

## 第一章 傳統型個人交通工具

### 最主要的交通方式：雙腳

美國城市史學者華納（Sam Bass Warner）指出：前近代城市是「步行城市」。套用這樣的概念，我們可以說清代臺灣是「步行社會」，先民最主要的交通工具毋寧是人的雙腳；徒步下田、徒步辦公（通常是到衙門興訟）、徒步訪友、徒步通學（去私塾）、徒步旅行等。至於挑水、挑柴、挑運種子、挑運米穀、挑選貨物等，雖然加上了上半身的力量，但「移動」還是靠徒步。

成人每天步行的最大範圍，很容易構成一日市場圈或生活圈的範圍。

#### BOX 清代臺灣米穀的運輸

米穀的生產和出口與清代臺灣社會息息相關。這項商品如何被運輸？在米穀主要產地的彰化、鹿港一帶，存在著一種兼業型米穀運輸業者——米販，每當新米收穫期，數百位米販便接連成一個隊伍以便運輸。

雖然臺灣中部以南的米穀運輸會加入牛車這項交通工具，不過仍然以人力肩挑為主。此外，若靠近河川便會利用舟楫之便；其中，中部的大肚溪與北斗溪經常被使用，北部僅有淡水河及其三大支流，南部雖然溪流眾多，但米穀產量不高，最主要的屏東平原一帶會使用高屏溪。

除了徒步與人力肩挑之外，清代臺灣出現了轎子這種「客運業」與牛車這種「貨運業」；先民運用簡單的槓桿原理外加動物力，略微提升了舒適度與運載能力。

### 東亞社會與轎子

轎子，又稱輿、肩輿、抬椅、滑竿，英文稱為 Palanquin, Sedan Chair 或 Litter，日文稱為「駕籠」（カゴ，Kago）。

這項交通工具的歷史悠久。在東亞社會，有很長一段時間，轎子是最高級的陸上交通工具，即便是近代交通工具已經導入東亞的二十世紀，我們仍然可以在中國、香港乃至臺灣看到其身影；特別是在一些地勢比較崎嶇、陡峭的地區，由於鐵路和汽車不易進入，轎子的運用也就被維持得比想像中久遠。

各地區轎子的形制與樣式不盡相同，或者說基於乘坐者的「身分尊卑」而有

差異。理所當然，如果是高級官員、貴族或富商大賈所乘坐，必然高級一些、舒適一些或寬敞一些，普通平民百姓可能是以木竹簡單拼湊。通常來說，不論那一種轎子，分別由二到八人來抬，後方轎夫因看不到路，都是由較有經驗者負責導引方向，因為他們只能依賴兩肩所承受的重量與壓力來調整步伐和改變方向。

#### BOX 轎子的西方小趣聞

近代歐美也曾廣泛使用過轎子這項交通工具。當葡萄牙和西班牙航海家在南美洲與印度接觸到轎子這項交通工具後，便將之傳回歐洲，因此在十七世紀以前，西班牙、法國、英國、義大利半島乃至美國的街頭曾出現其身影。

臺灣的轎子大概是漢人入臺時引進的，為了配合臺灣的地形地物而顯現出「輕巧簡易」的一面。

到鹿港旅行，「摸乳巷」是必訪之地。「摸乳巷」的稱呼固然不雅，我們卻可藉此回想彼時鹿港街屋毗鄰、巷弄狹小的景象。

巷弄狹小是鹿港的專利嗎？如果稍閱清代文獻，當時臺灣街道的寬度通常在一到兩公尺之間。街道兩側還會有攤販或商民擺放物品，實際能行走的空間約只剩一公尺。難怪十八世紀末，法國人黎列文（C. Imbault-Huart）到臺灣北部的淡水城時提到：「街道的寬度僅容兩人並肩而過。」由此可知清代臺灣街道之狹窄。

