

戰後初期《旅行雜誌》介紹的南臺灣印象（1945～1950）*

撰文／天主教輔仁大學進修部歷史系助理教授 許毓良

摘要

在資訊不發達的時代，以旅行的方式直接前往異地，似乎是體驗風土民情的唯一方式。特別是工業革命以後，從歐洲興起的「大眾旅遊」，讓旅遊成爲一種休閒活動。爲了應付旅遊人口的需求，開始出現對旅遊訊息的大量報導，甚至定期的雜誌也孕育而生。

中國把旅遊視爲休閒活動，晚至二十世紀初才出現；原因是大量的留學生出國，才把旅遊視爲新文化的體驗而加以學習。不過對於旅遊訊息的報導，就出現得很晚。以本文要討論的對象——《旅行雜誌》爲例，則是要到民國十六年（1927）才創刊。《旅行雜誌》的報導深受民國時期，知識分子與城市中產階級的喜歡。在那個視長途旅遊爲「有閒與有錢」的時代中，該雜誌的報導多少彌補了許多人無法達成心願的遺憾。正因爲如此，《旅行雜誌》所介紹的對象，許多都是帶有一層神祕面紗，或者引人入勝的觀光景點。而這樣的報導，也出現在對臺灣的介紹上。

民國三十四年（1945）甫被國民黨政府接收的臺灣，它對中國大陸的人民有何吸引力？抑或者大陸人民如何認識，這塊以已經被日本統治長達半世紀，在生活習慣、語言都與內地迥然不同的島嶼？《旅行雜誌》連續五年不間斷地報導，遂成爲探討戰後初期此問題最佳的史料。

關鍵字：旅行雜誌、戰後初期、嘉義、臺南、高雄、屏東

* 本文所使用的《旅行雜誌》，主要以中央研究院近代史研究所郭廷以圖書館典藏資料為主。這套雜誌是2001年8月，近史所向浙江圖書館古籍部接洽影印取得。該館典藏雜誌的起迄年代，為1927年春創刊號至1949年4月。不過1945年出刊的第19卷缺漏甚多，館藏只有當年度的第2、4至6期。即便2009年9月作者前往中國社會科學院近代史研究所圖書館、北京國家圖書館、北京大學圖書館，仍找不到1945年份缺漏的期刊。另外1949年4月《旅行雜誌》仍繼續出刊，然郭廷以圖書館已無典藏；幸而中央圖書館臺灣分館有同年度——第23卷第7至9期、11至12期。雖然1949年出刊的第23卷，在臺灣無法蒐集到完整的12期；但是第23卷第12期後頁，附有整卷的文章索引。故缺漏的篇章，由索引內容補上。再者，央圖臺分館另有1950年出刊的第24卷最後3期，本文亦收入一併討論。

前言

壹、嘉義景點介紹

貳、臺南景點介紹

參、高雄與屏東景點介紹

結語

前言

臺灣觀光業發展，起始於日治時期，已經是一般大眾的印象。¹可是如此的歷史發展，至戰後初期有無改變？或者延續？則是一個有趣的問題。事實上在臺灣史的發展過程中，1945年至1949年是一個特殊的階段。一方面它是臺灣戰後歷史最早的四年，但另一方面也是臺灣社會去除日本文化關鍵的四年。因此本文以民國時期，最暢銷也是最具代表性的《旅行雜誌》，作為討論的對象。同時也把1950年的發展納入討論，研究戰後初期大陸觀光客眼中，最具熱帶風情的南臺灣風光，是如何被評價。

《旅行雜誌》創立於1927年，創辦人為上海商業儲蓄銀行總經理陳光甫。（1881～1976／原名輝祖，之後改名渾德，字光甫，卒於臺灣）。1915年陳氏集資創立上海商業儲蓄銀行，成為民國初年在上海的第八家民營銀行。爾後上海商銀業務日漸興盛，1923年遂在行中成立旅行部，代售鐵路、輪船客票。1924年該銀行發行旅行支票，成為中國本土銀行最早的創舉。1930年以後又陸續在江蘇、江西、陝西等地，興建招待所與旅館。²故從旅行事業經營的角度來看，日後《旅行雜誌》的出刊，可謂上海商銀跨足旅遊事業的一環。該雜誌創立時由朱成章、莊鑄九負責，並聘請《申報》編輯趙君豪（1903～1966／1948年當選國大代表，隔年來臺，任臺灣新生報總經理，卒於臺灣）主持編務。³創刊之初以季刊的形式出版，1929年改為月刊。⁴陳光甫在《旅行雜誌·發刊詞》開宗明義指出：

1 張世倫，〈日治時代：臺灣觀光業的起點〉，《臺灣光華雜誌》，31：3（2006年3月），頁46-47。

2 朱如堂，《陳光甫先生傳略》（臺北：上海商業儲蓄銀行，1977年7月），頁1、20-27、60-63。

3 徐友春主編，《民國人物大辭典（下）增訂版》（石家莊：河北人民出版社，2007年1月），頁2274。

4 人民鐵道New。<http://www.rmtd.com.cn/Article/2009-01-014/20090114091723.html>；參閱徐友春主編，《民國人物大辭典（下）》（石家莊：河北人民出版社，2007年1月），頁2274-2275。

……今者彙編旅行雜誌，藉供社會之參考，對於國內外交通之狀況，商業之情形，及民情風俗悉加調查而載錄之。東鱗西爪固不足以稱商旅之南針，然冀由此引起國人對旅行上之觀感，以推求其益之普及。此為蔽行服務社會之微旨也。⁵

由此可見，《旅行雜誌》的宗旨是本著以服務社會為前提，透過對國、內外的交通、商業、民情風俗的調查，介紹給讀者。目的是引起國人對旅遊的重視，並培養其興趣。當然該雜誌在出刊後，從上海的發行所擴展到全中國38個分社，證明的確受到歡迎。⁶不過雜誌的內容既是以「調查」為主，換句話說就表示以往對這些旅遊景點或異地不太熟悉，故藉由此法來達到「認識」的目的。有趣的是在該雜誌的發行過程中，幾次社務與編輯的調整也值得注意。例如：創刊號發行時，編輯單位掛名是上海銀行旅行部編輯科，但從下一期開始到1949年為止，編輯單位已改成中國旅行社。⁷再者，《旅行雜誌》的社址一向都在上海市租界內（四川路420號，屬於公共租界，1945年收回租界改名為黃浦區，此路今名四川中路）。然而1942年9月雜誌社鑒於時局不穩，遂遷址於廣西省桂林市。⁸1944年6月雜誌社奉政府疏散命令，又遷往四川省重慶市。⁹直到1945年8月中日戰爭結束後，12月再遷回上海市四川路舊址。¹⁰1949年以後《旅行雜誌》又面臨社務發展重大變革，同年5月上海被解放軍攻佔，總發所遷往香港。發行單位也從中國旅行社，改為旅行雜誌社，並陸續設立包括臺北在內的8個發行所。¹¹而留在上海的原旅行雜誌社，則被人民政府接管，繼續發行「中華人民共和國版」的《旅行雜誌》。不過1952年上海的旅行雜誌社遷往北京，1955年更名為《旅行家》。¹²1966年文化大革命發生後，旅行家

