

穿月噴雲一氣通—

日治時期臺灣傳統漢詩的縱貫鐵道書寫(上)

周志仁\*

摘要

臺灣鐵道始肇建於清廷自強洋務新政，修築基隆、新竹區間鐵道。甲午戰爭後，臺灣割讓予日本，日本開始整理基隆至新竹區間鐵道，並延續修築至高雄，經過九年的時間，基隆至高雄的縱貫鐵路終於完工。縱貫鐵道的完成，改善臺灣南北交通，使台北、高雄兩地之間的一日生活圈完成。

日治時期是臺灣古典詩最蓬勃發展的時代，各種題材的作品皆有所見。本研究以傳統漢詩所書寫的臺灣縱貫鐵道為主要題材，藉由這批傳統漢詩的書寫，探討新科技與舊傳統文化的結合詳情。全文分為前言、日治初期的鐵道建設、漢詩所呈現的縱貫鐵道建設、縱貫鐵道全通儀式、海線修築及沿線城鎮發展、詩社擊鉢的「火車」意象、車站的送往迎來、詩友互訪、火車旅遊造成漢詩創作高峰等方面，進行分析，從而揭示日治時期傳統漢詩鐵道書寫的時代性特徵。

**關鍵詞：**臺灣、日治、縱貫鐵道、漢詩、傳統詩

**Crossing the Moon and Jetting the Clouds and Passing Through the Air —  
The Writing of Railways in Taiwan's Traditional Chinese Poems during  
the Japanese Occupation**

**Abstract**

Taiwan Railway was built in the Qing Dynasty's new policy for self-improvement and Westernization, and the Keelung-Hsinchu section railway was built. After the Sino-Japanese War of 1894-1895, Taiwan was ceded to Japan, and Japan began to reorganize the Keelung-Hsinchu section of the railway, and continued to build it to Kaohsiung. After 9 years, the Keelung-Kaohsiung longitudinal railway was finally completed. The completion of the longitudinal railway will improve Taiwan's north-south

---

\* 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。

traffic and complete the one-day living circle between Taipei and Kaohsiung.

During the Japanese Occupation period, Taiwan's classical poetry developed the most vigorously, and works of various themes were seen. This research uses traditional Chinese poetry as the main theme of the Taiwan Railway Crossing Railway. Through the writing of this batch of traditional Chinese poetry, it explores the details of the combination of new technology and old traditional culture. The full text is divided into the foreword, the railway construction in the early days of the Japanese occupation, the construction of the longitudinal railway presented in Chinese poetry, the ceremony of the full-pass of the railway, the construction of the sea line and the development of the towns along the line, the "train" image of the poetry club, and the station delivery Analyzing the peak of Chinese poetry creation caused by the welcoming, the mutual visits of poets and friends, and the peak of the creation of Chinese poetry by train travel, the analysis reveals the contemporary characteristics of traditional Chinese poetry and railway writing during the Japanese occupation.

**Keywords:** Taiwan, Japanese rule, Zongguan railway, Chinese poetry, traditional poetry

## 一、前言

臺灣有系統的開發始自於明鄭時期，墾拓之初多為漢人，因此也將傳統漢詩帶入臺灣。臺灣詩歌創作者多為傳統士夫，吟詠作品多為吟風賞月之作。甲午戰敗臺灣割予日本統治，然而傳統漢詩卻未被禁止，隨著揚文會興辦與傳統文士進入政權核心，漢詩成為日本執政者與文士酬答工具，而益加風行。淪為異族統治的臺灣人，空有才思無處可訴，藉由傳統漢詩抒情解鬱，當時的報刊、雜誌均設有專欄。日治時期全臺各地詩社林立，詩人遍布，詩歌創作亦達頂峰，許多反映時代風貌的詩作也就在此時產生。

臺灣鐵道建設，隨著縱貫線的完成，將臺灣交通帶入新紀元，也改變臺灣人民的生活型態，更增益視野。臺灣鐵道史專書甚多，從火車頭的型號、列車的車種與塗裝，甚至軌道的軌距與路線，坊間皆能尋到。然而，以鐵道為題材創作的文學作品為數甚少，而諸書所引用之作品，亦多為技

術性專書或是日治時代的報章期刊，對於日治時期傳統漢詩卻闕而弗錄，實在可惜。詩歌是心聲心語的展現，最能描繪當代生活風貌，尤其在史料與期刊多帶有官方影響力的時代，由於詩歌情感性抒發的特性，從中可以觀察當時民眾的觀感，值得深入解析。

縱貫鐵道由北至南，總長四百公里，行經臺灣西部走廊精華區，聯絡城市與鄉鎮，加速了人員與貨物的交流。臺灣傳統文學研究近年已逐漸興盛，唯以鐵道詩歌作為研究專題者尚未見聞。本研究期望以日治時期傳統漢詩的縱貫鐵道書寫為主軸，透過作品的梳理，揭示當代鐵道建設的實況。以詩作為鐵軌與路基，化文字為煤碳與烈焰，引領民眾重返當代生活場景，體驗前人鑿山造橋的辛苦，詩友車站相逢的感動，從而感受先民經營這片土地的勤懇用心，以及臺灣傳統詩歌蓬勃的生命活力。

## 二、日治初期的臺灣鐵道建設

臺灣鐵道的建造，肇始於清末自強洋務新政。劉銘傳在光緒 13(1887)年 3 月 20 日上奏，著眼於驛遞、開墾、商務……等利益為出發點，並以調兵、補給、民生為考量，最終獲得清廷同意修築。清代臺灣鐵路，僅完成基隆至新竹區間<sup>1</sup>，為臺灣鐵道興築的嚆矢。

