺南：臺南縣立文化中心，1997），頁 101。

<sup>81</sup> 俞丁旺：《臺灣雙溪相褒歌》（臺北：俞丁旺，2008），頁 35。

<sup>82</sup> 李獻璋：《臺灣民間文學集》，頁 61。

<sup>83</sup> 李獻璋：《臺灣民間文學集》，頁 137。

<sup>84</sup> 歐陽朝煌：〈汽車〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1913 年 9 月 7 日）。



大正 3 年 (1914) 起南北開始對發直通的「急行」列車，根據時刻表的記載，早上 8 時 50 分由基隆發車，9 點半抵臺北、13 時 2 分至臺中，最後在 17 時 5 分抵高雄，北高共花費 7 小時 35 分，<sup>85</sup>一般快車大致訂在 8 至 9 小時之內抵達。也有站站停靠的慢車，以利沿線小站接駁與轉乘。

〈板橋查某〉流布很廣，各地都有人傳唱，基隆「三點五分到板橋。」<sup>86</sup>、桃園人則唱「十點五分到板橋。」<sup>87</sup>板橋在地則是「七點半鐘到板橋。」<sup>88</sup>，由歌詞可見臺灣火車班次密集。昭和 10 年 (1935) 臺北辦理「始政四十週年紀念臺灣博覽會」曾在 50 天之內，加開 1,934 班列車的紀錄，<sup>89</sup>平均一天加開近 40 班次，高密度的車班，博覽會期間，臺北車站每日平均進出人數高達 9 萬多人，<sup>90</sup>民眾可依時刻表在火車到站前候車前往目的地，也帶動臺灣環島鐵道觀光。

日治時期許多鄉鎮已將交通工具編入地方歌謠傳唱，如〈後龍好所在〉<sup>91</sup>、〈中和之歌〉<sup>92</sup>皆詳述交通便捷與易達。日治時期印製《臺灣鐵道旅行案內》(旅遊導覽手冊)，書中詳述各車站地理位置、特產名物、轉乘工具……等，再加上井然有序的行李系統，<sup>93</sup>一書在手即暢遊全臺，十分方便。

臺灣鐵道運行百餘年，臺灣守時習慣依然可從大眾運輸一窺現狀，2017 年臺北捷運創下 100% 的準點率，2020 年臺灣高鐵列車準點率也達 99.78%，平均延遲

<sup>85</sup> 洪致文：《珍藏世紀臺灣鐵道——幹線鐵路篇》(臺北：時報文化出版社，2000)，頁 118。

<sup>86</sup> 曾子良等：《基隆市民間文學採集(三)》(基隆：基隆市文化局，2005)，頁 69。

<sup>87</sup> 胡萬川：《桃園市閩南語歌謠(四)》(桃園：桃園縣政府文化局，2006)，頁 236。

<sup>88</sup> 臺灣省文獻會採集組：《臺北縣鄉土史料(上冊)》(南投：臺灣省文獻委員會，1997)，頁 56。

<sup>89</sup> 蘇碩斌：《看不見與看得見的臺北》(臺北：群學出版社，2010)，頁 266-267。

<sup>90</sup> 徐逸鴻：《圖說日治臺北城》(臺北：城邦出版社，2013)，頁 57。

<sup>91</sup> 後龍鎮公所：《後龍鎮誌》(苗栗：後龍鎮公所，2002)，頁 466。

<sup>92</sup> 中和市公所：《中和市志》(臺北：中和市公所，1998)，頁 715。

<sup>93</sup> 歐文·魯特：《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》(臺北：遠足文化出版社，2017)，頁 136-137。





時間僅 0.13 分鐘，勝過日本，相關 APP 提供免費下載，指引民眾了解乘車資訊與現行列車實際運行狀態及車站週邊景點，以利民眾時間安排與行程規畫。

四通八達的路線、潔淨的車廂、明亮的站體……等都形塑臺灣鐵道文化，尤其是民眾自動自發井然有序的行車禮儀，屢屢登上國際知名報刊，備受禮讚，更是許多世界先進國家企望的目標。準確務實重秩序的性格，先上後下、敬老扶幼，形塑臺灣人溫文有禮的印象，深獲中外人士的激賞。

#### (六) 小異之中存大同

日治時期火車站遍布全臺各地，詩人賦詩多以所見所聞為題，例如彰化南方的員林車站，劉克明〈員林郡坡心庄歌〉「甘蔗地瓜又米穀，蜜柑芭蕉滿園林。」<sup>94</sup>、蔡清福〈北遊雜詠（車中遠望員林）〉「不用登臨頻眼眺。芭蕉叢密隱人煙。」<sup>95</sup>都重在描寫當地農產豐富。員林為臺鐵的一等站，各級上下行列車在此均停靠，日治時期員林地區軌道向四方輻散，<sup>96</sup>成為彰南大鎮，當地人甚至將縱貫線與溪湖糖廠線火車，分為大小線，<sup>97</sup>南來北往，交通十分便捷。

民間文學所呈現卻與外界眼光不同，由於車站站體不比彰化、臺中佔大廣地，但又優於花壇、社頭等小站。當地的鎮民問好，亦常回以「『員林車頭』普通普通！」<sup>98</sup>代表一切安好。待 2014 年鐵路高架化完成，新的火車站亦落成啟用，偌大的站體更超越彰化，讓員林車頭再也不普通。

<sup>94</sup> 劉克明：〈員林郡坡心庄歌〉（來源：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=84486>，檢索日期：2022 年 6 月 8）。

<sup>95</sup> 蔡清福：〈北遊雜詠（車中遠望員林）〉，《詩報》第 12 版（1932 年 9 月 15 日）。

<sup>96</sup> 臺灣總督府交通局鐵道部：《臺灣鐵道旅行案内》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1930），頁 137。

<sup>97</sup> 康原：《施並錫魅力刀與彩筆誌》（臺中：晨星出版社，2015），頁 23-26。

<sup>98</sup> 中華綜合發展研究院應用史學研究所：《員林鎮志》，頁 587。



彰化的二水車站，為臺鐵縱貫線、集集支線、糖鐵中南線的輻輳地，地理區位十分重要，旅客絡繹不絕。魏清德〈二水〉「一山如畫當空盡，二水交流匝地陰。」<sup>99</sup>、林馨蘭〈用櫻井兒山日月潭雜詠韻寄佐佐木照山之九〉「路從二八水頭歧，拖杖登臨斜照時。」<sup>100</sup>皆以縱貫線與集集線分岔入山的特色入詩。

家鄉風景已是在地人司空見慣之事，再美的景致也變得平凡無奇。日治時期首倡衛生，許多火車站亦重新改建，廁所也改善為西式盥洗設施的洗手間，地方人士最有感，留有「二水火車站頭便所好放屎。」<sup>101</sup>諺語，成為當地人對日治時期車站的懷念，也可從中審視當地民眾視角與民生需求。

擔任轉運站的八堵車站，也有類似現象。蘇鴻飛〈北遊吟草（車發八堵驛）〉「程計蘭陽道，從茲再換車。」<sup>102</sup>、林文昭〈蘭遊雜詠〉「鐵路紛披驛亭外，山高地狹少人家。」<sup>103</sup>八堵為縱貫鐵道與宜蘭線交會處，是進入蘭陽與基隆的門戶，鐵道紛披交錯，位居交通輻輳，南下北上車流量大，為保護行車安全，特別建設臺灣第一座地下道（土巷），以利民眾轉乘月臺間行進安全與鐵道淨空。<sup>104</sup>〈雙溪相褒歌〉也將土巷入歌：

八堵換車過土巷，

生水阿娘白蔥蔥；

佻娘鬥陣沒欠晚，

<sup>99</sup> 魏清德：〈二水〉《臺灣日日新報》第 3 版（1922 年 11 月 3 日）。

<sup>100</sup> 林馨蘭：〈用櫻井兒山日月潭雜詠韻寄佐佐木照山之九〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1916 年 8 月 16 日）。

<sup>101</sup> 二水鄉公所：《二水鄉志》（彰化：二水鄉公所，2002），頁 731。

<sup>102</sup> 蘇鴻飛：〈北遊吟草（車發八堵驛）〉，《詩報》第 5 版（1939 年 7 月 17 日）。

<sup>103</sup> 林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《南方詩集》第 6 版（1944 年 3 月 15 日）。