5 陳光甫，〈發刊詞〉，《旅行雜誌》，1：春（1927年3月）。

6 中國旅行社，《旅行雜誌》，11：7（1937年7月）。

7 中國旅行社，《旅行雜誌》，1：夏（1927年6月）；中國旅行社，《旅行雜誌》，23：12（1949年12月）。

8 中國旅行社，《旅行雜誌》，16：9（1942年9月）。

9 中國旅行社，〈旅行雜誌啟事〉，《旅行雜誌》，18：6（1944年6月）。

10 唐渭濱，〈二十周年獻詞〉，《旅行雜誌》，20：1（1946年1月），頁47。

11 中國旅行社，《旅行雜誌》，23：7（1949年7月）；旅行雜誌社，《旅行雜誌》，23：11（1949年11月）。

12 收藏家：民國時期雜誌的範例——追述《旅行家》的前身《旅行雜誌》。<http://www.laoditu.com.cn/w-laoditu/n2154.html>

雜誌社被迫停刊，直到1980年才復刊。¹³至於暫時遷往香港的「中華民國版」旅行雜誌社，則是在1950年3月撤往臺北，但在抵臺後才發行一期，就結束營業。¹⁴

本文討論的對象是1945至1950年，「中華民國版」的《旅行雜誌》。事實上該雜誌對臺灣旅遊的介紹，最早從1945年5月第19卷第5期開始，到1950年3月第24卷第3期結束。在這近五年的時間中，所刊登跟臺灣相關的文章至少有70篇。平均來說差不多每個月、每一期都有一篇。更重要的是在內容上，還附有許多戰後初期臺灣的名勝照片。因此可以透過這些不間斷的報導，來探討戰後初期來臺的中國大陸人士，如何觀察與認識臺灣這塊土地。

壹、嘉義景點介紹

戰後初期所謂的南臺灣，以當時的行政區而言，指的是「三縣四市」——臺南縣、高雄縣、澎湖縣、嘉義市、臺南市、高雄市、屏東市。若以2010年12月25日臺灣行政區對照，即是嘉義縣、嘉義市、臺南市、高雄市、屏東縣、澎湖線。本區面積占臺灣2/5的土地，但雜誌中熱門旅遊景點分布卻很零散，甚至於澎湖完全沒有介紹。就刊登次數而言，從表1、表2來看眾所皆知的嘉義阿里山，位居排行榜之首。但是臺南市熱門程度，竟然跟阿里山是一樣。再次才是高雄市，然緊追在高雄市之後的竟是嘉南大圳。至於溫泉的介紹，雖然南部也有關子嶺、四重溪溫泉，但是遊客參訪的熱度，沒有像北部的北投與草山溫泉受到歡迎。因此以下的內容，本文不打算從「最熱門的」景點依序介紹到「不熱門的」。而是由北而南先嘉義、後臺南；再高雄、後屏東的方式，分區介紹。

13 中國出版網出版參考雜誌社——旅遊雜誌·天地廣闊智者得。<http://www.chinapublish.com.cn/cbckzszs/qkzx/20>

14 旅行雜誌社，《旅行雜誌》，24：3（1950年3月）。

表1 1945至1950年《旅行雜誌》所刊載臺灣南部景點一覽

編號	卷W期	作者	阿里山	嘉義市	嘉南大圳	臺南市	關子嶺溫泉	高雄市	屏東市	里港	四重溪溫泉	鵝鑾鼻
1.	v.20:n.3	曾今可				*						
2.	v.21:n.4	蔡禹門	*	*	*	*		*				
3.	v.21:n.6	朱梅						*	*	*	*	*
4.	v.21:n.11	郭祝崧			*	*		*				
5.	v.22:n.3	張契渠				*		*				
6.	v.22:n.9	吳沈鈺	*		*	*		*	*			
7.	v.22:n.11	徐蔭祥	*	*			*	*	*		*	*
8.	v.22:n.12	章生道	*									
9.	v.23:n.1	徐忍寒	*									
10.	v.23:n.7	錢歌川				*						
11.	v.23:n.7	陳小蝶			*							
12.	v.23:n.8	陳小蝶				*						
13.	v.23:n.11	程其恆	*									
14.	v.23:n.12	陳定山				*						
15.	v.23:n.12	程其恆	*									
16.	v.24:n.1	丁作韶	*			*						
17.	v.24:n.3	陳學明	*	*	*		*					
合計景點數目			9	3	5	9	2	6	3	1	2	2

表2 1945至1950年《旅行雜誌》介紹南臺灣之文題及期別

編號	作者	文題	期別
1.	曾今可	臺灣勝蹟	Vol.20,no.3/1946
2.	蔡禹門	臺灣履痕記	Vol.21,no.4/1947
3.	朱梅	東臺灣環游記	Vol.21,no.6
4.	郭祝崧	走訪臺灣（上篇）	Vol.21,no.11
5.	張契渠	臺灣遊聘記（上）	Vol.22,no.3/1948
6.	郭祝崧	走訪臺灣（下篇）	Vol.22,no.4
7.	吳沈鈺	臺灣游屑	Vol.22,no.9
8.	徐蔭祥	南遊鵝鑾鼻	Vol.22,no.11
9.	章生道	瑋麗的阿里山	Vol.22,no.12
10.	徐忍寒	臺游觀感	Vol.23,no.1/1949
11.	錢歌川	赤崁城遊履	Vol.23,no.7
12.	陳小蝶	參觀日月潭水位	Vol.23,no.7
13.	陳小蝶	臺南行	Vol.23,no.8
14.	程其恆	壯遊阿里山（上）	Vol.23,no.11
15.	程其恆	壯遊阿里山（下）	Vol.23,no.12
16.	陳定山	臺南詩轡	Vol.23,no.12
17.	丁作韶	外省人看臺灣——蹤譚臺灣的風景	Vol.24,no.1/1950
18.	陳學明	綠蔭叢中的嘉義	Vol.24,no.3

（一）阿里山

阿里山的盛名，足可以跟日月潭媲美。當時流傳的俗語：「不到阿里山，不知臺灣的美麗，不知臺灣的偉大，不知臺灣的寶藏。」不過從《旅行雜誌》投稿文章數量來看，還是遠少於日月潭。原因是日月潭除了風景優美之外，工程雄偉的發電廠，有吸引遊客一探究竟的魅力。另外阿里山地處南部，位置較為偏僻，前往攬勝的人沒有日月潭多也是關鍵。¹⁵1946年11月上海名中醫蔡禹門遊臺時，首先投稿至《旅行雜誌》介紹阿里山的美景。然綜觀包括蔡氏的文章在內，所有該雜誌對阿里山的報導，可以細分成五個項目討論——森林鐵路、山區森林、神木、雲海與日出。

在森林鐵路介紹上，1982年9月臺18線省道（嘉義—玉山線）未通車前，¹⁶前往阿里山的「最好」方式是搭乘火車。蔡禹門曾記錄搭乘阿里山火車，是從嘉義北門車站上車。不過車行緩慢，早上七點出發，要到下午五點半才到終點站。¹⁷事實上北門站不是起始站，嘉義市火車站東側月台才是。中國地理教育研究會成員、也是知名地理學者章生道，¹⁸曾在1948年8月前往阿里山一遊，就是從東側月台出發。章氏描述臺灣的火車軌道（1067mm）較內地為窄，而阿里山鐵道寬度（762mm）較臺灣主要鐵道為窄，其大小與上海電車道差不多。有趣的是再據他的觀察，當時搭乘阿里山火車的乘客，除了少部分是在地鄉民外，大部分都是遊客。而遊客當中，十分之九都是來自中國大陸，且多為男女學生。火車車頭從美國進口，沿線都由臺灣林產管理處經營。在竹崎站（嘉義縣竹崎鄉）之前都是平原區，火車車行速度極快。但從竹崎之後開始爬山，火車循著鐵軌以「之」字型前進。故火車在之字轉折時，時而車身先倒退行走，時而車身又順著車頭前進。另外也讓遊客感到新鮮的是沿途山洞特多，總數達82座。