光緒 20(1894)年甲午戰爭，清朝敗於日本，接著締結「馬關條約」，將臺灣割讓予日本，其間臺灣仕紳為求自保，與臺灣總督唐景崧成立「民主國」，進行防禦。日軍在乙未年(1896)5 月 31 日，從澳底登陸，經過三貂嶺，沿基隆河往西行，6 月 3 日奪取獅球嶺，並佔領基隆港，首任臺灣總督樺山資紀隨即命令臨時鐵道技師小山保政，對基隆至臺北間的鐵道狀況展開調查，並陸續恢復列車運轉。<sup>2</sup>聽聞獅球嶺一失，在臺北的民主國諸官員見大勢已去，棄城而逃，造成匪寇搶掠，民不聊生，仕紳至汐止請求日軍進城綏靖，6 月 7 日，軍兵不血刃，和平進入臺北城。

劉銘傳當年雖然是以整體臺灣的防務及開發的觀點興建鐵路，但最後的結果，在人謀不臧的情況下，卻造出一條坡度大，彎曲又多，路線標準

<sup>1</sup> 清代鐵路首先自光緒 13 年(1887)臺北大稻埕往東修築，光緒 14 年(1888)秋至錫口(松山)，次年(1889)4 月底營業至水返腳(汐止)，最於在(1891)光緒 17 年完成基隆到臺北的鐵路。南下鐵路始建於光緒 14 年(1888)，沿途山巔溪險，一直到光緒 19 年(1893)，方才完工臺北新竹段。

<sup>2</sup> 鄧志忠，《行進！鐵支路：日治臺灣鐵道寫真》(臺北市：蒼璧出版公司，2018 年 11 月初版)，頁 19。

極差的鐵道。再加上機關車未落實保養，<sup>3</sup>造成火車的速度與牽引力皆受影響，<sup>4</sup>甚至必須以人力推挽，<sup>5</sup>方能越過獅球嶺。從基隆行駛至臺北大稻埕，竟需花費 7 個多小時的時間，才能到達。

日本佔領臺北城後，成立臺灣鐵道線區司令部，接管鐵道運輸事宜，臺北、基隆兩車站火車票房，改稱「停車場」，縱貫線鐵路動工後，沿用「停車場」名稱，無人站則稱「乘降場」<sup>6</sup>。其後交由陸軍臨時臺灣鐵道隊統一轄管。9 月，陸軍局長公布《臺灣鐵道輸送規則》<sup>7</sup>，制定運輸罰則。

日軍隨後又沿著鐵道線，一路往南進軍。當時地方反抗勢力迭起，為了有效管理臺灣，新竹以南鋪設軍事輕便軌道，以人力臺車運送軍需物資與郵件，隨軍平定臺灣。當時征臺大本營設在臺北，軍隊戰況皆須即時回報，任職軍郵便局長的土居香國，即有〈登城樓遠眺〉，寫戰時郵傳與鐵道交通：

舉杯邀月月更白，拔劍斫空空愈碧。

草賊出沒羽檄<sup>8</sup>頻，電飛羽馳臺北驛<sup>9</sup>。

從土居香國的詩可以發現，當時日本佔領臺灣並不順利，民間仍有許多反

<sup>3</sup> 19 世紀末日本統治台灣，接管鐵路的營運。日本人看到一種奇怪的現象，每當火車頭進站停歇時，台灣苦力立刻朝車身猛潑水，因為大家認為火車是一種鐵牛。原來台灣鄉間拉車的水牛怕熱，休息時車夫都會幫牠灑水去暑，水牛才有精神繼續拖磨。苦力們看到火車頭氣喘如牛，自然而然也就幫牠灑水去暑。詳參遠流視覺書編輯室，《台灣世紀回味：生活長巷》（臺北市：遠流出版事業公司，2001 年 8 月 31 日），頁 16。

<sup>4</sup> 詳見參謀本部編纂，《明治二十七八年日清戰史》（臺北市：南天書局，2017 年 2 月初版），頁 52。

<sup>5</sup> 佐倉孫三《臺風雜記·火車》：「劉銘傳之本在島也，以全力而採用泰西利器，曰電線、曰輪船，無不皆具。如汽車，亦鳳敷設之；北自基隆、西至新竹，約二十六、七里。將進自臺中至臺南府，而中途廢絕，可惜耳。客歲，我軍至基隆，先領汽車。當此時，列車二、三輛，殘破不任用，我軍修理之，達臺北。途次抵獅嶺之嶮，進行甚艱，澀滯不動，即降車而推之，漸達嶺上。今也，大起土木，穿隧道，揉迂曲。直前如箭，乘客滿溢，與昔時大異趣。噫！使人聞汽車推挽之事，則其誰不哄然乎？」詳見林美蓉，《白話圖說臺風雜記》（臺北市：五南圖書出版公司，2017 年 9 月二版），頁 145。

<sup>6</sup> 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 月初版），頁 37。

<sup>7</sup> 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 19。

<sup>8</sup> 羽檄，古代軍中緊急的文書。古時徵兵、徵召的文書，上插鳥羽以示緊急，必須迅速傳遞。

<sup>9</sup> 此詩收於王松《臺陽詩話》。

抗事件<sup>10</sup>，影響列車運行。由於處於紛亂狀態，一直到明治 29（1896）年 7 月，才辦理平民客貨運業務，開放鐵道運輸。明治 31（1898）年 11 月 5 日，總督府更頒佈「匪徒刑罰令」，條文中有多條規定嚴懲破壞鐵路運輸者<sup>11</sup>，用以維護縱貫鐵道修築與列車的安全運行。

### 三、臺灣漢詩所呈現的縱貫鐵道建設

劉銘傳規劃的鐵道，終點預計至臺南，因此在進行基隆新竹端的鐵路建設時，也曾至大安溪、大甲溪進行觀測。劉銘傳後來因病去職，繼任巡撫邵友濂，並未繼續將鐵路向南推進。日本接管臺灣後，深刻體會如要有效統治臺灣，必須從貫通全島鐵道建設著手。樺山資紀特別指示籌設鐵道作為統治臺灣的第一要務。明治 29（1896）年，總督府撥款 7 萬 7,000 元，做為鐵道興建初期經費，由臨時臺灣鐵道部委託增田禮作博士，主持由新竹到高雄間，共約 282 公里鐵道施工路線的調查工作，重新延續劉銘傳鐵道未竟事業。



