

現代性・南臺灣： 1930年代李獻璋褒歌採集的特色*

撰文／國立臺灣師範大學臺灣語文學系副教授 陳龍廷

摘要

臺灣歌謠的收集整理，最早是從平澤丁東、片岡巖等日本學者開始的，而李獻璋將採集整理臺灣民眾所唱的歌集結付梓成書則已是1936年。

對於日治時代的歌謠文獻，以往大多僅止於史料耙梳，而缺乏對歌謠文本的深入解讀，並挖掘其背後的庶民觀點及其文化意涵。本文將以李獻璋的歌謠採集為研究對象，從互文本性的研究觀點來思考這些歌謠，期許透過文本分析與地理歷史文獻的百科全書式的解讀，可以重新解析這些歌謠所再現的南臺灣景觀。此外，當年李獻璋採集歌謠的時間點，正值日本統治者急於脫亞入歐，而努力將臺灣建設為現代化都會之際，來自南臺灣民間詩人的歌謠，是否展現哪些現代性與相應的時間感？

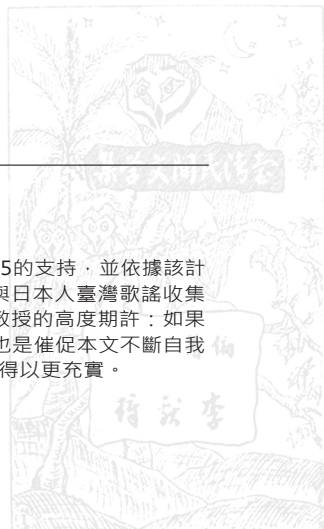
本文分三個部分，首先透過日治時代採集臺灣歌謠的比較，從詞彙分析與量的分析來瞭解李獻璋的特殊性。其次，透過互文性的詮釋策略，從文本分析與地理歷史文獻的百科全書式的解讀，來深入解析李獻璋採集的歌謠所再現的南臺灣景觀。第三，將討論焦點放在採集時間的1930年代，思考這些來自南臺灣民間詩人的歌謠，是否展現哪些現代性與時間感。藉著這些歌謠文獻的耙梳與重新解讀，希望能對很容易被誤以為是「文化沙漠」的高雄文學史有所貢獻。

關鍵詞：臺灣文學、文學地景、文化地理學、高雄、現代性

投稿日期：2012年8月9日

接受日期：2012年11月5日

* 感謝2011年「民俗詞彙與論述形構：日治時代臺灣民族誌的考掘」NSC100-2410-H-003-065的支持，並依據該計畫部分成果改寫。本文的誕生要感謝李文環教授的熱情邀約，而催促筆者將以往透過臺灣人與日本人臺灣歌謠收集的比對時，無意間所發現的一些成果撰寫成文。撰寫過程，特別感謝「老高雄人」的許俊雅教授的高度期許：如果能找到李獻璋1930年代在高雄採集的歌謠，對高雄文學史將很有貢獻。這種高難度的期許，也是催促本文不斷自我鞭策、自我反省的一個動力來源。此外，要感謝兩位匿名審查委員的寶貴意見與批評，使本文得以更充實。



壹、前言

貳、李獻璋的特殊性

參、南臺灣的文學地景

肆、現代性與時間感

伍、結語

壹、前言

本文的動機，可說是來自兩年前臺灣北海岸褒歌的學術調查，總結出版了《庶民生活與歌謠——臺灣北海岸的褒歌考察》（2010）。當時一開始僅透過田野調查採集褒歌文本，後來著手相關的文本整理解讀，卻反而轉向深入當地語言、深入臺灣民間文化脈絡的詮釋。本文延續這樣的學術思考脈絡，從北海岸在地的庶民生活文化的基礎出發，進一步跨到日治時代臺灣歌謠文獻的研究。

日治時代臺灣歌謠整理，是從日本人開始的，包括平澤丁東在1917年《臺灣の歌謠と名著物語》一書收錄192首；1921年片岡巖《臺灣風俗誌》收錄65首。1942年東方孝義《臺灣習俗》所收集的臺灣歌謠18首，大多並非來自他個人的採集，而是延續包括平澤丁東、片岡巖等前人的採集成果。但貢獻應考察其原稿〈臺灣人の文學〉於1935年刊登在臺灣總督府的機關刊物《臺灣時報》，還保留許多出版時未刪改的原貌，頗有參考價值。稻田尹除了1943年《臺灣歌謠集》收錄124首，他在1940年代陸續在《臺灣》、《臺灣時報》、《臺大文學》、《臺灣藝術》、《民俗臺灣》等刊物上發表過相關歌謠研究或詮釋的論文。