章生道沿途欣賞美景時，還提及有所謂「火車風景」一詞。原來曾任上海復旦大學教授、1949年中共建立政權後出任上海政協委員的知名翻譯家傅東華（1893～1971）¹⁹，

15 章生道，〈瑰麗的阿里山〉，《旅行雜誌》，22：12（1948年12月），頁3。

16 日治時期總督府開闢前往阿里山的路線，除了阿里山鐵路之外，另有一條「理蕃」道路。然路況不佳，不過這條理蕃道路，部分路段是省道臺18縣的路基。參閱維基百科——臺18線。<http://zh.wikipedia.org/wiki/>

17 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，《旅行雜誌》，21：4（1947年4月），頁45。

18 1949年上海地理學的發展與貢獻。<http://www.zlunwen.com/science/geography/>

19 百度百科——傅東華。<http://baike.baidu.com/view/665711.htm>

在旅行浙江杭州時創造「火車風景」一詞。傅氏認為山水風景原本是靜止的，可是因為火車走動，可以使你以不同的角度、不同的位置，去領略它們各色各樣的美景。章生道在搭乘阿里山火車，不僅領悟到「火車風景」的感受，還因為阿里山火車帶領他隨著山勢高低起伏賞景，比起傅東華搭乘杭江鐵路欣賞的景色是平面，章生道欣賞景色是垂直而更勝一籌。²⁰

值得注意的是1949年10月老報人程其恆旅遊阿里山時，談到當時入山前要先到嘉義市中山堂「市軍憲警聯合督察處」辦理入山證。其規定甚嚴，普通老百姓要憑身分證，軍公人員若公務上山，還須出示出差證件。入山證全名是「北地區戒嚴司令部進入阿里山通行證」，而持證後還必須隨時攜帶身分證，以備不時稽查。阿里山火車行駛也有規定，為每月單日火車下山，雙日火車上山。其車廂還區分為三等，貴賓車是給省主席專用，二等車廂是絲絨沙發，三等車廂普通坐位。不過根據程氏的形容，阿里山火車車廂比上海電車還小。²¹火車離開嘉義火車站後行抵竹崎，車上所有旅客全部下車檢查入山證。另外沿途山洞之多，程其恆在未來阿里山之前，早就耳聞過。但他還指出沿途橋樑之多，也是阿里山鐵路的一絕——200多座。雖然這條鐵路僅72公里，但要從平地爬行到海拔2,500公尺的高山，程氏知道必定犧牲許多開路先鋒才能換來。²²

在山區森林的介紹上，1946年11月上海名中醫蔡禹門旅遊阿里山時，花費不少筆墨介紹這座山的森林。他稱臺灣林相有四種——熱帶、暖帶、溫帶、寒帶。以阿里山為例，從獨立山站以下，海拔高750公尺，其區都是熱帶林，多龍眼、相思樹、榕樹。海拔760至1,700公尺，大抵到平遮那站，其間是暖帶林，多為楮、柯、楠。自此以上針葉樹漸增，海拔1,700至3,000公尺以上，為溫帶林，多扁柏、紅檜、油松、亞杉（臺灣杉）、福州杉。再過3,000公尺以上為寒帶，樹木多為唐檜。日治時期曾在阿里山上興建博物館（1935完工，1999年毀於九二一大地震，2005修復對外開放），所陳列標本有臺灣五木：紅檜、扁柏、臺灣杉、油松、福州杉。²³老報人程其恆也參觀過這個博物館，他云，戰後

20 章生道，〈瑋麗的阿里山〉，頁4。

21 程其恆，〈壯遊阿里山（上篇）〉，《旅行雜誌》，23：11（1949年11月），頁45-47。

22 程其恆，〈壯遊阿里山（下篇）〉，《旅行雜誌》，23：12（1949年12月），頁37。

23 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁46。

之初最早名為「農林處林務局山林管理所博物館」，之後易名為「農林處林產管理局阿里山林場博物館」。²⁴

1948年8月地理學者章生道，也提到阿里山森林資源。他提到阿里山海拔2,800公尺（實為2,216公尺／阿里山山脈中，阿里山也不是最高峰，而是大塔山，海拔2,663公尺），²⁵山上都是蒼鬱茂盛的原始林，綿亙數百里，較之東北長白山的「窩集」（林海）並不遜色。近年來又發現氣候特殊，使得氣象、植物、動物、地質專家入山考察，成為一塊學術研究的處女地。阿里山站是該山最大的聚落，但除了民家外，也有許多規模宏大的鋸木廠，成為高山上的工業中心。日治時期總督府曾組成臺灣拓殖株式會社，開發阿里山的資源；戰後國民黨政府接收時，改交由臺灣林產管理處繼續經營。然而1946年4月阿里山發生森林大火，被燒毀森林八百餘畝（約70甲面積）。日後復元每年栽種15萬株幼苗，也要6年才能恢復原狀。不過其餘林地，還是可以提供15年的伐木資源（1963年阿里山林場結束業務，與章生道所述時間吻合）。²⁶

在神木的介紹上，事實上除了神木之外，三代檜也是一景。神木為三千年之紅檜，高53.7公尺，周圍20公尺（周圍應是23公尺）。²⁷1948年5月也來阿里山參訪的吳沈鈺（1914～），曾提到此樹比起浙江西天目山周圍「七抱」的大樹王，不知要大上幾倍（阿里山神木18人合抱）。²⁸不過遊客來到巨木樹下，也只是拍照，並沒有到附近賞玩。故《旅行雜誌》的投稿人，常出現「山上並無特別風景」一語。因為阿里山全都是自然風景，幾乎沒有所謂的「名勝」——歷史建築。阿里山神木在神木站旁，火車抵達後會停留30分鐘，讓遊客下車拍照。²⁹至於何謂三代木（檜）？原來這是一棵倒下的檜木，

24 程其恆，〈壯遊阿里山（下篇）〉，頁37。

25 維基百科——阿里山山脈。<http://zh.wikipedia.org/wiki/>

26 章生道，〈瑋麗的阿里山〉，頁5-6。

27 1906年小笠原富二郎發現這棵巨木後，遂被定名為「神木」。但是1953、1956年二次落雷均劈中神木，樹心油脂被燃燒，使得復育無望。1997年連日大雨，神木根部腐朽，一半樹身併裂壓壞鐵軌，隔年管理單位以安全理由，正式放倒神木。故現在到神木站，已看不到矗立的神木，而是“放倒”的神木。2006年嘉義縣主辦票選第二代神木，由樹齡2,300年的光武檜獲選。此木名為「光武」，據推測它發芽成長時，正是東漢光武帝在位時。2007年嘉義縣政府把光武檜改名「阿里山香林神木」，此木現在在香林國小旁。參閱維基百科——阿里山神木群。[http:// zh.wikipedia.org/wiki/](http://zh.wikipedia.org/wiki/)