左圖：日治時期的總督府鐵道部  
（資料來源：國家文化資料庫）



右圖：日治時期臺北車站  
（資料來源：維基百科）

爲了讓西部縱貫鐵道順利鋪設，明治 32（1899）年 3 月 10 月總督府成立「臨時臺灣鐵道敷設部」，10 月改組爲「鐵道部」，並請民政長官後藤新平兼任部長，長谷川謹介擔任技師長，並提出「速成延長主義」，規劃鐵道工事從臺灣南北兩端同時進行，至最後再進行中部隧道施工。

<sup>10</sup> 乙未年間日本領有臺灣，遭遇許多當地反抗。如 1895 年 6 月 18 日，海山口、龜崙頂庄間的鐵路受到稍許破壞。6 月 22 日，中壢以西各處鐵路、電線均被破壞。6 月 25 日，於鐵道線及山頂庄擊退賊徒。詳見許佩賢譯，《攻臺戰紀：日清戰史臺灣篇》（臺北市：遠流出版事業公司，1995 年 12 月 15 日），頁 137-147。

<sup>11</sup> 〈匪徒刑罰令〉第二條規定：附和隨從者，或爲雜役者，有放火毀壞建築物、火車、船舶、橋樑者，或毀壞鐵道或其標識、燈塔或浮標，而致火車船舶往來產生危險者，處以死刑。

臺北基隆間的鐵道，從事路線改良<sup>12</sup>。首先即廢棄基隆獅球嶺隧道，此段坡度太陡，改關竹仔寮隧道。隧道工程在明治 31（1898）年 2 月 2 日竣工，2 月 13 日在北口舉辦開通儀式<sup>13</sup>。爲了改善車行速度，廢棄基隆河舊鐵橋，在五堵建置隧道，明治 32（1899）年 5 月 20 日開工，然因岩盤不穩，再加上工期多雨潮濕，隧道崩塌多次，直至明治 33（1900）年 7 月通車。現今該隧道南口，仍存有當時新元鹿之助技師所題「見可而進」<sup>14</sup>匾額，從題額文字內容，可以想見當年工程的艱辛。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，也留下〈臺北車中口占〉：

驅車五堵匆匆過，遺蹟尚留鐵線橋。

海外已開思想界，可憐鞭石<sup>15</sup>帝王驕<sup>16</sup>。

此時臺灣已割讓予日本，殖民政策都朝著現代化向前邁進，日本人爲提升火車運行效率，廢棄清廷所建的舊線，才有「鐵線橋」的舊跡。蘇大山曾加入同盟會倡導革命，要推翻封建的滿清，對於投鞭成石的古代帝王傳說自是不能苟同，也期待革命後的中國能有如臺灣新穎的鐵道往來南北。

清廷臺北至新竹段的鐵道，以大稻埕爲起點，火車離站不久即會碰上的第一個天險—淡水河，劉銘傳曾建有木橋（於今臺北橋處），開放火車與人通行。臺灣多雨多颱風，跨河木橋常被洪水沖毀。明治 30（1897）年 9 月，曾暫設「淡水橋停車場」，作爲南下列車起點。淡水河左岸原屬於沖積河岸平原，常受水災之苦<sup>17</sup>，對火車行走不利，尤其龜崙嶺坡度長、曲

<sup>12</sup> 詳見高成鳳，《殖民地鐵道と民衆生活》（東京都：財團法人法政大學出版局，1999 年 2 月 26 日初版），頁 62。

<sup>13</sup> 賴德湘，《筆路開基——基隆鐵道之創建與發展》（基隆市：基隆市立文化中心，2001 年 12 月初版），頁 63。

<sup>14</sup> 「見可而進」，意思是說看到適宜的時機，就應前進。《晉書·鍾雅傳》：「見可而進，知難而退，古之道也。」

<sup>15</sup> 傳說秦始皇想要造一座橋，以便過海觀看日出處。當時有神人以鞭打石頭入海相助，石頭皆流血。見《藝文類聚·卷七九·靈異部下·神》。後形容造橋有如神助，或成橋的神奇。北周·庾信〈哀江南賦〉：「東門則鞭石成橋，南極則鑄銅為柱。」

<sup>16</sup> 此詩收於蘇大山《紅蘭館詩鈔》，卷 7，《婆娑洋集》。

<sup>17</sup> 頭重埔（新莊頭前莊）、二重埔、三重埔是地名發生的次序，也說明了河川新生地生成的次序，從西向東依序排列，顯示大料崁溪早年匯入淡水河主河道之前，曾經經過三次大規模的變遷，三重埔是最後生成的河埔新生地，也可說是台北盆地最年輕的地方。日治時代，殖民政府將三重埔規劃爲洪泛區，也就是對洪水不設防的地帶，不設提防的原因，是爲了在颱風季節山洪暴發時任其淹沒，以保障台北都會區的安全。詳

度大，也常造成火車事故。

日本總督府決定將鐵道路線，改走艋舺、枋橋、樹林、鶯歌，沿大漢溪進入桃園。當時臺北流行民謠即有「火車起行嘟嘟叫，七點半鐘屈板橋<sup>18</sup>。」即是描寫火車行進的景象。明治 39（1906）年，時任《臺灣日日新報》記者李黃海，他的〈旅行紀略〉長詩，書寫臺北至三義沿途的風光，其中臺北至桃園所寫如下：

天色蒼茫過艋舺，寒風引雨入車窗。聲聲汽笛頻頻喚，報道欲渡淡水江。車聲轆轤雨瀟瀟，四面淒淒景寂寥。隱隱深林迷過眼，炊煙處處起枋橋。輕車直抵樹林頭，風急天高欲假秋。前面雲山景似畫，鶯哥石上雨初收。遠山何事鎖雙眉，風景桃園異舊時。萬頃茶田不見葉，茶娘曾否折枯枝<sup>19</sup>。