<sup>104</sup> 陳柔縉：《臺灣幸福百事——你想不到的第一次》（臺北：究竟出版社，2011），頁 110。



分開拆散誰人甘。<sup>105</sup>

土巷（地下道）對於鐵道交通建設助益甚大，尤其東北角居民每每往來臺北均須要在八堵轉乘，地下道是轉乘必經之路，對於居民而言，具有特別意義，因而將其入歌，也可見士庶對於同一地點由於視野不同、需求殊異，臺灣民間歌謠的務實，與傳統漢詩的浪漫，帶予讀者截然不同的感受。

臺中依山面海，擁有林業資源，自日治以來即築有手押臺車、五分車鐵道深入山地以輸運八仙山木材，戰後亦修築臺鐵東勢支線，開發大雪山林場。山林資源的發達也促進豐原地區木漆藝產業的發展。處於東勢、豐原之間的石岡，自古即為入山要津，當地客家山歌〈羊咩咩〉云：

羊咩咩十八歲，

坐火車，

坐到梅樹下，

看到一包米，

拿來做糍粑，

食糍粑，

無糖搵搵泥沙。<sup>106</sup>

「坐火車，坐到梅樹下。」即是坐到梅子火車站，梅子為客家聚落，因梅子車站

<sup>105</sup> 俞丁旺：《臺灣雙溪相褒歌》，頁 29。

<sup>106</sup> 胡萬川：《石岡鄉客語歌謠》（臺中：臺中縣立文化中心，1992），頁 36。



前有兩棵梅樹，故名梅樹下，這是臺中特有的地名，苗栗<sup>107</sup>、新竹<sup>108</sup>等縣市的〈羊咩咩〉即無「梅樹下」。糍粑是客家傳統美食，卻又不約而同地存在各地歌謠中。

臺灣民間文學常以地方名人為箭垛人物納入與鐵道相關的作品中，。如日治時期北斗首富謝仁賢，坐擁糖廩、運輸公司、農場……等，萬貫恆產為北斗第一富豪，為人豪爽大方，甚得鄰里敬重，地方民眾欣慕，編起歌謠紛紛唱道：

火車、火車，車四輪，

第一富啊是謝仁賢！<sup>109</sup>

鹿港詩梅樵曾路過北斗，曾受謝仁賢熱情款待，留有〈過北斗螺溪吟社詩人留宴並訪仁賢小謝〉，詩中即有「白社主人情倍厚，殷勤留客喚提壺。」、「多君一面情尤摯，深比桃花潭幾尋。」<sup>110</sup>皆呈現謝仁賢的好客有禮的大家風範，雅俗文學書寫方式雖不同，但卻能呈現相同面貌。

北斗謝仁賢雖家財萬貫，但若要論到臺灣第一首富，莫過於「頂港有名聲，下港有出名。」的板橋林家，民間歌謠最常出現「林板橋」或「板橋五少爺」，林家擁有北臺灣許多田地與產業，林本源邸內亭臺樓閣，俗稱林家花園，更是名聞全臺，關於其民間作品，首見於李獻璋《臺灣民間文學集》：

哥仔不是林枋橋，

欲提錢銀免押腰；

<sup>107</sup> 公館鄉公所：《公館鄉志》（苗栗：公館鄉公所，1994），頁 566。

<sup>108</sup> 魏秀娟、張惠真：《竹塹思想起》，頁 108。

<sup>109</sup> 洪參民、張哲郎：《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997），頁 657。

<sup>110</sup> 施梅樵：《鹿江集》（臺北：龍文出版社，2001），頁 110。



是哥今年趁較少，

拿長補短總會着。<sup>111</sup>

臺灣諺語「你也不是林本源。」<sup>112</sup>即是由此而生，說明當時林家的富甲一方，宜蘭歌謠〈天頂落兩粒粒掖〉「阿哥有趁即有食，唔是枋橋五少爺。」<sup>113</sup>一般人必須工作才有收入。南部高雄鄭坤五〈臺灣國風〉也有「阿君可比五少爺，出門無轎也著車。」能夠擁有板橋五少爺般的財富是當時所有人的夢想。<sup>114</sup>臺灣歌仔簿《義賊廖添丁》亦有廖添丁搭車北上至板橋車廂乘客的對話：

慢車逐位都有歌，

不比快車歌恰少，

听儂咧會嘎嘎掉，

第一好額林枋橋。<sup>115</sup>

描寫時人對板橋林家的恭維，板橋林家財富引人欣羨，〈板橋查某〉民歌，才會萌生在板橋車站下車後，「來去賣某予伊招。」的幻想。然而，林家的財富永遠是林家的，不慕天降橫財，唯有努力奮鬥、勤儉務實的性格才是臺灣人的本色。〈打車票〉「若有戀愛給人娶，無論人家抑煙花。」<sup>116</sup>不論貧富好壞，兩人一起打拼改變命運，如同臺南閩南語歌謠云：

<sup>111</sup> 李獻璋：《臺灣民間文學集》，頁 67。

<sup>112</sup> 廖明進：《大溪風情》（桃園：和平禪寺文教基金會，1999），頁 181。

<sup>113</sup> 林錦賢：《宜蘭縣壯圍鄉田仔歌老歌謠》（宜蘭：宜蘭縣壯圍鄉立圖書館，1999），頁 6。

<sup>114</sup> 林翠鳳：〈發民間真聲，揚臺灣正音--鄭坤五〈臺灣國風〉探析〉，《彰化師大國文學誌》33 期，2016 年 12 月，頁 16。

<sup>115</sup> 黃勁連：《義賊廖添丁：臺灣歌仔簿》（臺南：臺南縣文化局，2001），頁 24。

<sup>116</sup> 黃哲永：《六腳鄉閩南語歌謠集》（嘉義：嘉義縣立文化中心，1997），頁 76。



嘉義拍車到打狗，  
打狗轉車到阿猴；  
下頭所在阮毋捌到，  
甘願隨哥淋泔配土豆。<sup>117</sup>

臺灣人民知分守際不逾矩的天性。「君來做田娘做岸，較好富貴做大官。」<sup>118</sup>夫妻同心烏土變黃金，就算到天涯海角也都相伴相隨。英雄不怕出身低，許多人靠著胼手胝足，更多不是含著金湯匙出生的富豪就此產生，一代又一代白手起家的企業家，海洋冒險的性格也存在臺灣人的血液未曾稍離，只要利之所在，不管天涯海角一定有臺灣人的存在。

### （七）反應內心真切的情感

臺灣中南部為蔗糖產地，鐵道橫互，糖廠煙囪終日煙霧繚繞，糖廠與火車的動力供應皆有賴北部地區煤礦的開採。採煤收入豐碩，吸引居民下坑擔任煤礦工，由於需要多元的分工，也製造許多就業機會。臺灣工業迅速發展，致使煤礦需求孔亟，令輕便軌道隨著煤礦挖掘越鋪越廣。

北部礦業諺語「平水揀車用查某，入坑採炭用查甫。」<sup>119</sup>女性多屬坑外工作，負責洗煤或推臺車，〈歹命阿娘咧揀車〉即寫出平溪礦區女工推車的辛勞：

歹命阿娘咧揀車，

<sup>117</sup> 胡萬川：《臺南縣閩南語歌謠集（一）》（臺南：臺南縣文化局，2001），頁 90。

<sup>118</sup> 編輯部：〈歌謠拾遺〉，《南方》第 35 版（1941 年 7 月 1 日）。

<sup>119</sup> 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》（臺北：昊天嶺文史工作室，2004），頁 171。



車若落馬家已奔；

車仔揀著起歹癖，

哪有這隻王爺車。<sup>120</sup>

礦區女性為增添家計，必須推煤炭車謀生，推車是苦力活，偏偏挑中如瘟神一般的「王爺車」(爛車)，就如同老公是自己選的一樣，雖然運氣不好，但逆來順受，秉持著「臺灣牛」精神，藉著歌謠的唸唱，紓解心中的不平，繼續打拼。

由於開採的煤炭大小不一，再加上軌道曲折、地形顛簸而導致臺車的炭灰煤屑掉至車外的情形，因此臺車軌道旁常是污黑一片，北部歇後語也以「載土炭沿路漏——炭屎連。」<sup>121</sup>罵人做事有頭無尾。男女愛情最忌諱就是拖拖拉拉，「炭屎連」隨著鐵路交通傳至各地漸漸音變成為「拖屎連」，比喻被折磨得淒慘到極點。<sup>122</sup>後來也成為男女愛到濃時的彼此盟誓，如〈火車行落鐵枝輪〉：