28 吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，22：9（1948年9月），頁25。

29 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁46；章生道，〈瑋麗的阿里山〉，頁5。

稱「初代」木；經過鋸斷叫切株，為第二代木；切株上面又長一棵樹，稱稚樹為第三代木。程其恆驚訝它是一棵「砍不死的樹」。³⁰

雲海與日出的介紹上，雲海在阿里山火車的窗邊，可以瞭望得到。蔡禹門形容各個山尖透出雲海者，蔚為島嶼實為奇觀。³¹章生道描述的更仔細，稱火車經過十字路站後，高度已達2,000公尺。窗外2公尺的地方不見一物。整個火車被濕氣所包圍住，但火車再往上爬行，就突破霧鎖，景觀恢復常態。然而雲朵、雲塊聚在鐵道兩側，變成在人的腳底下。而這些雲塊都向兩旁伸展開來，一眼望去全是雲塊朵朵，這就是馳名的阿里山雲海。曾任廈門大學教授丁作韶，亦形容雲海之美，連安徽黃山的煙雲、四川峨眉的煙雲、貴州遵義七十八盤吊死巖（改為鈎詩岩）都比不上，而四川青城山的煙雲與之相比更渺乎其微。³²

至於日出的欣賞需要安排，當時阿里山僅有一個旅館——阿里山閣，入夜後遊客都很早就寢。其原因有二，一為晚上森林無處可去，二為隔天凌晨要早起前往祝山觀賞日出。阿里山到祝山頂約有7里路程（3公里），半小時可以抵達。旭日東升時，金光密萬丈，彩雲四佈，萬象俱寂。同時也可以遠眺臺灣第一高峰——玉山，山勢壯麗、峻秀，二個景象除自己親眼目睹外，筆墨難以形容。³³上海民智中學校長徐忍寒（1897～1983）認為，如此美景比廣東省羅浮山彩雲峰所見彩雲如虹，阿里山更要偉大多矣。³⁴

（二）嘉南大圳、嘉義市

嘉南大圳的報導，很早就出現在《旅行雜誌》。不過當時觀光客參觀嘉南大圳，最主要是前往水圳的主要源頭——烏山頭水庫。1946年11月上海名中醫蔡禹門旅遊烏山頭時，已敘述它工程的偉大。烏山頭是在曾文溪上游築壩攔水（其實是支流官田溪），整個工程浩費十年才完工（1920～1930）。除了主壩之外，亦興建輸送用水的幹線1,750華里（875公里）、支線22,500華里（11,250公里）；靠近海岸之處，還興建堤防，防止潮水

30 程其恆，〈壯遊阿里山（下篇）〉，頁37。

31 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁46

32 丁作韶，〈外省人看臺灣——縱譚臺灣的風景〉，《旅行雜誌》，24：1（1950年1月），頁42。

33 章生道，〈瑋麗的阿里山〉，頁6。

34 徐忍寒，〈台游觀感〉，23：1（1949年1月），頁66-67。

入侵。烏山頭水庫貯水量55億立方公尺，廣闊60里（30公里），湖中小山巔矗水面者，參差錯落，遠眺狀似珊瑚，又名珊瑚湖（潭），景色不亞於日月潭。嘉南大圳灌溉面積，總計有15萬甲（水庫未完成前，僅5千甲）。而整個種植區域分成三區——水稻、植蔗、雜糧，然後再以三年輪漑制的方式生產。³⁵總之，整個嘉南大圳的工程，旅遊專家陳學明盛讚它是東亞，³⁶僅次於印度恆河的水利工程。³⁷1948年5月吳沈鉅參觀嘉南大圳時，還特別建議一定要乘車，因為可以沿著公路，隨時停下來看縱橫的渠道。而烏山頭水庫的面積，吳氏認為與浙江省嘉興南湖相仿。³⁸值得注意的是1949年初，著名書畫家也是美術史專家陳小蝶（1897～1989／與張大千齊名，40歲以後改名陳定山）³⁹，在寫道日月潭時提及現在的嘉南大圳已年久失修，必須請有關當局慮及洪水一次為災的恐怖。⁴⁰可見得除了報導旅遊之外，《旅行雜誌》的投稿人也非常關心時事。

在嘉義市近郊的報導上，1946年11月名中醫蔡禹門在文章中，最早提到嘉義市的景點。不過他不是介紹市區，而是介紹農業試驗所嘉義支所（今名農業試驗所嘉義農業試驗分所）。該所占地700畝（約62甲），內有果實植物，如：皇榴蓮、各種椰子、文旦、香蕉、瓜類。雜糧食物，如：深褐色甘藷、白黃色甘藷。另有改良種子、土壤化學、防除害蟲與細菌的研究。⁴¹交通建設也是描述城市進步象徵的標準，然而從交通品質來看，嘉義市的公路卻不及中、北部優良。至少市區到吳鳳廟的公路，已經損壞而顛簸不堪，顯然是年久失修的結果。⁴²不過嘉義市北數十公里的濁水溪橋，倒是吸引觀光客的目光。作家徐蔭祥搭乘火車通過此橋，並形容鐵橋長數公里，下臨深谷，溪水湍急。由於是枯水期，河床有許多深溝，從高處看像是許多黑蛇在奔跑（日治時期橫跨濁水溪上的橋，只有火車行經的鐵橋，沒有汽車通行的橋樑；直到1953年西螺大橋完工通車，汽車才能穿越濁水溪）。⁴³

35 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁47。

36 陳學明身平不可考，僅查到他的一本著作——陳學明，《從新疆天山到臺灣玉山》（臺北：新世紀，1950）。

37 陳學明，〈綠蔭叢中的嘉義〉，《旅行雜誌》，24：3（1950年3月），頁22。

38 吳沈鉅，〈臺灣游屑〉，頁27。

39 典藏古美術——才氣縱橫陳定山。<http://artouch.com/antique/story>

40 陳小蝶，〈參觀日月潭水位〉，《旅行雜誌》，23：7（1949年7月），頁47。

41 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁46。

42 程其恆，〈壯遊阿里山（上篇）〉，頁47。

43 徐蔭祥，〈南游鵝鑾鼻〉，《旅行雜誌》，22：11（1948年11月），頁36。

事實上嘉義市是一座清代遺留下來的古城，旅遊專家陳學明在探訪它時，則是唯一一個從歷史角度介紹的作者。他云：「嘉義原名諸羅，清康熙二十三年（1684），清廷將臺灣設府，府下設諸羅縣迄今。昔為平埔蕃社地，諸羅之名由蕃社Tirocen轉音譯成。乾隆五十一年林爽文反抗清廷暴政，南北諸縣先後陷落。獨此地人民協助提督，竭力死守孤城，達一年餘。事後清廷下詔，嘉賞人民之義，敕改名為嘉義。⁴⁴」陳氏這段清代敘述完全正確。不過這座城市郊區有飛機場（今水上機場），故在二次世界大戰末期，被盟軍轟炸損失慘重。1948年作家徐蔭祥前往嘉義市旅遊時，還稱光復時全市沒有一棟完整的房屋。⁴⁵可是二年後在陳學明的筆下，全市已在市政府的規劃下逐漸復元中。該市的教育也很發達，有省立嘉義中學、嘉義女子中學、農業職業學校與工業職業學校。其中以嘉農的校史最悠久（1919年成立，今嘉義大學農學院前身），校舍建築宏偉，凡來嘉遊歷之人都會前往參觀。⁴⁶

嘉義市區最熱鬧的地方就是中山路，接近火車站的旅館，一個房間要新臺幣10幾元。中山路有一中央市場，裏面不是商店而是攤販，此景跟中國大陸完全不同。中山路中央還有一個噴水池，坐在池邊納涼的人很多。⁴⁷另外北門山子頂有座「森林公園」，為臺灣早期經營的公園（1910年興建，今名嘉義公園）。市郊還有紅毛埤潭，湖光山色可供垂釣與泛舟；八掌溪畔有阿彌陀寺，有觀音顯靈神蹟。較遠西北方16公里還有北港朝天宮，火車可以直達，每年香客可達30萬人。廟宇建築富麗堂皇為全省之冠，香金收入頗鉅，由董事會舉辦公益事業，設立療養院、圖書館與補助教育。⁴⁸