此詩所寫於灰濛的下雨天的早晨，寒風引雨渡過淡水河，當時臺北人口集中在艋舺、城內及大稻埕，過河便是人煙稀少的鄉村景致。隨著列車南行至樹林、鶯歌，雨已漸歇，當時日本人在桃園近郊設置茶樹栽培試驗場<sup>20</sup>，實行茶葉栽培新方法，也令滿山綠葉成枯枝。北臺灣自古即為茶葉生產盛地，日治時期強調以科學方法植茶、產茶，由於便捷的鐵道運輸，可將臺灣茶運至港口集散，運至世界各地，烏龍紅茶為賺進外匯，也成為當時的臺灣之光。

火車續行至桃園至新竹路段：

穿過中壢安平鎮<sup>21</sup>，茅屋森林露幾家。楊梅壠在深樹裡，衰草老楓望眼遮。張目縱望無涯際，大窩口<sup>22</sup>覽覺淒涼。草枯蓬斷人蹤滅，風景依稀古戰場。更將人力奪天工，劈得巉巖兩道通。行入山阿人不見，

---

見陸傳傑，《被誤解的台灣老地名》（臺北市：遠足文化事業公司，2015年1月二版），頁76。

<sup>18</sup> 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日二版），頁34。

<sup>19</sup> 此詩錄自最不羈生〈旅行紀略〉，《漢文臺灣日日新報》，1906年1月9日，第3版。

<sup>20</sup> 詳見張忠正，〈日治時期台灣茶業的發展〉，《德霖學報》，第24期，2010年8月，頁4。

<sup>21</sup> 安平，中壢和楊梅之間的車站，在今埔心車站北省道旁。

<sup>22</sup> 大窩口，日治時湖口老街舊名。

惟聞轆轤竹城東<sup>23</sup>。

火車穿過中壢和安平鎮，此時火車已由東向西行。楊梅地名，取自該地植有滿天遍野的楊梅樹。「壢」在客家話，指台地間的河谷低地。楊梅到湖口，中間無站，蕭條淒清的景象如畫，呈現在眼前。當時火車在今湖口老街，此地土質為疏鬆的紅土，地基不穩常造成火車翻覆，而於昭和 3(1928)年改道至今湖口車站。

火車越過湖口台地，即到舊名鳳山崎（新豐），有高達千分之十的迂迴的坡度<sup>24</sup>，也令人有步履巉巖之感。在坡下曾設新車車站<sup>25</sup>，跨越鳳山溪橋，便抵紅毛田（竹北），越過頭前溪即到新竹<sup>26</sup>。鹿港區長陳懷澄曾搭火車北上至新竹，〈午次新竹驛有懷〉即寫當時新竹火車站近郊的景象：

雉堞<sup>27</sup>崔巍<sup>28</sup>城市喧，火車已駐大東門。

當年置驛人何處，空望青山北郭園<sup>29</sup>。

113 年前的新竹，已稍具城市的雛型，熱鬧喧囂，鐵道已從枕頭山移至迎曦門附近，只可惜建設車站者已不在，僅留青山和名園。

清代臺灣鐵路終點即是新竹，再下去即是日本人所規劃建置的新鐵道線：

星馳電掣<sup>30</sup>入雲霄，佳景香山亦富饒。

山似淡妝水似畫，教人乍得不魂銷<sup>31</sup>。

<sup>23</sup> 此詩錄自最不羈生〈旅行紀略〉，《漢文臺灣日日新報》，1906年1月9日，第3版。

<sup>24</sup> 蘇昭旭，《台灣鐵道經典之旅—環島鐵路篇》（新北市：人人出版公司，2014年9月1版），頁40。

<sup>25</sup> 新車站為1897年臨時增設，用竹子混合泥土搭建的土造車站，主要因鳳山溪橋陷落，擔任湖口與新車間的客貨運輸，1902年即廢站。詳見潘國正，《竹塹思想起：老照片說故事（第2輯）》（新竹市立文化中心，1995年11月），頁18。

<sup>26</sup> 當時車站位於今東大路與鐵路交會處，即今北新竹火車站附近，行人再從此處進入，由迎曦門（東門）進入新竹市區。

<sup>27</sup> 雉堞，城上的短牆。

<sup>28</sup> 崔巍，高峻的樣子。

<sup>29</sup> 北郭園，台灣新竹的中國式園林，由清朝開臺進士鄭用錫於咸豐元年（1851年）所建，因為地理位置剛好位於當時竹塹城北門外，鄭用錫即用李白詩中「青山橫北郭」之典，取名為「北郭園」。詳見李乾朗，《臺灣建築史》（臺北市：五南圖書出版公司，2014年3月初版），頁96。

<sup>30</sup> 星馳電掣，比喻車速飛快。

<sup>31</sup> 此詩錄自最不羈生〈旅行紀略〉，《漢文臺灣日日新報》，1906年1月9日，第3版。



火車行駛飛快如穿越雲霄般，南下即是香山，在此途中可以看到無盡的海景（今日新竹 18 公里海岸線後段）。南下的火車左依山右傍海，海天一線，過了中港（今竹南），即須穿過見返坂、功維敘隧道，陳懷澄在旅次中也留有〈過中港後兩隧道〉，抒寫旅途所見：

路轉峰迴別有天，冷風颯颯水涓涓。  
須臾現出光明界，萬壑千巖到眼前<sup>32</sup>。

車行過竹南到苗栗，須經過山區，不似清廷選擇迂迴繞道慢行，臺灣總督府為求迅捷，以開鑿隧道因應地勢險峻地形，此時隧道不論形制或規模，皆遠勝清代，陳懷澄對於隧道留有特別印象，再作〈又過苗栗噴雲隧道〉：