火車行落鐵枝輪，

卜買土炭來激煙；

阿兄卜僥赴你便，

留目看兄拖屎連。<sup>123</sup>

天要下雨、娘要嫁人，無可奈何。情郎要變心也一樣無法加以阻止，人在做天在看，桃園被拋棄的小姐要像留著雙目親見著負心漢受天譴。臺中〈火車卜行十八

<sup>120</sup> 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》，頁 193。

<sup>121</sup> 曹銘宗：《臺灣歇後語（三）》（臺北：聯經出版社，1994），頁 16。

<sup>122</sup> 稻田尹：《臺灣歌謠集》（臺北：臺灣藝術社，1943），頁 40。

<sup>123</sup> 胡萬川：《桃園市閩南語歌謠（二）》，頁 136。



輪》<sup>124</sup>、嘉義〈火車卜行行鐵輦〉<sup>125</sup>、臺南〈火車卜行行大煙〉<sup>126</sup>……等都將「拖屎連」罵話入歌。苗栗苑裡〈火車卜行行鐵枝〉甚至將有情人化作「路旁屍」的憤懣，<sup>127</sup>雲林〈火車卜行行鐵路〉也有相似的咒怨：

火車卜行行鐵路，  
行到臺南倒翻籬；  
娘仔毋是君的某，  
林投造橋好行路。  
娘仔講話若有影，  
燈芯造橋都敢行；  
娘仔講話若無影，  
福杉作橋摔死兄。<sup>128</sup>

林投、燈芯，自然不可能成為棟樑，取棺材板的福杉充當橋面，更寓有惡咒，透過「火車」歌謠的結合，將臺灣男女的愛情觀道出，對於戀人的愛情，天地可昭，但誰若先違恩負義就先遭天懲，表現對愛情堅貞與絕決。

臺灣女性敢愛敢恨，遇到有情人，願意「日出同耕夜同眠。」<sup>129</sup>不論貧富，

<sup>124</sup> 胡萬川、王正雄：《外埔鄉閩南語歌謠》，頁 154。

<sup>125</sup> 江寶釵：《嘉義市閩南語歌謠集（一）》（嘉義：嘉義市立文化中心，1997），頁 164。

<sup>126</sup> 胡萬川：《臺南縣閩南語歌謠集（一）》，頁 107。

<sup>127</sup> 胡萬川：《苗栗縣閩南語歌謠集（二）》（苗栗：苗栗縣立文化中心，1999），頁 30。

<sup>128</sup> 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（四）》，頁 92。

<sup>129</sup> 編輯部：〈歌謠拾遺〉，《南方》第 35 版（1941 年 7 月 1 日）。





不管身處何地，在愛情之下可為情郎出生入死。若面對背恩的負心漢，也會毫無畏懼地果斷分手，臺灣流傳〈周成過臺灣〉、〈林投姊〉等民間故事情節都是負心漢遭柔弱原配復仇不得善終。傳統女性無謀生能力，須以丈夫為天。舊時歌謠多傾訴離婦悲情。任人攀摘遭棄的痛楚，就如「棄地」臺灣，飽受異族統治的不平，藉民間歌謠傳唱出不平的。

#### 四、崎嶇不平的地形與人定勝天的精神

臺灣位居歐亞大陸與太平洋板塊交界處，不斷地板塊撞擊造就臺灣島的誕生，但也由於頻繁地殼變動，形成高山聳峙、平原狹小的地形。臺灣開發較晚，人口尚未飽合，尚有發展空間，也吸引閩粵先民甘願冒死渡海來臺開墾，除了面對颱風、地震等天災，亦必須面對不斷的戰亂、流離、重稅……等人禍，臺灣民眾樂天知命，為了在島上行命安生，必須克服各種崎嶇的地形，先民將心聲心語以民間文學形式紀錄下來，也成為與天爭地、人定勝天的精神展現。

##### (一) 鑿險絕幽訴心聲

臺灣山多平原少，山脈綿延橫貫，造成交通運輸不便。劉銘傳為了連結基隆與八堵交通特別建築獅球嶺隧道，在中外技師、工人、工兵經過兩年的努力，克服天險，完成全長 235 公尺的臺灣第一座鐵路隧道，由於天然痢疫與坑道崩塌，造成死傷不斷，伊能嘉矩《臺灣文化志》也認為此段為罕見之工程，<sup>130</sup>光緒 15 年（1889）隧道鑿通後劉銘傳在隧道南口親題「曠宇天開」四字題額，<sup>131</sup>也因為隧

<sup>130</sup> 伊能嘉矩：《臺灣文化志（中卷）》（南投：國史館臺灣文獻館，2017），頁 629。

<sup>131</sup> 曾石南：《臺灣風土特色旅遊》（南投：臺灣省政府，2004），頁 185。



道落成產生「基隆磅空口」<sup>132</sup>的諺語流傳至今。

臺灣人不排斥新科技，清代基隆至臺北分段通車，火車馳行總吸引民眾前來爭睹。至光緒 17 年（1891）基隆臺北段完工後，也有吸引許多人前來搭乘。時任臺南知府的唐贊袞〈由基隆坐火車赴臺北有山阻路今穿洞可通〉「長房縮地山空鑿，海外飛車闢險來。」<sup>133</sup>、彰化秀才德功也作〈臺北雞籠頭上奇峯巒崩怪石嶙峋今將獅球嶺開地道以通火輪車〉「巒崩雞籠道，輪車瞬息通。」<sup>134</sup>皆為當時坐火車過山洞的描寫。

立於東北季風迎風面的基隆落雨量冠全臺，除了港都亦有「雨都」之稱，民眾搭乘火車往來臺北也時常經歷「基隆落雨，南港澹路，松山出日頭。」<sup>135</sup>原本要日夜趕赴的路程，由於火車的迅捷節省時間，也使基隆來往臺北的民眾能夠感受天氣一日三變的特殊景象。

隧道貫穿獅球嶺帶來交通方便，然而地質複雜再加上施工品質不佳，造成北高南低落差懸殊洞中洞的弧形隧道。隧道內外坡度高達 30%，當地也有「火車行到佛祖嶺，若無兩隻拖袂行。」<sup>136</sup>諺語，嶺上坡度陡斜再加上機器局對機件保養未落實，必須兩輛火車頭一前一後，以推帶拉的方式帶動車廂上坡，甚至因動力不足，列車僅能抵獅球嶺駐車，再讓旅客背負行李步行下基隆。

日軍攻臺時奪下基隆，也因為火車動力不足，到最後必須憑靠人力推挽列車

---

<sup>132</sup> 許梅貞：《基隆市民間文學採集（二）》，頁 95。

<sup>133</sup> 唐贊袞：〈由基隆坐火車赴臺北有山阻路今穿洞可通〉

（來源：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=25216>，檢索日期：2022 年 6 月 6 日）。

<sup>134</sup> 吳德功：《瑞桃齋詩稿》（南投：臺灣省文獻會，1992），頁 33。

<sup>135</sup> 許梅貞：《基隆市民間文學採集（二）》，頁 62。

<sup>136</sup> 許梅貞：《基隆市民間文學採集（二）》，頁 96-98。



方能過嶺，<sup>137</sup>成為日本人旅遊臺灣於基隆下船候車前往臺北的笑談，<sup>138</sup>日本人甚至稱這些保養不佳的機關車為「肺病火車」。<sup>139</sup>日治時期為求行車安全與效率，將鐵道改線，<sup>140</sup>不再依循劉銘傳時代的路廊，改從東邊的竹子嶺築新隧道進入基隆。<sup>141</sup>汐止八堵間為節省成本，也循基隆河溯源興建，沿岸狹窄也必須搭橋越五堵嶺而行，民間歌謠唱道：

火車行到五堵橋，五堵板橋齊齊搖，  
兩個娘子平平笑，愛新無愛舊大不對。  
火車行到五堵嶺，若無盡磅真歹行，  
兩個娘子平平疼，愛新不愛舊想未贏。<sup>142</sup>

雖是男女褒歌，但可以從中更能體會火車越五堵嶺之不易，必須加足馬力「盡磅」方能過嶺。為了改善車行速度，日本政府廢棄五堵基隆河舊鐵橋，時任板橋林家西席的泉州文士蘇大山曾經搭車經過此路段，留有〈臺北車中口占〉「驅車五堵匆匆過，遺蹟尚留鐵線橋。」<sup>143</sup>可為改線的景觀作印證。