44 陳學明，〈綠蔭叢中的嘉義〉，頁21。

45 徐蔭祥，〈南游鵝鑾鼻〉，頁36。

46 陳學明，〈綠蔭叢中的嘉義〉，頁21。

47 程其恆，〈壯遊阿里山（上篇）〉，頁47。

48 陳學明，〈綠蔭叢中的嘉義〉，頁22。



貳、臺南景點介紹

臺南市是南部僅次於阿里山的熱門景點，戰後初期大陸遊客來到臺南市旅遊，參訪的地點幾乎都是歷史古蹟。可是這些古蹟的年代，從最早十七世紀荷蘭人留下的遺跡算起，也不過三、四百年的歷史而已。這與大陸各省保留動輒超過一千年以上，唐宋之前的古蹟相比，臺灣的這些古蹟都「不古」。⁴⁹因此《旅行雜誌》對臺南市區描述的文章，看法有點二極。例如：曾任廈門大學教授的丁作韶，就以比較輕視的口吻認為，赤崁樓、延平郡王祠、孔子廟古蹟而已，僅供人憑弔，不過風景是談不上的。⁵⁰丁氏的看法見仁見智，可是他提到以憑弔的心情，來參訪臺南市的古蹟，已經道出這些古蹟一頁滄桑的歷史。其中最著名的三大古蹟——赤崁樓、安平古堡、延平郡王祠，全與荷蘭人、鄭成功（1624～1662）有關。

1948年4月上海《文潮月刊》主編張契渠，遊覽赤崁樓後有一細緻地描述，他云：「赤崁樓在臺南市區內，為鄭成功登陸處；彼時此處猶為海濱，與正西的安平隔海對峙。安平乃一小島耳，至今該處尚有荷蘭人建築之碉堡，臺人呼其地為紅毛城。因海砂漸長，與陸地連接，今可乘汽車遊臺南市區直抵紅毛城。」張氏的這段敘述完全正確，所謂的紅毛城就是今日的安平古堡。直到今日尚容易把這二座古蹟的歷史與位置混淆，可是最早在《旅行雜誌》的介紹卻是無誤。亦提到赤崁樓之右為文昌閣，當中還有唐景崧（1841～1903／清末最後一任臺灣巡撫）、白崇禧（1893～1966／時任國防部長，1947年因二二八事件首次來臺）所題對聯。殿內有玻璃櫥窗數個，內置荷蘭人所製磁器、鄭成功與荷蘭人簽訂的條約，以及安平海戰圖、石劍、盔帽、護身牌，甚至還有高山族使用的杯子。⁵¹事實上「安平海戰圖」是懸掛的六幅油畫之一，另外還有荷蘭傳教士勸降圖一幅、鄭成功受降圖一幅、荷治臺灣人生活圖一幅、荷蘭人城防圖二幅。丁作韶對這幾幅畫，有整體性的評論。原因是當時的遊客每每認為這是日本人偽造的，可是丁氏認

49 筆者細讀所有《旅行雜誌》對臺灣勝景的介紹，寺廟的內容非常的少。連臺南市有不少清代初期留下來的廟宇——五妃墓（廟）、關帝廟、開元寺、天后宮、水仙宮，也都是一筆帶過而已。而其他地方的寺廟，更不是介紹的重點。參閱郭祝崧，〈走訪臺灣（下篇）〉，《旅行雜誌》，21：11（1947年11月），頁35。

50 丁作韶，〈外省人看臺灣——縱譚臺灣的風景〉，頁43。

51 張契渠，〈臺灣遊記（上篇）〉，22：3（1948年3月），頁4。

爲它的價值就是日本人偽造的。因爲他云：「日本是崇拜英雄，不僅崇拜自己本國的英雄，還崇拜別的國家之英雄。日本占領中國的臺灣，對中國開闢臺灣的英雄予以崇拜，實爲吾人所不及。⁵²」丁作韶的評論相當有趣，問題是日本人會「拜錯了」英雄嗎？這當中的關鍵是丁氏可能不知鄭成功是中日混血兒的事實。也因爲如此日治時期臺灣的教育，自然都塑造鄭成功爲日本歷史上的人物。不料戰後臺灣政治環境翻轉，鄭成功也是中國歷史人物的事實，看在廈大教授眼中還以爲是日本人刻意崇拜的結果。同樣對圖畫意境的反映，也出現在名中醫蔡禹門身上。蔡氏提到的是鄭成功受降圖，除了在文字以「啣嚙」取代荷蘭之外（有如清代對英咭喇的用法），還把此圖類比二戰日本投降。⁵³日後成爲上海同濟大學教授的吳沈鈺，也在看過鄭成功受降圖後，訴說西洋人卑躬屈膝的神情，真使他神往！⁵⁴三者不約而同地，彰顯出民族主義的態度。

戰後初期所稱的荷蘭堡、紅毛城、赤崁城、熱蘭遮城，都是今日的安平古堡。張契渠從市區前往安平古堡的路上，看到水田池塘的景色頗似江南。安平古堡爲方型二層建築，堡頂有砲台與塔樓。張氏提到他攀登至塔頂，東望臺南、西眺海峽，皆可盡收眼底（滄海桑田的改變，現遠望已沒有此景緻）。⁵⁵1949年6月曾任臺灣大學文學院院長錢歌川（1903～1990）⁵⁶，也偕同好友前往安平古堡一遊。錢氏提到安平是鄭成功爲紀念起師之地所命名，原本該地稱Taioan（也寫成Tayouan），是荷蘭人根據高山同胞（應爲平埔族）的叫法音譯出來，也是臺灣一名之由來。安平古堡的建材多是荷蘭人從巴達維亞城（Batavia，今印尼首都雅加達）運來。鄭成功擊敗荷蘭人把此城改爲王城，而他本人也是死在這座城。1683年清廷派施琅來取臺灣，也是從這裏進來。同治十三年（1874）牡丹社事件發生，清廷在臺灣新建億載金城（砲台），許多材料就是拆自安平古堡的磚石。不過當錢歌川再去億載金城時，也只剩一點殘破的城壕（1975年臺南市政府已修復，現列爲一級古蹟）。⁵⁷

52 丁作韶，〈外省人看臺灣——縱譚臺灣的風景〉，頁43。

53 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁47。

54 吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，頁26。

55 張契渠，〈臺灣遊聽記（上篇）〉，頁5。

56 臺灣大學文學院。<http://liberal.ntu.edu.tw>

57 錢歌川，〈赤崁城遊履〉，《旅行雜誌》，23：7（1949年7月），頁26-27。

延平郡王祠也稱開山王廟、開臺聖王廟、鄭成功祠、鄭公祠。⁵⁸張契渠介紹時說本廟初為臺人追功崇德而建，光緒初年因牡丹社事件來臺的欽差大臣沈葆楨（1820～1879），奏准賜額與敕建專祠才擴大廟貌。1915年日人重修過一次，故拜殿格局已是日本式（1961年重建又改為中國北方式建築）。正殿主祀鄭成功，東西兩廡從祀114名部將，後殿中央祀鄭成功的母親田川氏。殿左為監國祠，祀鄭克塽（此人是鄭氏最後一任統治者，從無擔任監國一職，正確應是鄭克臧），右為寧靖祠，祀寧靖王與五妃。⁵⁹不過祠中最讓人眼睛一亮，則是一株號稱鄭成功手植的梅樹。據傳此樹原在鄭氏的鴻指園，光緒元年（1875）建祠時才移植過來。⁶⁰