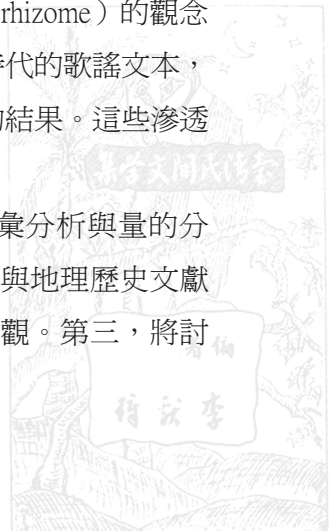
臺灣人對於自己歌謠的整理，最主要的是1936年的李獻璋《臺灣民間文學集》，收錄的歌謠文獻數量最多。很有趣的是從歷史先後來看，為什麼最早是由日本人來整理臺灣歌謠，而非臺灣人？如果說日本人的臺灣歌謠整理，是一種「他者」觀看臺灣的方式，那麼當年的臺灣人如何看待臺灣？經過交叉比對，我們是否可以從日治時代李獻璋整理的臺灣歌謠裡，聽到不同於「臺北觀點」的聲音，一種來自南方的聲音？

本文所採取的研究方法，並非對歌謠文本簡單的註釋、翻譯而已，而是深入當地語言、深入臺灣民間文化脈絡的詮釋。而詮釋的方法，法國的文學批評家羅蘭·巴特（Roland Barthes, 1915-1980）、克莉絲蒂娃（Julia Kristeva, 1941-）等人發展出來的觀點，頗值得我們借鏡之處。

巴特「作者之死」的聳動話語（1984：64-65），其實是強調讀者的誕生，將文本閱讀的權力還給讀者。對讀者而言，文學經驗最直接的意義，是透過字裡行間的語言對他所敘說的故事，而不是作者直接現身說法。文本（texte），意味著一種方法論的場域，意味著無限的能指（signifiant），是複數的。從詞源學來看，文本就是一種紡織品（tissu），對讀者而言，可說是由能指所交織而成的一幅立體繪畫（1984：73-75）。對褒歌的傳唱詩人而言，他們既是作者，更是讀者。他們創造出來的文本，並非如同中世紀以來強調追尋唯一真實意義的神學觀點，而是如巴特所強調的，是一種愉悅的遊戲，如生命的發展過程一般，他們既可以在其中恣意舒展生命的姿態，也可以迅速而又有活力地做出回應。這種回應，如同特迪曼（Richard Terdiman）提出的對抗論述（counter-discourse）。他認為（1986：36）：符號的多重音性（multi-accentuality）意味著沒有一種話語是單獨存在的，而是在假設的抗爭、相反的論述上，與之相抗衡。換句話說，論述是以對抗既存論述的實踐而形成的。以褒歌一來一往的創作型態來看，做出對抗的姿態或相反的論述，可說是相當天經地義的。這些批判觀點的文本詮釋，頗接近克莉絲蒂娃回顧俄國形式主義的理論家巴赫金（Mikhail Bakhtine, 1895-1975）所提出的互文性（intertextualité）觀點。她認為（1969：85）所有文本的建造，就像是引用文本的馬賽克，所有的文本都是其他文本的滲透吸收與形式轉換。

臺灣歌謠所塑造的意象，有時更接近象徵或符號。對於這些符號的詮釋，義大利學者艾可（Umberto Eco, 1932-）曾提出兩種模式（1984：63-137）。第一種是辭典式的詮釋，指表面意義的理解或僅提供有限資訊。另一種模式則是百科全書的詮釋，是一種根基於文化單位的參照的溝程序。這種詮釋，可說是互文本性的寶藏登錄。換句話說，文本置身於巨大的理想圖書館，互為主體性的參照，往外不斷延伸出去的深度詮釋活動，頗接近法國哲學家德勒茲（Gilles Deleuze, 1925-1995）提出的植物地下根莖（rhizome）的觀念（Deleuze & Guattari, 1976）。藉著這些理論的啟發，使我們避免將日治時代的歌謠文本，僅當作一個單數的、孤立的文本，而是視為複數的聲音、無數文本滲透的結果。這些滲透吸收與形式轉換，不僅發生在語義的層面，還有句法與語音的層面。

本文分三個部分，首先透過日治時代採集臺灣歌謠的比較，從詞彙分析與量的分析來瞭解李獻璋的特殊性。其次，透過互文性的詮釋策略，從文本分析與地理歷史文獻的百科全書式的解讀，來深入解析李獻璋採集的歌謠所再現的南臺灣景觀。第三，將討