為了使五堵嶺更容易通過，又於明治 32 年（1899）5 月開築五堵隧道，岩盤不穩再加上施工期間多雨潮濕，岩層含水量過高，造成隧道多次崩塌，高雄實業

<sup>137</sup> 林美容：《白話圖說臺風雜記》（臺北：五南圖書出版社，2017），頁 145。

<sup>138</sup> 應大偉、陳淑惠：《南國寫真情·看見福爾摩莎》（臺北：田野影像出版社，1997），頁 14。

<sup>139</sup> 西川滿著，黃玉燕譯：《臺灣縱貫鐵路》（臺北：柏室科技藝術，2005），頁 126。

<sup>140</sup> 高成鳳：《殖民地鐵道と民眾生活》（東京都：財團法人法政大學出版局，1999），頁 62。

<sup>141</sup> 賴德湘：《鐵路開基——基隆鐵道之創建與發展》（基隆：基隆市立文化中心，2001），頁 63。

<sup>142</sup> 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》，頁 492。

<sup>143</sup> 蘇大山：〈臺北車中口占〉（出處：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=00020784>，檢索日典：2022 年 6 月 6 日）。



家古賀三千人初到臺灣，時任施工的苦力，曾親歷九死一生。<sup>144</sup>待明治 33 年(1900) 7 月完工通車，技術總監新元鹿之助技師特別在隧道南口題下「見可而進」匾額，寓意為看到適宜的時機就前進，碰到危難的情況就後退。從簡短的四字，即可想見五堵嶺的險峻難行。

當時隧道多以人工鑿穿，隧道亦無灌漿或導水系統，明治 40 年(1907)《警丁歌》描述板橋青年，充當日軍軍伏赴花蓮平叛，途經五堵隧道，留有「火車入去磅空內，磅空冷水滴落來。」<sup>145</sup>之嘆，隨著乘客的親身經歷發為歌謠傳布至桃園<sup>146</sup>、苗栗<sup>147</sup>等地，成為臺灣民眾坐火車過山洞的共同經驗，更成為宜蘭民謠〈丟丟銅〉的先聲。

臺灣東北角地區受到板塊擠壓的影響，山脈呈東北西南走向，為海岸與山地相接處，在短短 1 公里的水平距離內，海拔從 400 公尺下降到海平面，山坡緊鄰海岸地形，幾無腹地可供通行。<sup>148</sup>為了克服橫互的山脈，特別修築一連串的隧道以提升運能。

宜蘭線鐵道建於大正 6 年(1917)，經歷 7 年的努力，終於在大正 13 年(1924)全線通車。地方諺語「一錢鑽九孔」<sup>149</sup>即是指坐火車從瑞芳到雙溪，花費日幣一元，火車卻鑽了九個山洞，代表此處建設的艱險。此區間最有名者莫過於大正 11 年(1922)完工的三貂嶺隧道群，民間歌謠裡「三貂一個小西天」、「九空行盡水

<sup>144</sup> 王御風等：《和風吹撫的港市：打造高雄日人的故事》（高雄：高雄市文化局，2017），頁 74-76。

<sup>145</sup> 蔡書浩等：《重修臺灣省通志：卷十藝文志文學篇第二冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1997），頁 1082。

<sup>146</sup> 郭薰楓等：《桃園縣誌：卷五·文教志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1967），頁 200。

<sup>147</sup> 黃銀煌：《苗栗縣志：卷四·文化建設志》（苗栗：苗栗縣政府，1983），頁 118。

<sup>148</sup> 林俊全：《地形圖中的福爾摩沙》（臺北：行政院農業委員會林務局，2009），頁 66。

<sup>149</sup> 蘇昭旭：《臺灣鐵道經典之旅——環島鐵路篇》（新北：人人出版社，2014），頁 238。



流東」<sup>150</sup>三貂嶺為基隆河（在臺北市北投區關渡匯入淡水河流入臺灣海峽）、雙溪河（於雙溪街畔彙雙上林溪與牡丹溪流流向太平洋）分水嶺，故名小西天、水流東。

另一天險則當時長達 2,167 公尺福隆至石城間的草嶺隧道，此工程採用中央高兩端低以利排水的科學工法修築。<sup>151</sup>岩磐破碎，使得工程難以進行，負責督造的日籍工程師吉次茂七郎因過度疲勞而隕命。<sup>152</sup>為加速完工，亦特別抽調蘭陽壯丁馳援，<sup>153</sup>當時勞動者以當時流行的宜蘭調，填上歌詞，成為充滿在地風情的〈丟丟銅仔〉：

火車行到伊都阿末伊都丟哎唷磅空內，

磅空的水伊都丟丟丟銅仔，

伊都阿末伊都丟仔伊都滴落來。<sup>154</sup>

這首民間歌謠，後經由呂泉生重新作曲填詞，成為新劇《閩雞》的配樂，<sup>155</sup>歌詞易懂、旋律簡單，共同乘車經驗，令臺灣人朗朗上口，時值太平洋戰爭時期，演唱時臺灣人慷慨悲歌，欲罷不能，驚動日本當局，<sup>156</sup>擔心臺灣集體意識阻撓皇民化進行，被列為禁歌，不准演唱。

<sup>150</sup> 臺灣省文獻會：《重修臺灣省通志：卷三・住民志禮俗篇》（南投：臺灣省文獻會，1993），頁 297。

<sup>151</sup> 徐惠隆：《走過蘭陽歲月》（臺北：常民文化事業出版社，1998），頁 251。

<sup>152</sup> 古庭維等：《鐵道新旅：宜蘭線》，新北：遠足文化事業出版社，2014），頁 110。

<sup>153</sup> 游顯德：《東北角人文之美》（宜蘭：東北角海岸國家風景區管理處，2001），頁 37。

<sup>154</sup> 簡上仁：《臺灣民謠》（臺中：臺灣省政府新聞處，1983），頁 64。

<sup>155</sup> 莊永明：《臺灣歌謠：我聽 我唱 我寫》，頁 255。

<sup>156</sup> 連憲升：〈從《丟丟銅仔》到《阮若打開心內的門窗》--試談呂泉生早期的民歌編曲、歌曲創作和他的鄉土關懷〉，《臺灣音樂研究》第 5 卷第 10 期，2007 年 10 月，頁 54。



今年（2022）適逢三貂嶺隧道完工與草嶺隧道開工一百年，兩座隧道因具有交通運輸歷史價值劃定為古蹟並開放供民眾前來懷古攬勝。三貂嶺隧道北口有大正 8 年（1919）年明石元二郎總督所題「至誠動天地」草書匾額，而南口的拱心石則置有大正 11 年（1922）年田健治郎楷書扁額「萬方輻輳」。草嶺隧道北口有總督府鐵道部長新元鹿之助「制天險」題額，南口則有總務長官賀來佐賀太郎「白雲飛處」題額，以示紀念。

這 4 塊匾額，陳述百年前先民付出血汗不畏艱險克制天險，其心至誠足以撼動天地，經過長時間的努力總於換來白雲飛處萬方輻輳的便捷交通。信步於隧道口抬頭即可看到長期受煙炭薰黑的瓦磚，再搭配隧道傳來的丟丟銅調，撫觸洞內滴下的水珠亦可感受先人開拓的艱辛。

## （二）攀山越嶺催盡磅

臺灣北部地形崎嶇，清代鐵路取道龜崙嶺（今桃園市龜山區）攀林口臺地以達桃園，吳德功〈新竹坐火輪車往臺北〉曾描寫此地景「築造輪車路，沿山削破碎。」、「但恐山谷崩，失足防蹶躓。」<sup>157</sup>雖然鐵道建成縮短交通時程，鐵道路幅狹窄崎嶇行路艱難。

日本政府治臺後有鑑於此處鐵道路線曲折逼仄決定改道，鐵道由艋舺、枋橋、樹林、鶯歌，沿大漢溪南下越桃園臺地而行，龜崙嶺舊道則闢建公路（今臺一線）歌謠變為「卜坐自動龜崙嶺，卜放盡磅攏膾行。」<sup>158</sup>雖然行走山徑的交通工具轉變為自動車（汽車），但催盡油門越嶺的情況並未改變。

「龜崙嶺」歌謠流傳到臺中，音變成為「崑崙嶺」，內容為「火車卜駛崑崙嶺，

<sup>157</sup> 吳德功：《瑞桃齋詩稿》，頁 16。

<sup>158</sup> 胡萬川：《龜山鄉閩南語歌謠（二）》（桃園：桃園縣文化局，2003），頁 188。



火車放動才會行。」<sup>159</sup>此際的「崑崙嶺」只要稍催油門即可登頂。再傳到雲林時「龜崙嶺」更再變為「麒麟嶺」「火車卜行麒麟嶺，無腳無手那會行。」<sup>160</sup>隨著越列車越來接近嘉南平原，原先的蠶叢小徑竟漸變為坦途，只要放開手腳即可前行，不同的地形影響臺灣民間歌謠的創作內容。