1949年初著名書畫家陳小蝶（1897～1989），前往臺南市一遊時，對上述的景點也有描述。不過他的書畫專業，使得參訪這些古蹟時，所得到的看法又有不同。他認為延平郡王祠鄭成功親手栽植的梅花，絕不可能是真正的。原因是該祠是光緒元年（1875）興建，鄭氏不可能在200年前先植入梅樹，再等待專祠建立。筆者認為此說雖有道理，但也有可能梅樹是自他處移植。另外陳小蝶把每處臺南市的古蹟與大陸比較也很有意思，如：他認為延平郡王祠規模太小，不能與浙江西湖的岳廟、四川成都武侯祠相提並論。再者，臺南孔廟規模也不大，很像浙江龍遊的孔廟。臺南孔廟屏門上有趙子昂（1254～1323／南宋至元代書法家）所寫〈大學〉一篇，好像從龍遊孔廟樞來，（字體）卻雕刻的很好。至於赤崁樓與南京鼓樓差不多大，但裏面有偽托鄭成功真跡的字畫要糾正。⁶¹最不一樣的是臺南這座臺灣的古都，有太多的歷史典故與史蹟，可以成為詩詞創作最好題材。於是他還特別創作〈臺南詩簪〉一篇，投稿至《旅行雜誌》以饗讀者。⁶²

至於臺南市區其他的景點旅遊上，也有二處被推薦。一是臺灣省立工學院，另一是臺南糖業試驗所。前者就是今日國立成功大學，日後成為上海同濟大學教授的吳沈鈺評價它的圖書設備，認為是全中國各工學院所不及。而院內主要有四系——土木工程、電機工程、機械工程、電化工程。此校名氣響亮，校園還有前後任行政院長翁文灝（1889

58 曾今可，〈臺灣勝蹟〉，《旅行雜誌》，20：3（1946年3月），頁52。

59 張契渠，〈臺灣遊聘記（上篇）〉，頁4-5。

60 錢歌川，〈赤崁城遊履〉，頁27。

61 陳小蝶，〈臺南行〉，《旅行雜誌》，23：8（1949年8月）頁38-39。

62 陳定山，〈臺南詩簪〉，《旅行雜誌》，23：12（1949年12月）。

～1971）、孫科（1891～1973），以及國防部長白崇禧（1893～1966）、教育部長朱家驊（1893～1963）、臺灣省行政長官陳儀（1883～1950）、臺灣省省主席魏道明（1899～1978）栽種的樹木。⁶³後者今名臺灣糖業試驗所，1946年11月上海名中醫蔡禹門參觀時，所內分有蔗種改良、化學、病理等科。日治以來最傑出的成就，即是酒精製造、電木人造絲。蔡氏還深感臺灣除醫學研究所外，亦有工業、農業、林業、糖業、水產試驗所，確為興辦實業之中樞。⁶⁴

最後在臺南市郊的旅遊上，關子嶺溫泉是首選。此溫泉因硫磺質特別濃，可以治療肺結核與皮膚病。⁶⁵1949年來到臺南一遊的名書畫家陳小蝶（1897～1989），還在文中提到導遊告訴他，關子嶺溫泉一般人不常去。為什麼是溫泉勝地，但遊客卻不多？一方面它的交通不若臺北市到北投、草山溫泉方便。因為它位於270公尺的山丘，需要特別包車前往才行。再者，當陳氏一行入住設備比較完整的旅館時，還是被挑剔管理不善，可見得其他旅館品質可想而知。不過關子嶺的紅葉卻很美，樹種稱為橡樹。此樹在上海被視為園藝高級樹種，過聖誕節時售價高達幾塊美金，沒想到在關子嶺卻是看到盈千成萬。⁶⁶

參、高雄與屏東景點介紹

（一）高雄市

高雄市是現在臺灣第二大都市，但在戰後初期人口卻沒有臺南市多，原因是高雄的發展是從日治時期才展開。日本人計畫把高雄興建成軍事與工業重鎮，故在《旅遊雜誌》的介紹上，很清楚地可以比較出高雄的市容，與臺灣其他城市的不同。當然這樣的都市，在二戰期間也受到盟軍猛烈的轟炸，故直到1946年7月，戰爭結束已近一年，還是

63 吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，頁26。

64 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁47。

65 吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，頁25。

66 陳小蝶，〈臺南行〉，頁39。

被形容為「破爛」。⁶⁷不過高雄絕佳的地理環境，在專家的眼中可是塊瑰寶。爾後擔任四川師範大學教授郭祝崧（1918～），在高雄旅遊時提到該港的地形，完全與基隆港葫蘆形港灣不同。高雄有點類似美國紐約長島，港灣被一個長約12公里的半島給抱住。1908至1934年日本人全力建築高雄港，花費3,360萬日圓，完工後可以停泊3,000噸以上輪船29艘，年卸貨量100萬噸。知名地質專家、戰後跟著國民政府遷臺並擔任經濟部中央地質調查所的徐鐵良，曾在當時告訴郭祝崧，高雄地質極佳，若加以經營三十年後，定會成為中國第一良港（1980年代以後近20年時間高雄港成為世界第三大港口）。⁶⁸

對於高雄重工業的描述，1946年11月上海名中醫蔡禹門參觀高雄鋁廠。鋁廠規模龐大，廠內小軌道密布，但被炸損甚鉅，現正趕修當中。日治時期鋁土的來源，從印尼進口，每年生產鋁塊5,000噸。不過要製成平片或用器，還要運往日本本土加工（戰後臺鋁接收後成國營企業，但在1987年結束營運）。至於參觀鹼廠時，蔡氏對廠區並沒有著墨太多。只是有感而發認為，中國推動實業之人員，多著眼於金錢或酒食，不似日人尋求專業的改進。⁶⁹日後成為上海同濟大學教授的吳沈鈺，也讚嘆高雄的工業是驚人的偉大。除了東北，中國沒有像此地同樣的工業區，資源委員會的煉油廠，占地7,000畝大（日治是帝國海軍第六燃料廠，現為中油高雄後勁煉油總廠）。油管一直鋪到海港口，每天可生產石油10,000桶。另外資委會的鋁廠，每天可製鋁12噸；資委會與臺灣省合辦的鹼廠，每天可製固體鹼10噸；二個單位合辦的水泥廠，每天可產水泥500噸。其他如：紙廠、肥料廠、機械廠、造船廠因毀於戰爭，現還在修復中。⁷⁰

對於軍事設施的描述，由於此種「景點」必須要有熟識之人通融與帶路，才有辦法參觀。因此不是《旅遊雜誌》介紹高雄的文章中，都可以看到的。1948年4月上海《文潮月刊》主編張契渠來到高雄時，已經由臺灣省政府與警備司令部，提前跟高雄港務局長與要塞司令部知會過。所以他們一行得以搭乘港務局遊艇，在高雄港灣中遊覽。張氏認為此港遼闊之狀，如江蘇太湖一般。可是二戰期間，港灣被盟軍炸沉的船隻，竟有200多艘之多。現正在加緊打撈，清理航道之中。遊畢上岸後，旋前往要塞司令部，由司令官與參謀長陪同，參觀砲台與觀測所。⁷¹同年徐蔭祥就沒有如此幸運，他是個人前往高雄一