鑿破洪荒一隙穿，瓏瓏貫耳滴流泉。  
山重水遠飛車過，黑暗中開小洞天<sup>33</sup>。

此隧道即是前述「見返坂隧道」（後改名為「造橋隧道」），此隧道北口有「穿月」、南口有「噴雲」匾額，皆為當時民政長官後藤新平所題<sup>34</sup>。火車穿越圓拱型如城門的隧道口，就如同穿月般地迅捷，而過隧道後留下的灰濛濛的濃煙，就如同噴雲般、騰雲駕霧般，優美的題詞，加上蒼勁有力的書跡，也令上南往北奔波的旅途，更添詩意。

火車過了苗栗，就走入山林中，李黃海〈旅行紀略〉繼續寫道：

深林密密看模糊，兩岸人家有也無。  
處處犬聲吠不住，輕車已抵三叉湖<sup>35</sup>。

此地居民多為客家族群，與詩人出生地澎湖與工作地臺北閩南聚落多不同，所以會有風物迥異之感。列車不久即到當時的終點三叉河（三義），苗栗至三叉河段，通車於明治 36（1903）年 10 月 17 日，但往南即是現今舊山線路段，由於受地勢險阻，工程十分不遂，施工團隊吃盡苦頭。工程

<sup>32</sup> 此詩收於《臺灣日日新報》，「詞林」欄，1906 年 10 月 12 日，第 1 版。又載《漢文臺灣日日新報》，「藝苑」欄，1906 年 10 月 12 日，第 1 版。

<sup>33</sup> 此詩收於《臺灣日日新報》，「詞林」欄，1906 年 10 月 12 日，第 1 版。又載《漢文臺灣日日新報》，「藝苑」欄，1906 年 10 月 12 日，第 1 版。

<sup>34</sup> 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），頁 31。

<sup>35</sup> 此詩錄自最不羈生〈旅行紀略〉，《漢文臺灣日日新報》，1906 年 1 月 9 日，第 3 版。

單位先行開闢三義至伯公坑（今大安溪北岸）的雙軌化的輕便鐵道，再以火車運送鐵路建材至工地，也充作客運之用，民眾在此換臺車，再繼續南下至葫蘆墩<sup>36</sup>。苗栗三義至臺中豐原舊山線路段，一直是縱貫鐵路施工瓶頸，工程以險峻聞名，時任板橋林家西席且的吳鍾善〈自臺北至臺中車中作〉，曾經描述：

行程飛鳥疾，幽洞忽穿山。氣聳陰風黑，光沉午日殷。明燈幻燐火，峭壁暈苔斑。天險重重破，南來失故關<sup>37</sup>。一洞兩頭橋，懸空十里遙。近年始開道，終古不通潮。直恐地將坼<sup>38</sup>，渾如山亦搖。溪名猶大甲，誰與保岿嶢<sup>3940</sup>。



左圖：苗栗功維敘隧道  
（資料來源：維基百科）



右圖：建於日治時期的龍騰橋  
（資料來源：自由時報）

蒸汽火車迅疾進入隧道，岩洞穿山而過，洞中生風，就算日正當中，亦覺得陰涼。原本在車廂內照明的燈火，在隧道內也如燐火般，兩旁偶有地下水滲出，苔蘚依地而生長。隧道的造型，猶如古代城門，列車引領乘客，破除一道又一道的天險。長 1,260 公尺長的 7 號隧道，北接內社川溪橋，南續大安溪鐵橋，有「一洞兩頭橋」的奇景，火車南下過了大安溪橋後一路下坡，在此列車加速，即是一路平坦的臺中盆地。

縱貫鐵路南北施工，臺灣北部地形高低起伏，山嶺崎嶇，南部相對起

<sup>36</sup> 戴震宇，《台灣鐵道完全揭祕》（新北：遠足文化事業公司，2010年7月初版），頁48。

<sup>37</sup> 故關，古代關隘。

<sup>38</sup> 坼，地面崩裂。

<sup>39</sup> 岿嶢，山勢高峻的樣子。

<sup>40</sup> 此詩收於吳鍾善《守硯庵詩稿卷六·東寧詩草下卷》。

來就順利許多，明治 32（1899）年底由打狗向北推進，明治 33（1900）年 11 月底，臺南、打狗間開業，並順利往北延伸至斗六、彰化等路段。在全線未通車時，分別以「南部線」與「北部線」為名，各自獨立營運，負責牽引的機關車，也全都入籍編號<sup>41</sup>，偶數號行駛北部縣，奇數號行駛南部線。

南部鐵路在修築時，最有趣的現象就是民眾懼怕鐵路經過破壞風水，原本計畫在鹿港築鐵路，但卻因為當地父老篤信鹿港為彰化龍脈之首，擔心鐵路斬斷龍脈，大力反對而作罷<sup>42</sup>。林癡仙明治 38（1905）年從臺中赴鹿港，拜訪鹿港詩人陳懷澄，即遇到此景，留有〈訪槐庭在火車中作〉，感慨甚深：

三年夢想十宜樓<sup>43</sup>，徑上飛車訪舊遊。

卻恨彰城便停轍，送人不到鹿江<sup>44</sup>頭。

林癡仙興致沖沖地登上火車，想到鹿港訪舊友，但是火車不經過鹿港，所以只能在彰化轉車。鹿港後來因為縱貫線未經過，再加上河港淤積，臺灣與大陸航線中斷等因素，曾經繁華一時的臺灣第二大港，被淹沒在黃沙泥流中，終至廢港。

臺灣因迷信而拒絕鐵道經過的傳說甚為流行，如中部的北斗、溪州地區<sup>45</sup>和南部的麻豆、鹽水、佳里……等，日本總督府的鐵道興建經過縝密地丈量，鐵道從彰化<sup>46</sup>、員林南下，即向東南方向，沿八卦山脈，行經永靖、社頭、田中至二水，即是選濁水溪較狹處建橋。胡鵲殿在〈祝鐵道全