火車改線後，行經鶯歌、桃園的丘陵地帶，民眾又開始改唱「臺北拍車是站站歇，舉頭共看鶯歌石」<sup>161</sup>、「鶯歌搭車到桃園，舉頭看去客人庄。」<sup>162</sup>桃園經鶯歌路廊成為南北縱貫鐵路的要道。佇立在山畔的石頭因形似鶯歌而得名，傳說為明鄭軍隊除妖化石，也成為地名。然而鐵道未得靈石庇佑得以安全，列車常因動力不足，而造成脫鈎的鶯歌列車溜逸事故，<sup>163</sup>此路段死傷為臺灣鐵道史之冠，又逼迫鐵道再度改線。

此次改線由鶯歌大湖崎越嶺，地方則傳唱「火車起行放盡磅，大湖保正游仔宗。」<sup>164</sup>、「火車起行大湖崎，無放盡磅講毋行。」<sup>165</sup>為了克服天險，特別設計以盤山展線法減緩坡度，形成鶯歌與桃園間長達 8.2 公里的距離。雖然坡度減緩已不似龜崙嶺，但仍需要足夠的動力才能上坡，桃園民間歌謠「火車行落鐵枝輪，卜買土炭來激煙。」<sup>166</sup>，大溪居民則唱「新做火車加六輦，卜買土炭結火煙。」<sup>167</sup>居民格外憂心蒸氣動力不足，也以歌聲傳達忐忑不安的過嶺心情。

<sup>159</sup> 胡萬川：《大甲鎮閩南語歌謠（一）》（臺中：臺中縣立文化中心，1994），頁 164。

<sup>160</sup> 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（三）》，頁 110。

<sup>161</sup> 胡萬川：《大甲鎮閩南語歌謠（一）》，頁 202。

<sup>162</sup> 胡萬川、王正雄：《外埔鄉閩南語歌謠》（臺中：臺中縣立文化中心，1999），頁 168。

<sup>163</sup> 古庭維等：《鐵道新旅：縱貫線北段》（新北：遠足文化事業出版社，2014），頁 128-129。

<sup>164</sup> 胡萬川：《八德市閩南語歌謠（一）》（桃園：桃園縣文化局，2005），頁 240。

<sup>165</sup> 胡萬川：《八德市閩南語歌謠（一）》，頁 236。

<sup>166</sup> 胡萬川：《桃園市閩南語歌謠（二）》（桃園：桃園縣文化局，2003），頁 136。

<sup>167</sup> 胡萬川：《大溪鎮閩南語歌謠（一）》（桃園：桃園縣立文化中心，2005），頁 110。



同樣害怕火車因動力不足而覆滅者，尚有東北角雙溪居民。宜蘭線牡丹站位於山坡上，為增益行車安全，特別設計為折返式車站。<sup>168</sup>鐵道除了連絡蘭陽平原外，也以載運煤礦為主，<sup>169</sup>猴硐礦區以下採用較輕的 36 磅鐵軌以節約經費。<sup>170</sup>險峻地形再加上輕磅軌條造成不安定感，地方也流傳「火車卜行著鐵輦，著買塗炭來激煙。」<sup>171</sup>現今列車動力雖已隨著電氣化或加掛補機改善，然而牡丹坡車站仍採用 120 度迂旋上山以策安全。

相反地，動力太充足也會造成列車刹不住，橫跨濁水溪的鐵橋亦是縱貫鐵道的險地，外地乘客過橋，品味長虹臥波的美景。在地人的眼中看來卻是險象環生，由於濁水溪岸築有高壘般的護岸，火車必須爬升堤防越河，河岸與橋樑間的長陡坡煞車不易，明治 40 年（1907）8 月 29 日列車曾因刹車不及而自斜坡翻覆，形成二水地區「火車敗馬，死人做下底。」<sup>172</sup>諺語，詮釋此路段的危險。

濁水溪南下地勢平坦，「火車欲行十八輦，行到車頭吐白煙。」<sup>173</sup>火車穿越嘉南平原，坦蕩筆直的軌道，已無安全之虞，可供疾馳加速，濃濃的煙塵影響儀容，臺南民眾傳唱「火車卜行損大煙，身軀無洗全全勝。」<sup>174</sup>透過民間歌謠可感受地形造成南北旅途差異與情懷。

隨著科技日益進步，乘坐在空調車廂的現代人已難體會當時車外險象環生與車內煙霧滿天的窘境。臺灣幅員不廣，卻因為地理環境而令南北同儕的民間歌謠，

---

<sup>168</sup> 蔡龍保等：《鐵道技手前畑彥太郎的攝影記錄——「建主改從」時期的臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2021），頁 108。

<sup>169</sup> 旅行人誌編輯室：《臺灣鐵道祕境慢旅》（臺北：城邦出版社，2016），頁 94-95。

<sup>170</sup> 戴寶村、蔡承豪：《縱貫環島臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2009），頁 61。

<sup>171</sup> 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》（臺北：昊天嶺文史工作室，2004），頁 171。

<sup>172</sup> 二水鄉公所：《二水鄉志》，頁 730-731。

<sup>173</sup> 洪敏聰：《臺灣鄉土文獻影像》（澎湖：澎湖縣文化局，2003），頁 66。

<sup>174</sup> 胡萬川：《臺南縣閩南語歌謠集（一）》，頁 104。





產生迥然不同的情懷，歌謠藉由火車傳布全臺，從其文字與風格的變化，也再次印證了集體性、口傳性、變異性等臺灣民間文學特色。

### (三) 絕境處處亦逢生

臺灣歇後語具備「類謎猜」的形式，除了原來字面上的意思，往往還可依講述情境的需要，發展出引申義。臺灣民眾能近取譬，常以大自然生物為喻體。再加上喜愛求新求變，許多充滿機鋒的巧言妙語也就從不加思索自口中流淌，成為臺灣人常採用的語彙之一。

農業社會多為孤村獨宅，多豢養犬隻顧家，陳肇興（水沙連紀遊）「崖險驢欺客，莊深狗吠人。」<sup>175</sup>傳達犬隻忠誠機警。狗兒對郵差或外人吠叫尚可示警，若對著呼囂雷鳴的火車卻於事無補，光緒 17 年（1891）臺北至基隆端鐵道開通，產生「狗吠火車」的諺語。<sup>176</sup>臺灣人以「狗吠火車——無路用。」<sup>177</sup>表示無濟於事<sup>178</sup>，此歇後語傳遍南北，<sup>179</sup>高雄美濃亦有「狗吠火車，浪淋硬。」<sup>180</sup>客家歇後語。細查全臺最早彙編的《臺灣俚諺集覽》僅錄「犬吠雷」，<sup>181</sup>而無吠火車。火車融入臺灣社會，漸取代大氣裡不可捉摸的「雷鳴」，足見臺灣人變通與務實本性。

同樣表示用盡全力、無濟於事的臺灣歇後語也有「蚊仔釘牛角。」<sup>182</sup>、「猴，迫上旗杆頂」<sup>183</sup>、「田螺爬到竹篙尾」<sup>184</sup>……等，皆強調事情已發展到極限，無路

<sup>175</sup> 陳肇興（伯康）：《陶村詩稿》（臺北：臺灣銀行，1962），頁 15。

<sup>176</sup> 李繼賢：《鹿港諺語釋說》（彰化：財團法人鹿港文教基金會，1985），頁 90。

<sup>177</sup> 曹銘宗：《臺灣歇後語（三）》，頁 74。

<sup>178</sup> 杜文靖：《古臺諺現世說：臺灣懷舊小語》（臺北：臺原出版社，1993），頁 187。

<sup>179</sup> 李常吉：《潮州鎮誌》（屏東：潮州鎮公所，1998），頁 652。

<sup>180</sup> 美濃鎮誌編纂委員會：《美濃鎮誌》（高雄：美濃鎮公所，1997），頁 508。

<sup>181</sup> 臺灣總督府：《臺灣俚諺集覽》（臺北：臺灣總督府，1914），頁 91。

<sup>182</sup> 賴宗寶：《臺灣閩南俗語採擷》（彰化：二八水文史工作室，2004），頁 92。

<sup>183</sup> 陳主顯：《臺灣俗諺語典卷六·社會百態》，頁 489。



可退，無論敏捷如蚊、猴者或緩行若田螺，萬物終有進退維谷之時。但也有絕處逢生的例子，日治時期鐵道部技師川津秀五郎修築阿里山森林鐵道為獨立山所阻，傳說他見到田螺而聯想右迴 2 次左旋 1 次螺旋狀路線盤旋登山通過，<sup>185</sup>締造世界鐵道工程奇蹟。