論焦點放在採集的年代，當日本統治者急於脫亞入歐，而努力將臺灣建設為現代化都會之際，來自南臺灣民間詩人的歌謠，展現哪些現代性與時間感。藉著這些歌謠文獻的耙梳，我們希望能重新解讀日治時代李獻璋所收集的歌謠，及其背後來自庶民觀點的文化意涵。

貳、李獻璋的特殊性

臺灣民眾所唱的歌，顯然從平澤丁東開始已經採取日文書寫的習慣，稱之為「歌謠」（かよう），而臺灣知識菁英也幾乎都承襲這樣的詞彙與相關概念。日治時代所記錄的臺灣歌謠，大多指福佬語的歌曲或念謠；相對的，原住民歌謠則是被著名的日本學者黑澤隆朝則以「高砂族的音樂¹」概念來涵蓋。因此日治時代的「臺灣歌謠」，指的是一種以福佬語傳唱來表達情緒、情感與思維的即興創作。這是種具備七言四句，而且以固定旋律哼唱的臺灣歌曲型態。日治時代學者對這些臺灣歌謠的專屬名稱卻眾說紛紜，包括平澤丁東所提及的「俗謠」（1917）、片岡巖的「博歌」（po koa）（1921）、東方孝義的「山歌」（san ko）、「閑仔歌」、「褒歌」（1935：33-44）、稻田尹的「情歌」（1943）等。他們所運用的概念詞彙，似乎都是暫時採取的權宜策略，而非將之視為學術專有名詞。

東方孝義所使用的分類詞彙，並未收錄在1931年他自己出版的《臺日新辭書》。而小川尚義出版的《臺日大辭典》則僅收錄「山歌」、「褒歌」。褒歌，他解釋為唱情歌，並舉例句說明：「查埔查某愈（ナア）挽茶愈（ナア）褒歌」，由此可知小川的概念裡，並未將挽茶歌與褒歌視為有所差異的歌謠範疇；至於山歌，他則解釋為廣東族（即客家人）在野外勞動所唱的情歌。戰後這些臺灣歌謠的採集，很可能都受到小川尚義辭典權威的影響，而直接將之稱為褒歌。至於東方孝義所稱的山歌，則幾乎都專指客家族群的歌謠，而非福佬語系的歌謠。

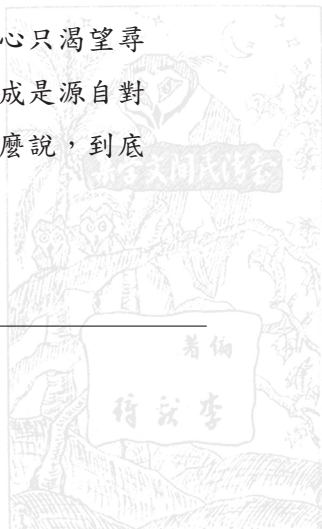
1 黑澤隆朝在1943年曾組成三人的調查團，在太平洋戰爭相當激烈的階段，由臺灣總督府和民間的大力支持下，進行了三個月的環島踏查和錄音與攝影，完成日治時期規模最大、內容最完整的臺灣音樂普查，留下相當珍貴的影音和文字記錄。相關的影音資料，2008年來在臺灣學者王櫻芬等人的努力下重新復刻出版《戰時臺灣的聲音1943：黑澤隆朝《高砂族的音樂》復刻——暨漢人音樂》。

日治時代臺灣知識菁英的王育霖（1919-1947），1938年在他就讀臺北高等學校時，以日文發表的〈臺灣歌謠考〉。此文所刊載的刊物《翔風》，是1926年臺灣總督府臺北高等學校文藝部創辦的文藝雜誌。以臺北高等學校的菁英特質來看，王育霖這篇文章可說是受日本高等教育的臺灣知識菁英對自身文化的反省，而且也是一篇對臺灣歌謠相當有系統性與企圖心的建構嘗試。

王育霖將臺灣歌謠依其本質按照下面分類為：純民謠、童謠、臺灣語譯中國民謠、歌仔、創作民謠、臺灣流行歌六種。臺灣純民謠，他稱為「閑仔歌」並拼音為「イエン アア コア」，看得出來是受到平澤丁東的影響，而平澤丁東另稱之為「俗謠」（1917：6）。王育霖認為這是一種閒來無事時所唱的歌。從分類概念與詞彙看來，似乎可以看到東方孝義的影子。不同的是，東方孝義以教會羅馬字標音（êng á koa），王育霖卻以假名拼音「イエン アア コア」加註其旁，而且他認為這是一種閒來無事時所唱的歌。假如從各個四句的意思來看，大多數是前二句談景，後二句說情的作品。王育霖將這種歌謠傳唱的自然、人文情境抒情地描述如下²（1938：52-53）：