67 朱梅，〈東臺灣環游記〉，《旅行雜誌》，21：6（1947年6月），頁21。

68 郭祝崧，〈走訪臺灣（下篇）〉，22：4（1948年4月），頁36。

69 蔡禹門，〈臺灣履痕記〉，頁48。

70 吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，頁27。

71 張契渠，〈臺灣遊聘記（上篇）〉，頁3-4。

遊。所以想要爬至壽山飽覽高雄美景，卻因為是軍事管制區，不得已鎩羽而歸。不過徐氏對高雄市區的描述倒是很仔細，他云：「高雄火車站是臺省最巍峨的立體建築物，月臺是那麼的長，地道是用磁石嵌壁，還裝著霓虹燈。市區有公共汽車，但路旁陽溝（未加蓋水溝）汙臭，路燈也欠齊全。不過中正大橋（今亦稱中正大橋，橫跨於愛河之上）是偉大的建築，沿（愛）河散步可以直達碼頭。⁷²」然而整體來說，高雄市尚在戰後復元，市容整建並不令人感到滿意。例如吳沈鈺的批評也很直接，他云：「交通工具少而失靈，公共汽車常要等一、二個小時。人力車夫的討價特別兇，裝電話的地方很少，秩序與紀律無法與臺北市、臺中市、臺南市相比。⁷³」

（二）屏東市、里港、四重溪溫泉、鵝鑾鼻

雖然高雄市被吳沈鈺認為是「大而無當」的城市，但是他對高雄市到屏東市公路品質之高相當稱讚。這一段道路景色也很美，足可以比擬南京市區到湯山溫泉。橫跨於下淡水溪的大鐵橋，長達1,530公尺，不僅是全中國第一長橋，也是東亞第一長橋。⁷⁴戰後初期擔任臺灣省行政長官公署專賣局酒科科長朱梅，⁷⁵曾在1947年1月前往高雄、屏東一遊。他稱這座鐵橋下方的河床，枯水季節都有農民在此栽種西瓜。不過朱梅前往屏東，主要是去視察里港，因為那裏有許多栽種煙葉的田園。朱梅認為里港的風光，很像馬來亞聯邦；四周的椰子、香蕉，充滿南國的氣息。里港也有一個日光村，則是日治時期日本的移民村（在今里港鄉載興村）；煙草的種植，就是日治以來的成果。⁷⁶至於屏東市並沒有好玩的景點，市區也很狹小，不過卻是前往四重溪溫泉與鵝鑾鼻必經之處。

從林邊到恆春的公路，雖然不是柏油路面，但也是水門汀（cement／水泥）鋪的。四重溪附近有琉球人墓（今屏東縣車城鄉），作家徐蔭祥介紹是明末清初，琉球人遭到船難，被土人殺死殆盡，日本藉機發兵進犯的遺跡。事實上徐氏的說法是錯誤，這個

72 徐蔭祥，〈南游鵝鑾鼻〉，頁37。

73 吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，頁27。

74 這座橋今名下淡水溪舊鐵橋，昔日是火車通行橋樑，現成為二級古蹟。不過吳沈鈺搭乘汽車，行經的應是這座鐵橋旁邊的鋼筋水泥橋。此橋名為舊高屏大橋，其長度比下淡水溪舊鐵橋更長。1978年新高屏大橋通車後，舊高屏大橋即拆除。參閱吳沈鈺，〈臺灣游屑〉，頁27；維基百科——下淡水溪舊鐵橋。<http://zh.wikipedia.org/wiki/>

75 國家文化資料庫——社會新聞。<http://nrch.cca.gov.tw/ccahome/newspaper/>

76 朱梅，〈東臺灣環游記〉，頁22。

琉球人墓是1874年牡丹社事件留下來的。不過四重溪的景點不是這座墳墓，而是溫泉旅館。戰後初期四重溪總共有四間溫泉旅館，朱梅形容水質清亮而帶滑，與陝西西安華清池溫泉相仿。美中不足的是四重溪當地，要晚上六點半才提供電源，十點就停止供電，讓遊客覺得很不方便。另外從恆春前往鵝鑾鼻，每天有三班往返的遊覽車行駛。雖然恆春侷限在臺灣的南端，但是在二戰時期還是受到盟軍嚴重的空襲。所以恆春的民居破壞將盡，幸好戰後有救濟總署的支援，在恆春南門外建設中國式的房子，名為「善濟新村」。徐蔭祥形容來到這裏，好像回到江南故鄉。恆春到鵝鑾鼻的路上，有原始森林，有海蝕的奇岩怪石，然而最遠近馳名的一塊巨石就是「船帆石」（今仍存）。抵達鵝鑾鼻後，要欣賞的景點是燈塔。不過當時朱梅前往參觀時，燈塔在二戰時受到損壞仍未修復。而旁邊的沙灘聽說可以找到化石，故常吸引遊客到此撿拾。令人訝異的是朱梅一行人，竟然把在旅遊景點牆上留名題字的舉動，視為平常而沒有勸阻。⁷⁷

結語

從本文的研究來看，戰後初期的臺灣風景勝地，對於大陸觀光客來說應該是很吸引人。這對比2008年兩岸宣布「首發團」來臺旅遊，以及今年可能即將定案的「自由行」來說有如歷史循環而走的感覺。不過回首一甲子以前，《旅行雜誌》對於臺灣旅遊的介紹，卻有三項重點不得不注意。

首先是投稿人的背景，在當時中國社會都是有錢、有閒的知識分子。他們的工作與身分經過整理，有如表3內容。由此可知在1945至1950年間，該雜誌的投稿人中，有南臺灣的旅遊經驗者為14人。值得注意的是大部分的人，都是歷經多景點，甚至是西部縱貫旅行，途中才來到南部（編號2、3、4、5、6、7、9、11、12、13）。僅對南臺灣的景點，提筆撰述者只有四人（編號1、8、10、14）；有趣的是這四個人對於南臺灣的描述，都以臺南市（區）為偏好，其次是嘉義（阿里山與嘉義市）。

77 朱梅，〈東臺灣環游記〉，頁22；徐蔭祥，〈南游鵝鑾鼻〉，頁38。

表3 1945至1950年《旅行雜誌》報導臺灣風光暨作者

編號	姓名	作者背景	期別	來臺旅遊景點	資料來源
1.	曾今可	1949年以後擔任臺灣省文獻委員會委員（詩人）	1946年3月	臺南市	註58
2.	蔡禹門	上海名中醫	1947年4月	臺北市、北投與草山溫泉、烏來、淡水、基隆市、日月潭、阿里山、嘉南大圳、臺南市、高雄市	註17、23、29、31、35、41、53、64、69
3.	朱梅	臺灣省行政長官公署專賣局酒科科长	1947年6月	高雄市、屏東、臺東、花蓮、蘇花公路	註67、76、74
4.	郭祝崧	1949年以後擔任四川師範大學教授	1947年11月 1948年4月	臺北市、北投溫泉、板橋、日月潭、高雄市	註68
5.	張契渠	上海《文潮月刊》主編	1948年3月	臺北市、北投溫泉、圓山、基隆市、日月潭、臺中市、臺南市、高雄市	註51、55、59、71
6.	徐蔭祥	作家	1948年11月	臺北市、烏來、木柵、日月潭、臺中市、霧峰、埔里、霧社、嘉義市、高雄市、鵝鑾鼻、臺東、花蓮	註43、45、72
7.	吳沈鉅	1949年以後擔任上海同濟大學教授	1948年9月	臺北市、北投溫泉、宜蘭、新竹、臺中市、阿里山、嘉南大圳、臺南市、關子嶺溫泉、高雄市	註28、38、54、63、65、70、73
8.	章生道	中國地理教育研究會會員	1948年12月	阿里山	註15、20、21、26、33
9.	徐忍寒	上海民智中學校長	1949年1月	臺北市、圓山、碧潭、木柵、螢橋、阿里山	註34
10.	錢歌川	臺灣大學教授	1949年7月	臺南市	註57、60
11.	陳小蝶 （陳定山）	書畫家	1949年7月 1949年8月 1949年12月	日月潭、臺南市、嘉南大圳	註40、61、62、66
12.	程其恆	老報人	1949年11月 1949年12月	阿里山、木柵	註21、22、22、24、30、42、47
13.	丁作韶	1949年前曾擔任廈門大學教授	1950年1月	臺北市、北投與草山溫泉、獅頭山、日月潭、阿里山、臺南市	註32、50、52、
14.	陳學明	旅行家	1950年3月	嘉義市	註37、44、46、48