民間諺語也有「阿里山火車——碰壁」<sup>186</sup>或「阿里山苦力——碰壁」<sup>187</sup>等來形容獨立山鐵道，這種驚險非親歷者不能體會，張麗俊〈阿里山作業所模型〉「螺旋隧道氣車攢。」<sup>188</sup>、何雪雄〈阿里山紀遊〉「螺旋嶺腹數回環。」<sup>189</sup>、王又青〈登阿里山雜詠·獨立山〉「軌道迂迴轉似螺。」<sup>190</sup>……等都曾作螺旋鐵道書寫。森林鐵路所經過的嘉義梅山地區也有「阿桶過車橋——暈車車。」<sup>191</sup>諺語，用以形容登山火車過橋，令人暈頭轉向，引申為摸不著頭緒。

當時嘉義梅山山區民眾皆賴森林鐵道接駁出入，當地常以「三角巔」(當地人對獨立山的稱呼)為發想創作歌謠，「火車三角巔，彎彎越越行。」<sup>192</sup>起首唱出搭火車沿途的景象，但當火車努力爬行至奮起湖，即可見到煙消雲散、柳岸花明又一村的美景，勸世人必須時時努力奮起，創造美好的將來。

<sup>184</sup> 賴憲政：《重溫老祖先的智慧——憲哥講臺灣孽畜仔話》(高雄：清涼音文化，2015)，頁 260。

<sup>185</sup> 黃源明：《漫步在雲端——阿里山日出·神木原鄉·森林鐵道》(新北：野人出版社，2005)，頁 110。

<sup>186</sup> 丁招弟等：《從笨港到北港》，頁 10-8。

<sup>187</sup> 陳主顯：《臺灣俗諺語典卷六·社會百態》，頁 489。

<sup>188</sup> 張麗俊：〈阿里山作業所模型〉，許雪姬，《水竹居主人日記(四)》(臺北：中央研究院近代史研究所、臺中縣文化局，2001)，頁 338。

<sup>189</sup> 何雪雄：〈阿里山紀遊〉，《南方》第 32 版(1941 年 8 月 1 日)。

<sup>190</sup> 蘇慧霜：《阿里山文學誌(地誌文·繁勝錄)》(臺北：行政院農業委員會林務局，2016)，頁 21。

<sup>191</sup> 顏尚文：《梅山鄉誌》(嘉義：梅山鄉公所，2010)，頁 551。

<sup>192</sup> 陳嘉雄等：《嘉義縣志：卷六·學藝志》(嘉義：嘉義縣政府，1974)，頁 46。



待常急馳而過的列車成為臺灣的日常時，也讓原本所要表達的歇後語更加多元。十九世紀末臺灣最先修築鐵道為臺北基隆端，當火車抵達臨海的基隆港，再也無路可走，「火車駛到雞籠——盡磅」<sup>193</sup>於焉形成。1920年代宜蘭線完成，又產生「火車開到蘇澳——盡磅」、「火車行到蘇澳站——無步」<sup>194</sup>等歇後語，流傳地區與字面上意義相同，引伸義有碰壁、盡磅、無步……等，卻因人因時而異。海島幅員狹小，火車到處盡磅受阻。

宜蘭線完工促進地方發展，也使原本忍受浪顛風簸，方能抵達的臺灣東岸，進化為搭乘宜蘭線「盡磅」後，「換車蘇澳向山馳。」<sup>195</sup>，改由臨海道路（今蘇花公路）直抵花蓮，使原屬「後山」的宜蘭，納入北部生活圈，也令後山範圍日益縮小至花蓮、臺東。待1940年代屏東線向南延伸，「車到南端路盡頭。」<sup>196</sup>的枋寮成為鐵道南境，「火車行到枋寮尾——盡磅」<sup>197</sup>又被人們所創發。

相較各地「盡磅」的終點窘境，也有不少歌謠將終站視為另一個起點的開始，如歌謠「火車卜行行鐵路，行到基隆倒翻籬。」<sup>198</sup>、「火車卜行 chiek chiek 走，來到板橋倒回頭。」<sup>199</sup>任何事到盡頭一定能否極泰來。蘭陽平原五分車在大洲（今三星農會大洲糧倉處）設有一個大轉盤，提供太平山林鐵火車迴轉，調頭駛回羅東，無需至土場，空跑一趟。「火車開到大洲——猶會翻身。」、「大洲磨盤——猶會回頭。」<sup>200</sup>歇後語比喻事情尚有轉還的餘地，不必一意孤行。

<sup>193</sup> 曾子良等：《基隆市民間文學採集（三）》，頁162。

<sup>194</sup> 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（上冊）》（宜蘭：宜蘭縣政府，2002），頁316。

<sup>195</sup> 李神義：〈大魯閣峽雜詠〉，《詩報》第14版（1932年5月15日）。

<sup>196</sup> 前村劍峰：〈枋寮〉，《詩報》第3版（1943年4月6日）。

<sup>197</sup> SWALO 視覺設計中心：《閩南語歇後語：四句聯》，頁58。

<sup>198</sup> 胡萬川：《臺南縣閩南語歌謠集（一）》，頁80。

<sup>199</sup> 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（三）》，頁112。

<sup>200</sup> 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（上冊）》，頁317。



臺灣南北僅四百公里，地狹人稠，鐵道每建設到一處即陷於絕境，卻因島上人民的意志力，卻又絕處逢生。就如同原本「盡磅」長達半世紀的枋寮車站，在眾人齊心努力之下，也貫通中央山脈，成為通往臺東的南迴鐵路起點，完成臺灣環島鐵道網。臺灣雖先天環境困厄，卻無法阻絕人民全力以赴與天爭勝、克服險境的決心，認真務實與靈活應變終將一切不可能化為可能。

## 五、結論

臺灣自古以來即是移民社會，先民冒險渡海就是為求得一個安身立命之所。世界交通輻輳地位，將異文化引進，令臺灣成為多元文化的社會，各族群口傳文學在島上百花齊放，民間文學也因轉遷徙而自成體系，更是臺灣文學的源頭。劉銘傳引領臺灣進入蒸氣列車的新時代，卻隨著甲午戰敗臺灣改隸日本，不同的政權，也培養人民堅毅的適應能力。

日本以殖民為了攫取島內資源迅速運回本土，以致臺灣鐵道處處，米糖相剋政策下，臺灣糖廠林立，與土紳、保正合作，一起壓迫農民，被剝削的人民滿腹牢騷無處可訴，將心酸的淚珠化為民間文學，成為殖民者壓迫臺灣人的具體事證，民間文學傳播載體為口傳，更因鐵道山巔海湄便捷易達，感同深受的作品，無需文字潤飾，唱出社會中的不公不義，加速各族群對「臺灣人」的集體認同。

臺灣幅員狹長，鐵道相關的民間文學作品甚多，相同曲調的歌謠透過火車傳布南北，卻因地理與民風造成迥然不同的風貌。「火車開盡磅」一詞常出現於臺灣民間文學中，四面環海鐵道每修築到海崖山巔，無法前進即告「盡磅」。就如同臺灣人民時時面對不可預知的詭譎情勢，早已培養守分安命，但只要劫波渡盡，總能抓準時機立刻將油門催至「盡磅」，養成「處處盡磅，時時盡磅」弛張有度的性格，藉以立足於世界。



## 六、參考文獻

### (一) 專書

1. 丁招弟等：《從笨港到北港》（雲林：雲林縣政府，2002）。
2. 二水鄉公所：《二水鄉志》（彰化：二水鄉公所，2002）。
3. 大村鄉公所：《大村鄉志》（彰化：大村鄉公所，2015）。
4. 乃南亞沙著，沈玉慧、蕭家如譯：《圖式年表日本統治臺灣五十年》（臺北：五南圖書出版社 2017）。
5. 中和市公所：《中和市志》（臺北：中和市公所，1998），頁 715。
6. 中華綜合發展研究院應用史學研究所：《員林鎮志》（彰化：員林鎮公所，2010）。
7. 公館鄉公所：《公館鄉志》（苗栗：公館鄉公所，1994）。
8. 片岡巖：《臺灣風俗志》（臺北：臺灣日日新報社，1921）。
9. 王御風等：《和風吹撫的港市：打造高雄日人的故事》（高雄：高雄市文化局，2017）。
10. 古山：《臺灣今古談》（臺北：時報文化出版事業，1983）。
11. 古庭維等：《鐵道新旅：宜蘭線》，新北：遠足文化事業出版社，2014）。
12. 古庭維等：《鐵道新旅：縱貫線北段》（新北：遠足文化事業出版社，2014）。
13. 平澤平七：《臺灣の歌謠と名著物語》（臺北：新高堂書店晃文館，1917）。
14. 矢內原忠雄著，周憲文譯：《日本帝國主義下之臺灣》（臺北：帕米爾書店，1985）。
15. 伊能嘉矩：《臺灣文化志（中卷）》（南投：國史館臺灣文獻館，2017）。