我們可以想像，這樣的道路寬度迫使臺灣的轎子不能太大，否則連通行都有困難。「八人大轎」是我們很常聽到的一句諺語，這是一種地位、身分的象徵，不過這種轎子在清代臺灣或許很難見到。

實際上，還有一件事情也限制了臺灣轎子的規模，即臺灣中部以北的淺山丘陵地形，當一輛轎子必須在山林原野顛簸，當然是設計得越輕巧越好。

#### BOX 豪華「轎」車

傳聞清代某位四川總督所用的轎子必須用十六人抬，轎子中還有兩個小童子為他裝煙斟茶，並有冷熱點心數十種，供其隨時食用。這和今天高級轎車備有冰箱、小酒吧，有異曲同工之妙。

清代臺灣最常使用的轎子是「顯轎」，這種轎子上下無蓋、中間只有一張椅子，寬度在公分左右，分別由二至四人來扛，主要由木頭或竹子編製；竹子韌性強，若乘坐竹轎，可能會一直感覺上下晃動。

#### BOX 胡適父親與臺灣轎

近代中國學術巨擘胡適的父親胡傳（胡鐵花），曾在一八九二年以「全臺營務處總巡委員」身分來臺，留下了《臺灣日記》、《臺灣稟啟》兩部日記。

胡傳告訴我們，他搭乘轎子時需要轎夫五至六名，每名每日工資為四錢，等於一天需要花掉二至二·四兩。這有多貴呢？相當於胡傳一天的薪水，他當時月薪約七十二兩，也就是日薪二·四兩。胡傳是因公出差，所以這筆錢當然是由全民買單。

## 牛車：清代貨運業

如果說轎子是清代臺灣最主要的客運業，牛車便是最具代表性的貨運業。

牛車在臺灣又稱「板輪車」，英文是 **oxcart** 或 **bullock cart**。據說在中國沒有臺灣牛車這種交通工具，盛傳是荷蘭時代由東南亞引進臺灣。

臺灣牛車形制是兩輪、由一頭牛牽曳（最多四頭），約可載四百公斤或乘坐三至四人。車輪是由三片木板拼成，直徑約一百五十到一百七十公分，相當於一個成人的高度。

為何輪子要這麼高呢？因為清代臺灣路況不佳，遇雨即泥濘不堪，如果不到這個高度，車輛勢必會被卡住。另外，臺灣西部平原河川、溪流眾多，當水位較低時，為了趕時間，牛車便可運用此一（高度）優勢，直接渡河。

當時臺灣西部雖港口眾多，但大都有淤積的問題。船舶到達港口後，不僅需要竹筏來接駁，當竹筏把人、貨運抵灘頭時，還要仰賴牛車輪子較高的優勢直接拉到海灘載人和貨；海灘鬆軟，人在上面行走已相當不易，更遑論拉動百公斤以上的貨物了。

大家耳熟能詳的郁永河，曾在康熙年間來臺考察硫磺生產情況，留下一本足供後人認識十七世紀臺灣樣貌的珍貴文字《裨海記遊》。他提到，從臺南安平港上岸時，有牛車直接拉到淺灘處接他，出現一幅牛車在海水行走的畫面：「（一六九七年二月）二十五日，買小舟登岸，近岸水益淺，小舟復不進，易牛車，從淺水中牽挽達岸，詣臺邑二尹蔣君所下榻。」

郁永河似乎對這突如其來的景象感到非常震撼，還特別寫了一首詩來表達心境：「牛車千百，日行水中，曾無軌跡，其堅可知！」

#### BOX 牛車與銀行貸款

日治時期，牛車原是大稻埕商家最主要的貨物運輸工具，當汽車運輸興起後，日本殖民政府為了保護道路不被牛車的車輪破壞，及其緩慢的行進速度影響到交通的順暢性，便逐漸將牛車趕出道路。儘管如此，戰後臺灣各地還是能輕易看到牛車的蹤跡，牛車也是一般農家最重要的「不動產」之一。