---

<sup>41</sup> 1900 年初，依照縱貫鐵線修築工事機車分配圖，火車有 13 輛（2,4,6,8,10,12,14,16,18,20,22,24,26 號）集中在北部線，3 輛在南部線（1,3,5 號），詳見蘇昭旭，《台灣蒸汽火車百科》（新北：人人出版公司，2018 年 2 月初版），頁 38。

<sup>42</sup> 黃沼元，《台灣老街歷史漫步》（新北市：遠足文化事業公司，2015 年 3 月初版），頁 199。

<sup>43</sup> 鹿港詩人陳懷澄故居，十宜樓之「十宜」，意指「琴、棋、詩、酒、畫、花、月、博、煙、茶」。

<sup>44</sup> 鹿江，即彰化縣鹿港鎮。

<sup>45</sup> 蘇昭旭，《台灣鐵道經典之旅—環島鐵路篇》（新北市：人人出版公司，2014 年 9 月初版），頁 84。

<sup>46</sup> 縱貫鐵路起建之初，原先構想路線是從台中經南投、濁水，直達二水的一條線。後來選定迂迴彰化到二水，完全是相中彰化為全島首屈一指的米倉。詳見李欽賢，《台灣城市記憶：地圖上消失的街道風景》（臺北：玉山社出版事業公司，2004 年 3 月初版），頁 160-161。

通式〉中所提「濁水橋通天不整，九州鐵鑄地能鎔。」<sup>47</sup>南部也是為避曾文溪而特別將鐵道略往後壁、新營、隆田……等平原末端而闢建，就如黃欣〈晚過曾文溪〉所提及的曾文溪，就座落在山畔與平原間：

十里輕車趁晚涼，青田萬頃接高岡。

鐵欄影落曾文水，一角秋山吞夕陽<sup>48</sup>。

臺灣的許多老城鎮多是由於河運而興起，而成爲都市輻輳，卻因爲未臨近縱貫鐵路而導致沒落，而也有不少城鎮因爲火車經過而更加便捷。時任大庄（今彰化縣大村鄉）區長並擔任櫟社社長的賴紹堯〈汽車〉一詩，即可見證鐵道沿線的興衰：

大陸行舟日，文明此奏功<sup>49</sup>。聲疑雷電激，力闢地天通。

積氣能輕舉<sup>50</sup>，乘虛欲御風。閉門謀合輒<sup>51</sup>，文軌革<sup>52</sup>皆同<sup>53</sup>。

彰化大庄（今大村）因在縱貫線旁，火車速度便捷，恍如憑虛御風般，搬有運無，往來南北。當時身爲一區的首長，自然希望君命能夠下達，帶給民眾更好的幸福生活。明治 41（1908）年 4 月 20 日，隨著最後一哩路——后里至葫蘆墩間 9 號隧道貫通，以及大甲溪鐵橋修築完成，鐵路終於由北而南縱貫通車。

<sup>47</sup> 此詩收於王炳南《南瀛詩選》（二）。

<sup>48</sup> 此詩收於《臺南新報》，「詩壇」欄，1921 年 9 月 5 日，第 6 版。

<sup>49</sup> 奏功，產生功效。

<sup>50</sup> 蒸汽機車的運作原理是藉著煤炭生火，將水燒沸成爲蒸汽，之後利用高壓的蒸汽推動活塞，從而透過傳動桿去驅動車輪。由於蒸汽的力量巨大，因此駕駛員需要時刻按實際需要，使用調節閥去控制蒸汽的輸出量，並同時適量地加煤以維持鍋爐內的蒸汽壓力，列車才能順暢行駛，否則輸出的蒸汽壓力太低，列車無力前進；蒸汽壓力太大，車輪會無法抓鐵軌道而造成空轉。故日本人稱火車爲「汽車」。

<sup>51</sup> 合輒，古代車箱向前翻出的左右兩板。《說文解字·車部》：「輒，車兩轆也。」清·段玉裁·注：「車必有兩轆，如人必有兩耳。」

<sup>52</sup> 秦始皇初定天下，爲使政令能通行全國，遂統一全國的度量衡、車軌寬度及文字等。見《史記·卷六·秦始皇本紀》。後用以比喻統一天下。

<sup>53</sup> 此詩收於曾笑雲《東寧擊鉢吟後集》。



左圖：日治時期蒸氣列車  
(資料來源：國家文化資料庫)



右圖：東京神田印製濁水溪鐵橋繪葉書  
(資料來源：臺灣記憶)

#### 四、縱貫鐵道全通儀式

縱貫鐵路貫通是日治時期的大事，爲了慶祝通車，日本總督府特別於明治 41 (1908) 年 5 月 22 日至 6 月 7 日，舉辦火車博覽會<sup>54</sup>，並特別於 10 月 24 日，假臺中公園辦理通車儀式。當時許多臺灣各地方仕紳與文人<sup>55</sup>，參與盛會並留下詩歌傳世。時任揚文會副座長的蔡國琳〈鐵道全通式歡迎閑院宮殿下暨諸貴紳駕臨本島〉云：

鐵道全通場式開，嘉賓聯袂赴中臺。豐年瑞兆雙枝麥，春宴香添十月梅。不羨長房神術巧，<sup>56</sup>也如列子御風來。<sup>57</sup>千秋勝會傳青史，獻頌人爭進兕杯。<sup>58</sup>王駕榮邀閑院宮<sup>59</sup>，旭旂<sup>60</sup>高颺海雲紅。空前盛典逢今日，夾道黎民拜下風。劍珮濟蹕環碩彥，冠裳肅穆想像容。蠻荒有幸悃懃

<sup>54</sup> 臺北商工會主辦的汽車博覽會在 5 月 22 日開始，以沿著全島各車站的展出路線與方式，向臺灣人介紹汽車，參觀人數眾多，直至 6 月 7 日才閉會。此外，總督府爲了紀念鐵路完成，在嘉義水上車站的鐵路西側的水里建立北回歸線標塔。詳見國島水馬畫，戴寶村解說，《漫畫臺灣年史》(臺北市：前衛出版社，2000 年 1 月 1 版)，頁 47。