16. 江寶釵：《嘉義市閩南語歌謠集（一）》（嘉義：嘉義市立文化中心，1997）。
17. 江寶釵：《嘉義縣志·卷十·文學志》（嘉義：嘉義縣政府，2009）。
18. 西川滿著，黃玉燕譯：《臺灣縱貫鐵路》（臺北：柏室科技藝術，2005）。
19. 余燧賓：《基隆市民間文學採集（一）》（基隆：基隆市立文化中心，1999）。
20. 吳德功：《瑞桃齋詩稿》（南投：臺灣省文獻會，1992）。
21. 李常吉：《潮州鎮誌》（屏東：潮州鎮公所，1998）。
22. 李猷璋：《臺灣民間文學集》（臺中：臺灣文藝協會，1936）。
23. 李繼賢：《鹿港諺語釋說》（彰化：財團法人鹿港文教基金會，1985）。
24. 杜文靖：《古臺諺現世說：臺灣懷舊小語》（臺北：臺原出版社，1993）。
25. 車城鄉公所：《車城鄉志》（屏東：車城鄉公所，2004）。
26. 周國屏：《南投市志》（南投：南投市公所，2002）。
27. 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》（臺北：昊天嶺文史工作室，2004）。
28. 林松源：《彰化縣民間文學集：田中區 I》（彰化：彰化縣立文化中心，1999）。
29. 林松源：《彰化縣民間文學集：田中區 II》（彰化：彰化縣立文化中心，1999）。
30. 林俊全：《地形圖中的福爾摩沙》（臺北：行政院農業委員會林務局，2009）。
31. 林美容：《白話圖說臺風雜記》（臺北：五南圖書出版社，2017）。
32. 林錦賢：《宜蘭縣壯圍鄉田仔歌老歌謠》（宜蘭：宜蘭縣壯圍鄉立圖書館，1999）。
33. 花蓮縣文化局：《花蓮縣民間文學集（一）》（花蓮：花蓮縣文化局，2005）。
34. 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（上冊）》（宜蘭：宜蘭縣政府，2002）。
35. 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》（宜蘭：宜蘭縣政府，2002）。



36. 邱冠福：《臺灣童謠》（臺南：臺南縣立文化中心，1997）。
37. 俞丁旺：《臺灣雙溪相褒歌》（臺北：俞丁旺，2008）。
38. 姜家珍：《後山客家映像：客家文化種子營導覽手冊》（花蓮：花蓮縣文化局，2002）。
39. 屏東縣六堆文化研究學會：《六堆人講猴話》（屏東：屏東縣六堆文化研究學會，2005）。
40. 後龍鎮公所：《後龍鎮誌》（苗栗：後龍鎮公所，2002）。
41. 施梅樵：《鹿江集》（臺北：龍文出版社，2001）。
42. 柯鴻基：《北斗中圳仔：大家來寫村史》（彰化：彰化縣文化局，2005）。
43. 洪致文：《珍藏世紀臺灣鐵道——幹線鐵路篇》（臺北：時報文化出版社，2000）。
44. 洪參民、張哲郎：《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997）。
45. 洪敏聰：《臺灣鄉土文獻影像》（澎湖：澎湖縣文化局，2003）。
46. 美濃鎮誌編纂委員會：《美濃鎮誌》（高雄：美濃鎮公所，1997）。
47. 胡萬川、王正雄：《外埔鄉閩南語歌謠》（臺中：臺中縣立文化中心，1999）。
48. 胡萬川、康原、陳益源：《彰化縣民間文學集：芬園花壇秀水地區》（彰化：彰化縣文化局，2002）。
49. 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（一）》（雲林：雲林縣文化局，1999）。
50. 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（三）》（雲林：雲林縣文化局，2001）。
51. 胡萬川、陳益源：《雲林縣閩南語歌謠集（四）》（雲林：雲林縣文化局，2001）。
52. 胡萬川：《八德市閩南語歌謠（一）》（桃園：桃園縣文化局，2005）。
53. 胡萬川：《大甲鎮閩南語歌謠（一）》（臺中：臺中縣立文化中心，1994）。



54. 胡萬川：《大溪鎮閩南語歌謠（一）》（桃園：桃園縣立文化中心，2005）。
55. 胡萬川：《石岡鄉客語歌謠》（臺中：臺中縣立文化中心，1992）。
56. 胡萬川：《石岡鄉閩南語歌謠（二）》（臺中：臺中縣立文化中心，1993）。
57. 胡萬川：《沙鹿鎮閩南語歌謠（二）》（臺中：臺中縣立文化中心，1993）。
58. 胡萬川：《苗栗縣閩南語歌謠集（二）》（苗栗：苗栗縣立文化中心，1999）。
59. 胡萬川：《桃園市閩南語歌謠（二）》（桃園：桃園縣文化局，2003）。
60. 胡萬川：《桃園市閩南語歌謠（四）》（桃園：桃園縣政府文化局，2006）。
61. 胡萬川：《新屋鄉客語歌謠謎諺（一）》（桃園：桃園縣文化局，2003）。
62. 胡萬川：《彰化縣民間文學集：諺語、謎語（一）》（彰化：彰化縣立文化中心，1995）。
63. 胡萬川：《臺南閩南語諺語集六》（臺南：臺南縣政府，2007）。
64. 胡萬川：《臺南縣閩南語歌謠集（一）》（臺南：臺南縣文化局，2001）。
65. 胡萬川：《臺南縣閩南語諺語集（一）》（臺南：臺南縣文化局，2002）。
66. 胡萬川：《龜山鄉閩南語歌謠（二）》（桃園：桃園縣文化局，2003）。
67. 苗栗縣政府：《重修苗栗縣志：卷廿八·文學志》（苗栗：苗栗縣政府，2007）。
68. 徐松榮：《飄揚在山間的歌：客歌歌曲集》（苗栗：苗栗縣文化局，2002）。
69. 徐惠隆：《走過蘭陽歲月》（臺北：常民文化事業出版社，1998）。
70. 徐逸鴻：《圖說日治臺北城》（臺北：城邦出版社，2013）。
71. 徐麗霞：《臺灣文學與地方文化論文集》（臺北：文津出版社，2017）。
72. 旅行人誌編輯室：《臺灣鐵道祕境慢旅》（臺北：城邦出版社，2016）。





73. 烏日鄉公所：《烏日鄉志（文化篇）》（臺中：烏日鄉公所，2003）。
74. 高成鳳：《植地鐵道と民眾生活》（東京都：財團法人法政大學出版局，1999）。
75. 國立雲林科技大學：《彰化縣田中街文化資產環境保存暨維護計畫整體規劃案》（彰化：彰化縣文化局，2008）。
76. 康原：《施並錫魅力刀與彩筆誌》（臺中：晨星出版社，2015）。
77. 張勝彥：《臺中縣志（續修）：文化志》（臺中：臺中縣政府，2010）。
78. 許雪姬：《水竹居主人日記（四）》（臺北：中央研究院近代史研究所、臺中縣文化局，2001）。
79. 曹銘宗：《臺灣歌後語（三）》（臺北：聯經出版社，1994）。
80. 莊永明：《城內舊事：臺北建城 130 年》（臺北：臺北市文獻委員會，2014）。
81. 莊永明：《臺灣歌謠：我聽 我唱 我寫》（臺北：臺北市文獻委員會，2011）。
82. 許俊雅等：《續修臺北縣志：卷九•藝文志•第三篇•文學（下）》（臺北：臺北縣政府，2008）。
83. 許梅貞：《基隆市民間文學采集（二）》（基隆：基隆市立文化中心，2001）。
84. 連橫：《臺灣通史：卷十九•郵傳志》（南投：臺灣省文獻委員會，1992）。
85. 郭薰楓等：《桃園縣誌：卷五•文教志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1967）。
86. 陳主顯：《臺灣俗諺語典卷六•社會百態》（臺北：前衛出版社，2001）。
87. 陳炎正：《霧峰鄉志》（臺中：霧峰鄉公所，2008）。
88. 陳芳明：《左翼臺灣：殖民地文學運動史論》（臺北：麥田出版社，2007）。
89. 陳柔縉：《臺灣幸福百事——你想不到的第一次》（臺北：究竟出版社，2011）。
90. 陳益源：《俗文學稀見文獻校考》（臺北：里仁書局，2005）。