其次是比較臺灣與大陸景點的特色。下表4是本文整理投稿人的描述，結果發覺爲了讓《旅行雜誌》的讀者，更容易貼近他們對臺灣風景的介紹，不約而同都會以大陸最著名的觀光景點來做對比。它們包括：上海、浙江、東北、廣東、安徽、四川、貴州、江南、陝西。大致上而言，對於南臺灣的風光都有不錯的評價，惟獨對臺南的延平郡王祠覺得格局不夠（編號11）。這或許是這些撰稿人，都有在大陸大江南北旅遊的經驗，臺灣的自然風光與工業的成就，對他們頗具吸引力。可是動輒超過三百年的廟宇，在大陸是很常見的建築，延平郡王祠反而顯得沒有魅力。

表4 旅行雜誌投稿人對比臺灣與大陸景點內容

編號	臺灣景點	比擬大陸景點結果	資料來源
1.	阿里山火車軌道	大小與上海電車道差不多	註18
2.	阿里山火車車廂	比上海電車車廂還小	註21
3.	阿里山森林火車景色	比起杭江鐵路的「火車風景」更有起伏感	註20
4.	阿里山神木	比浙江西天目山大樹王，要大上好幾倍	註28
5.	阿里山林海	與東北長白山「窩集」相比不遜色	註26
6.	阿里山雲海	如此美景比廣東省羅浮山彩雲峰所見彩雲如虹，阿里山更要偉大多矣	註34
7.	阿里山雲海	連安徽黃山的煙雲、四川峨眉的煙雲、貴州遵義七十八盤吊死巖（改為鈎詩岩）都比不上，而四川青城山的煙雲與之相比更渺乎其微	註34
8.	臺南市區到安平古堡路上	其水田景色很像江南	註55
9.	烏山頭水庫	面積與浙江嘉興南湖相仿	註38
10.	臺南孔廟	規模很像浙江龍遊孔廟	註61
11.	延平郡王祠	規模太小，不能與浙江西湖的岳廟、四川成都武侯祠相提並論	註61
12.	高雄市工業區	可以與東北工業區比擬	註70
13.	關子嶺紅葉	高級樹種，在上海過聖誕節時價格昂貴	註66
14.	四重溪溫泉	與陝西西安華清池溫泉相仿	註77
15.	高雄港灣	面積與江蘇太湖相仿	註71
16.	恆春南門外村落	建築格局像江南	註77

最後比較臺灣與國外景點的特色。作者審視《旅行雜誌》在這方面的報導，臺灣的風景跟國外比較的例子僅有四個。一是嘉南大圳水利建設的偉大，在東亞僅次於印度恆河工程（註37）。二是高雄港灣的形勢，很類似美國紐約的長島（註72）。三是屏東里港的風光，很像馬來亞聯邦（註76）。⁷⁸重要的是有心觀察臺灣社會的投稿人，都會去地方上的農業試驗所參觀。例如：上海名中醫蔡禹門前往農業試驗所嘉義支所（註41）、臺南糖業試驗所（註64）。又有如上海同濟大學教授吳沈釺，前往一般觀光客都較少前往的地方——臺灣省立工學院，並且盛讚這所學校是全中國各工學院所不及（註63）。

以作者的研究，《旅行雜誌》報導臺灣的景點文章，以北臺灣最多，其次是中臺灣與南臺灣。原因是臺北市為全臺首善之區，也是當時最現代化的城市。這對比中國大陸的任何一座城市，都有過之而無不及。南臺灣的景點介紹，雖然不若北臺灣之多；但是極富熱帶情趣的風光，也躍然於投稿人的筆下。自2010年12月之後，臺南縣市與高雄縣市皆合併為直轄市。在吸引大陸觀光客的行銷手法上，或許會有新的賣點出現。然而對照六十年前的歷史，或許可以從中找到一些靈感也說不定。

78 四個是蘇花公路工程技術的鬼斧神工，可以與巴黎鐵塔、舊金山大橋相提並論。

參考書目／

專書

- 朱如堂（1977）．《陳光甫先生傳略》．臺北：上海商業儲蓄銀行。
- 徐友春主編（2007）．《民國人物大辭典（下）增訂版》．石家莊：河北人民出版社。
- 陳學明（1950）．《從新疆天山到臺灣玉山》．臺北：新世紀。

期刊

- 丁作韶（1950）．〈外省人看臺灣——縱譚臺灣的風景〉．《旅行雜誌》．24（1）。
- 中國旅行社（1927）．《旅行雜誌》．1（夏）。
- 中國旅行社（1937）．《旅行雜誌》．11（7）。
- 朱梅（1947）．〈東臺灣環游記〉．《旅行雜誌》．21（6）。
- 徐忍寒（1949）．〈臺游觀感〉．《旅行雜誌》．23（1）。
- 徐蔭祥（1948）．〈南游鵝鑾鼻〉．《旅行雜誌》．22（11）。
- 旅行雜誌社（1949）．《旅行雜誌》．23（11）。
- 旅行雜誌社（1950）．《旅行雜誌》．24（3）。
- 張世倫（2006）．〈日治時代：臺灣觀光業的起點〉．《臺灣光華雜誌》．31（3）。
- 張契渠（1948）．〈臺灣遊記（上篇）〉．22（3）．1948。
- 郭祝崧（1947）．〈走訪臺灣（下篇）〉．《旅行雜誌》．21（11）。
- 郭祝崧（1948）．〈走訪臺灣（下篇）〉．22（4）．1948。
- 陳小蝶（1949）．〈參觀日月潭水位〉．《旅行雜誌》．23（7）。
- 陳小蝶（1949）．〈臺南行〉．《旅行雜誌》．第23（8）。
- 陳光甫（1927）．〈發刊詞〉．《旅行雜誌》．1（春）。
- 陳定山（1949）．〈臺南詩簪〉．《旅行雜誌》．23（12）。
- 陳學明（1950）．〈綠蔭叢中的嘉義〉．《旅行雜誌》．24（3）。
- 章生道（1948）．〈瑋麗的阿里山〉．《旅行雜誌》．22（12）。
- 曾今可（1946）．〈臺灣勝蹟〉．《旅行雜誌》．20（3）。
- 程其恆（1949）．〈壯遊阿里山（下篇）〉．《旅行雜誌》．23（12）。
- 程其恆（1949）．〈壯遊阿里山（上篇）〉．《旅行雜誌》．23（11）。
- 蔡禹門（1947）．〈臺灣展痕記〉．《旅行雜誌》．21（4）。
- 錢歌川（1949）．〈赤崁城遊展〉．《旅行雜誌》．23（7）。