<sup>55</sup> 日治時代殖民政府爲籠絡地方領袖，凡有學識、資望的臺灣住民皆賜掛紳章，其適用範圍幾乎囊括了地主、商人及地方大老。至於揚文會，則是以表彰文運爲宗旨，具有廩生以上科舉資格的儒生可以參加，藉以籠絡知識分子。詳見羅吉甫，《日本帝國在臺灣》(臺北：遠流出版事業公司，2004 年 10 月 16 日第 2 版)，頁 130-132。

<sup>56</sup> 相傳東漢時費長房有神術，能收縮土地，將千里外的景物展現眼前。見晉·葛洪《神仙傳·卷 9·壺公》。

<sup>57</sup> 御風，乘風。《莊子·逍遙遊》：「夫列子御風而行，泠然善也。」

<sup>58</sup> 兕杯，用兕角做成的酒器。腹橢圓或方形，圈足或四足，有帶角的獸頭形酒蓋，主要盛行於商代與西周前期。

<sup>59</sup> 載仁親王父親是伏見宮第十二代當主，作爲日本皇室的宮家之一，明治天皇之父孝明天皇收他作養子。

<sup>60</sup> 旭旂，日本國旗以旭日爲幟。

<sup>61</sup>隸，文軌年來已大同<sup>62</sup>。



劇部支 / 臺藝演

左圖：縱貫鐵通全通式舉辦場地臺中公園

右圖：鐵道全通式舞臺

(資料來源：臺中學資料庫)

慶祝鐵道全通儀式廣邀全國雅士前來參加慶典，火車讓臺灣南北往來交通更爲方便，費長房的縮地術與列子憑虛御風的神技，鐵道運輸皆可成行。明治天皇特別請閑院宮載仁親王親赴臺中參與盛會，載仁親王是明治天皇之弟，其身份尊貴自是無話可說，從中亦可看出日本對於臺灣鐵道完工的重視。櫟社副社長賴紹堯前來觀禮，留有〈祝鐵道全通式〉：

十載經營奪化工，雷轟電閃奏奇功。人歌子產能為政，我羨張騫善鑿空<sup>63</sup>。環島已無偏黨道<sup>64</sup>，荒隅今見太平風。嘉賓此日來嘉會，盛典從看邁海東<sup>65</sup>。

縱貫鐵路經過長年的努力終於完成，火車急行隆隆，減少旅行時間，交通的貫通，也使政令通達，讓邊疆地區也能享太平世，嘉賓群集來此盛典，臺灣將在日本的帶領之下，走向下一個世代。時任臺北廳參事的詩人洪以南也作〈祝鐵道全通式〉：

御風掣電<sup>66</sup>勢豪雄，千里關山一線中。十月貫通開盛典<sup>67</sup>，九年辛苦奏奇

<sup>61</sup> 幘幘，帳幕。引申爲覆蓋、蔭護。漢·揚雄《法言·吾子》：「震風陵雨，然後知夏屋之爲幘幘也。」

<sup>62</sup> 此詩收於《臺灣日日新報·漢文版》，1908年10月24日，第5版。

<sup>63</sup> 鑿開通路。《漢書·張騫傳》：「於是西北國始通於漢矣。然騫鑿空，諸後使往者皆稱博望侯。」

<sup>64</sup> 偏黨，公正不偏私。《書經·洪範》：「無黨無偏，王道平平。」也作「無偏無黨」。

<sup>65</sup> 此詩收於《漢文臺灣日日新報》，「祝詞」欄，1908年10月24日，第4版。

<sup>66</sup> 掣電，形容非常迅捷。

功<sup>68</sup>。遊人踽踽<sup>69</sup>逸雙履，旅客時時感寸衷。且喜天潢<sup>70</sup>親稅駕<sup>71</sup>，青車<sup>72</sup>雲輦<sup>73</sup>下長虹<sup>74</sup>。

縱貫線自明治 32 (1899) 年開始建造，共花了 9 年多的時間才開通，火車御風掣電般的速度，讓千里關山一線牽。蔡國琳、賴紹堯、洪以南日後分別為臺南南社、臺中櫟社、臺北瀛社（臺灣三大詩社）的社長，明治 41 (1908) 年 10 月 24 日因緣際會下，將三篇漢詩刊登在同一份報紙的左右兩側，一起祝賀臺灣縱貫鐵路全通。與洪以南至臺中參加的還有劉育英，也留下了〈祝鐵道全通式〉：

汽車具有回天力<sup>75</sup>，能使泰通消否塞。慰問治臺良有司<sup>76</sup>，誰躋百姓安樂國。記得當年劉巡撫，曾從鐵道宏建樹。功未及半解組歸，無復繼起通全部。

臺灣山脈連互，地形破碎，導致南北交通不易，火車對於連絡資訊十分有益，可令百姓安居樂業，清朝臺灣巡撫劉銘傳當時雖有計畫條築鐵道，可惜半途即因病去職，後續接任的巡撫邵友濂並未繼承其志半途而廢。劉育英與洪以南都曾經受過清廷統治，臺北是省垣，也是劉銘傳自強洋務運動實現之處，生長在世紀更迭之際，體驗過政權的遞嬗，因此對於鐵道建設特別有感，在詩中均寫有劉銘傳築鐵路之事蹟，也是詩飲水思源，不忘本的表現。