91. 陳嘉雄等：《嘉義縣志：卷六•學藝志》（嘉義：嘉義縣政府，1974）。
92. 陳肇興：《陶村詩稿》（臺北：臺灣銀行，1962）。
93. 富田昭次著，廖怡靜譯：《觀光時代：近代日本的旅行生活》（臺北：蔚藍文化出版社，2015）。
94. 曾子良等：《基隆市民間文學採集（三）》（基隆：基隆市文化局，2005）。
95. 曾石南：《臺灣風土特色旅遊》（南投：臺灣省政府，2004）。
96. 曾彩金：《六堆客家社會文化發展與變遷之研究：藝文篇（上）》（屏東：財團法人六堆文化教育基金會，2001）。
97. 曾萬本：《北港香火》（雲林：雲林縣政府文化局，2004）。
98. 游顯德：《東北角人文之美》（宜蘭：東北角海岸國家風景區管理處，2001）。
99. 焦國模：《中國林業史》（臺北：渤海堂文化，1999）。
100. 黃勁連：《二林鎮大奇案：臺灣歌仔簿》（臺南：臺南縣文化局，2001）。
101. 黃勁連：《義賊廖添丁：臺灣歌仔簿》（臺南：臺南縣文化局，2001）。
102. 黃勁連：《臺灣歌詩集》（臺南：臺南縣立文化中心，1997）。
103. 黃勁連：《臺灣褒歌（上冊）》（臺南：臺南縣立文化中心，1997）。
104. 黃哲永：《六腳鄉閩南語歌謠集》（嘉義：嘉義縣立文化中心，1997）。
105. 黃哲永：《東石鄉閩南語歌謠（二）》（嘉義：嘉義縣立文化中心，1997）。
106. 黃源明：《漫步在雲端——阿里山日出·神木原鄉·森林鐵道》（新北：野人出版社，2005）。
107. 黃銀煌：《苗栗縣志：卷四•文化建設志》（苗栗：苗栗縣政府，1983）。
108. 廖明進：《大溪風情》（桃園：和平禪寺文教基金會，1999）。



109. 廖美玉：《臺灣古典詩選注 I：區域與城市》（臺南：國立臺灣文學館，2011）。
110. 廖瑞銘：《永康市志（下卷）》（臺南：永康市公所，2011）。
111. 臺灣省文獻委員會採集組：《雲林縣鄉土史料》（南投：臺灣省文獻委員會，1998）。
112. 臺灣省文獻會：《重修臺灣省通志：卷三•住民志禮俗篇》（南投：臺灣省文獻會，1993）。
113. 臺灣省文獻會採集組：《臺北縣鄉土史料（上冊）》（南投：臺灣省文獻委員會，1997）。
114. 臺灣總督府：《臺灣俚諺集覽》（臺北：臺灣總督府，1914）。
115. 臺灣總督府交通局鐵道部：《臺灣鐵道旅行案内》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1930）。
116. 歐文·魯特：《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》（臺北：遠足文化出版社，2017）。
117. 稻田尹：《臺灣歌謠集》（臺北：臺灣藝術社，1943）。
118. 蔡書浩等：《重修臺灣省通志：卷十藝文志文學篇第二冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1997）。
119. 蔡慧玉：《中縣口述歷史第四輯：日治時代臺灣街庄行政》（臺中：臺中縣立文化中心，1997）。
120. 蔡龍保等：《鐵道技手前畑彥太郎的攝影記錄——「建主改從」時期的臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2021）。
121. 蔣敏全：《溪湖鎮志》（彰化：溪湖鎮公所，2012）。



122. 賴宗寶：《臺灣閩南俗語採擷》（彰化：二八水文史工作室，2004）。
123. 賴萱珮：《臺中歷史地圖散步》（臺北：中研院數位文化中心，2018）。
124. 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）。
125. 賴憲政：《重溫老祖先的智慧——憲哥講臺灣孽畜仔話》（高雄：清涼音文化，2015）。
126. 應大偉、陳淑惠：《南國寫真情·看見福爾摩莎》（臺北：田野影像出版社，1997）。
127. 戴震宇：《臺灣鐵道完全揭祕》（新北：遠足文化事業，2010）。
128. 戴寶村、蔡承豪：《縱貫環島臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2009）。
129. 謝汝銓：〈寄懷（木下大東先生）〉，《奎府樓詩草》（臺北：奎府樓，1932）。
130. 簡上仁：《臺灣民謠》（臺中：臺灣省政府新聞處，1983）。
131. 顏尚文：《梅山鄉誌》（嘉義：梅山鄉公所，2010）。
132. 魏秀娟、張惠真：《竹塹思想起》（新竹：新竹市立文化中心，1994）。
133. 蘇昭旭：《臺灣鐵道經典之旅——環島鐵路篇》（新北市：人人出版社，2014）。
134. 蘇碩斌：《看不見與看得見的臺北》（臺北：群學出版社，2010）。
135. 蘇慧霜：《阿里山文學誌（地誌文、繁勝錄）》（臺北：行政院農業委員會林務局，2016）。
136. SWALO 視覺設計中心：《閩南語歇後語：四句聯》（新北：南海印刷，2017）。



(二) 期刊文章

1. 林翠鳳：〈發民間真聲，揚臺灣正音--鄭坤五〈臺灣國風〉探析〉，《彰化師大國文學誌》33期，2016年12月。
2. 連憲升：〈從《丟丟銅仔》到《阮若打開心內的門窗》--試談呂泉生早期的民歌編曲、歌曲創作和他的鄉土關懷〉，《臺灣音樂研究》第5卷第10期，2007年10月。
3. 陳益源：〈為你說民俗（27）——「雲林縣民間文學集」的內容與運用〉，《國文天地》196期2001年9月。
4. 黃儒柏：〈濁水溪下游糖業鐵路與地方經濟之發展（1907~1939）〉，《臺灣文獻》第69卷第1期，2018年3月。
5. 彭維杰：〈檢視臺灣客家歌謠的文化內涵〉，《國文學誌》第5卷，2001年6月。

(三) 報刊文章

1. 王竹修：〈次說劍員林驛待車不至口占韻〉，《臺灣日日新報》第6版（1940年2月22日）。
2. 何雪雄：〈阿里山紀遊〉，《南方》第32版（1941年8月1日）。
3. 李神義：〈大魯閣峽雜詠〉，《詩報》第14版（1932年5月15日）。
4. 林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《南方詩集》第6版（1944年3月15日）。
5. 林馨蘭：〈用櫻井兒山日月潭雜詠韻寄佐佐木照山之九〉，《臺灣日日新報》第6版（1916年8月16日）。
6. 前村劍峰：〈枋寮〉，《詩報》第3版（1943年4月6日）。



7. 歐陽朝煌：〈汽車〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1913 年 9 月 7 日）。
8. 編輯部：〈歌謠拾遺〉，《南方》第 35 版（1941 年 7 月 1 日）。
9. 蔡清福：〈北遊雜詠（車中遠望員林）〉，《詩報》第 12 版（1932 年 9 月 15 日）。
10. 蔡清福：〈嘉義夜市書所見〉，《詩報》第 13 版（1934 年 3 月 1 日）。
11. 魏清德：〈二水〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1922 年 11 月 3 日）。
12. 蘇鴻飛：〈北遊吟草（車發八堵驛）〉，《詩報》第 5 版（1939 年 7 月 17 日）。

#### （四）網路資料

1. 唐贊袞：〈由基隆坐火車赴臺北有山阻路今穿洞可通〉（來源：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=25216>，檢索日期：2022 年 6 月 6 日）。
2. 劉克明：〈員林郡坡心庄歌〉（來源：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=84486>，檢索日期：2022 年 6 月 8 日）。
3. 編輯部：〈有某者從雞籠致書於西報館云〉（來源：<https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=343259>，檢索日期：2022 年 6 月 8 日）。
4. 《地方志書纂修辦法》（來源：<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0020026>，檢索日期：2022 年 5 月 30 日）。
5. 楊爾材：〈自羅山赴汽車不歸及〉（出處：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=75454>，檢索日期：2022 年 6 月 6 日）。
6. 蘇大山：〈臺北車中口占〉（出處：<https://db.nmtl.gov.tw/site5/poem?id=00020784>，檢索日期：2022 年 6 月 6 日）。