懸宕多年的縱貫鐵路在總督府的擘畫下，終於通車，火車準時，速度快，朝發夕至，將南北形成一日生活圈，令全臺三百萬人蒙受其利，政治

---

<sup>67</sup> 作者自註：「鐵道之設，始續於劉巡撫。」

<sup>68</sup> 作者自註：「謂長谷川閣下。」

<sup>69</sup> 踽踽，孤單行走的樣子。

<sup>70</sup> 天潢，皇族，帝王的宗室。

<sup>71</sup> 稅駕，休息、棲止。

<sup>72</sup> SA4102 為臺灣鐵路史上的第一輛花車，1904 年由位於臺北北門的台北鐵道工場（即日後臺北機廠）打造出產。在建造過程中，總督府從日本國內商請工匠來臺協助鐵道部以純手工製造車廂之外表與內裝。花車只有 13.9 公尺長，由柚木、檜木等原木打造。該車廂為臺灣第一輛裝設有電力設備的鐵路客車，因此裝配有電燈、電扇。除此以外，花車上也由雕花原木隔間出客室、臥室、廁所等空間，另外尚有鋪設地毯及窗簾。

<sup>73</sup> 有雲狀文飾的車子。泛指華美的車子。

<sup>74</sup> 此詩收於《漢文臺灣日日新報》，1908 年 10 月 24 日，第 5 版。

<sup>75</sup> 比喻可挽救情勢的極大力量。

<sup>76</sup> 官員。職有專司，故稱為「有司」。

經濟建設的需求加速了臺灣鐵路的拓展，爲了慶祝通車，總督府也製作繪葉書<sup>77</sup>（明信片），以資紀念。

隨著縱貫鐵路的完工，西部平原形成單一市場<sup>78</sup>，更有利軍事調度，加速臺灣各地連繫，也增加臺灣人對於這片土地的了解，進而消弭族群因不了解而對立與械鬥。這種喜悅一直延續至隔年仍未已，詩人王炳南〈新年口占〉，即可反映此種社會現象：

明治恭逢四二春，新高瑞雪照晴晨。  
貫通鐵道新臺島，民物欣欣仰至仁<sup>79</sup>。

明治 42（1909）年 1 月 1 日，日本正式廢除太陰曆，官方所有文件一律改採西曆，這年適逢玉山瑞雪，雪霽天晴映照大地，有煥然一新的面目，再加上縱貫鐵道貫通，有一片欣欣向榮的景象。《臺灣日日新報》記者林馨蘭在同年的天皇誕辰也寫下〈天長節<sup>80</sup>恭賦〉，其中即述及鐵道通車事：

臺灣新隸十五載，皇恩浩蕩春如海。  
去年鐵道慶全進，為植民地放異彩<sup>81</sup>。

此時日本已統治臺灣 15 年，縱貫鐵路的完工，代表殖民成功的里程碑。梁啓超明治 44（1911）年 3 月 24 日應林獻堂邀請至臺灣考察，梁啓超自基隆下船後，所到之處都以火車代步，在林獻堂與林幼春帶領下，遊歷名勝古蹟，也從中了解民情，曾作〈贈台灣逸民林獻堂兼簡其從子幼春〉，



東京印刷株式會社印行臺灣鐵道全通繪葉書  
（資料來源：臺灣記憶）

<sup>77</sup> 1908 年臺灣縱貫鐵路通車，10 月 24 日總督府發行臺灣縱貫鐵道全通紀念繪葉，一組三枚，內容有大甲溪鐵橋、臺灣鐵道地圖，以及鐵道名景畫片集錦，爲臺灣鐵道史最早的紀念物。詳見李欽賢，《臺灣的風景繪葉書》（臺北：遠足文化事業公司，2004 年 8 月 1 版），頁 17。

<sup>78</sup> 陸傳傑，《太陽帝國的最後一塊拼圖》（臺北市：遠足文化事業公司，2018 年 5 月 2 版），頁 88。

<sup>79</sup> 此詩收於王炳南《北嶼釣客吟草》。

<sup>80</sup> 天長節之名，源自中國唐玄宗的生日，語出《老子》「天長地久」一詞。傳入日本後，日本天皇生日也稱爲「天長節」。

<sup>81</sup> 此詩收於《臺灣日日新報》，「詞林」欄，1909 年 11 月 3 日，第 1 版。又載《漢文臺灣日日新報》，「本報」欄，1909 年 11 月 3 日，第 1 版。



在詩中寫道：

前年府令築鐵路，料地考工集輸倭<sup>82</sup>。

連畦千里<sup>83</sup>沒入官，區區券值<sup>84</sup>不余畀<sup>85</sup>。

霧峰林家是臺中三大家族之一，自清朝以來即開墾臺灣中部，富可敵國。日本在進行土地調查及鐵路修築時，許多良田都被徵收，所要給予債券的權利又未給予，透過梁啓超詩作，也可以看出日本政府對於鐵道修築資金籌措及駕馭仕紳的態度。



《臺灣日日新報》縱貫鐵道開通

(資料來源：聚珍臺灣)

臺灣日治時期物產豐饒，不僅自給有餘，尚可將米、糖等農產品外銷至海外，為日本賺進源源不絕的外匯，自此完全落實「工業日本，農業臺灣」政策。在輿論上後藤新平「糖飴與鞭」的「生物學政治論」殖民方式奏效，也得利縱貫鐵路的開通，能夠將政令宣達更迅速，進行更強而有力的集權統治。甚至更能夠透過鐵道運輸，迅速平定各地叛亂。日本總督府靠著鐵道建設，深深地將臺灣交通、政治、資源，納入指掌之中。

<sup>82</sup> 輸倭，古代巧匠公輸班和倭的並稱。

<sup>83</sup> 畦，古代計算面積的單位。五十畝為一畦。

<sup>84</sup> 1899 年國會通過「臺灣事業公債法」，臺灣總督府為修建縱貫鐵路、基隆築港、土地調查、興建辦公廳及監獄建築，發行 3,500 萬圓公債，其中超過 8 成的經費，共 2,880 萬圓，用於興建臺灣縱貫鐵路的經費。

<sup>85</sup> 此詩收於《飲冰室文集》，又載洪繻《洪棄生先生遺書·寄鶴齋集·卷六》、吳幅員《臺灣詩鈔》、陳漢光《臺灣詩錄》。