橫互在赤道圈下的臺灣，是一塊即使冬天也受惠於光跟熱的樂土。小河的水像即將乾涸，盛夏的太陽照射著龜裂的河底，隨即要隱沒在河邊的林投那一邊去了。夕陽的帷幕低垂籠罩四周，一時之間天地逆轉，椰子的葉梢沙沙作響，郊外飄蕩過來萬斛的涼氣。迄今彷彿奄奄一息的島民，即將甦醒過來。晚餐過後，搬出椅子到庭院乘涼，或移步到熱鬧場所，臺灣的歌謠就在此時此刻唱出來。響起來拉胡琴的聲音，就是歌仔戲的曲調；臺灣兄哥順口所唱的滑稽歌曲，那就是純民謠。除了土匪為禍之外，昔時的臺灣是個寧靜的樂土。他們終究是樂天的、享樂的。他們的願望如同許多純真、樸素的原始人一般，對異性也最渴望。由大陸移住而來的他們，從未夢想過高官顯爵，而一心只渴望尋求財富、尋求異性，和平地活下去。調查純民謠時，我才知道有八成是源自對異性的憧憬心情而唱的。那種生活態度的對錯，則另當別論。再怎麼說，到底是愉快的、和平的人民。

2 以下引文為許澤耀先生協助的翻譯，特此致謝。



顯然作為一個接受日治時代高等教育的臺灣青年，王育霖仍熱愛這些純民謠「閑仔歌」，因而他毫不保留地歌詠誕生臺灣大眾歌謠的土地與人民。在這篇文章尾聲，他還感慨昔日的純民謠因時世推移之故，相對於他小時候常與故鄉的摯友經常一起唱歌童謠玩耍，現在的臺灣兒童幾乎已不再唱了。他還記得經常到家裡來的一位人力車伕，他們每每都央求他唱閑仔歌來欣賞玩味。坐在車上扶握著車桿，一邊用手打著節拍，搖起頭來唱著閑仔歌。在戶外暗淡的街燈下站著的他們，不知道時間過了多久，直到家人來叫才驚覺已站了很久。當年的王育霖曾感傷閑仔歌幾乎已消失殆盡，連熟悉的搖囡仔歌都已使用其他的語言歌曲所替代。這些率真的情感，應該是促使這位日後畢業於東京帝國大學法律系，甚至成為臺灣第一位臺灣人的檢察官，能在舊制高校時代寫下〈臺灣歌謠考〉的最大動力來源。

若對照我們在北海岸田野調查的實務，除了直接請報導人來唱「挽茶歌」，有時也請教他們「散歌仔」或「三八歌仔」（陳龍廷，2010：2）。他們隨口即興唱起這些歌曲，可能採用的是完全相同的音樂旋律為基礎。而這些口頭歌謠的旋律，確實可能來自他們曾參與採茶勞動的工作經驗所習得的。日後，即使不參與這些即興創作的社交活動，他們也會在平日心情愉悅時，自己唸歌「唸坦坦」，從這種角度看，稱「閑仔歌」頗恰當。這種臺灣民眾的歌謠，如果從不被古代讀書人看得上眼的角度來看，稱「俗謠」卻頗貼切。這些歌謠的語言，往往從庶民生活經驗取材，而傳達其樸實自然的情感，無論是熱情的邀約、感嘆時光流逝，或詛咒負心漢的可惡等，稱「情歌」再恰當不過了。但如果考慮傳統社會以傳唱來表達情緒、情感與思維的即興創作的角度，稱「褒歌」卻最能顯出其特殊性。無獨有偶的，李獻璋在《臺灣民間文學集》目次，也在「民歌」條目底下分出「褒歌」。並對這種歌謠的特色描述為：

男女抒述懷念與愛慕之心情的、申訴相思苦與求愛的、歡樂、惜別與互相勸勉的、失戀、懊悔以致激氣、相駁罵的、戲弄的底褒歌。

李獻璋將這類「褒歌」收錄在《臺灣民間文學集》頁36-145，據筆者的統計，總共498首。雖然他參考過日本學者的採集文獻作為比對，甚至也直接引用刊登在《語苑》、《臺灣慣習記事》等原始採集，但顯然有相當多以往未曾被記錄過的歌謠，應該是來自於他個人的田野調查。黃得時（1909-1999）很早就注意到李獻璋將自己的採集與前人的

集大成（1950），因此如何淘沙撿金，對研究者而言便是相當嚴苛考驗的門檻。彭瑞金整理《高雄文學史》時認為（2008：256）：李獻璋註明採集地點的不多，即使註明「鳳山」、「旗津」，也不見得具備了高雄和南臺灣的地理特徵³。而《高雄市志・藝文篇》應該是戰後最早注意到李獻璋的，但卻類似文藝創作來處理：

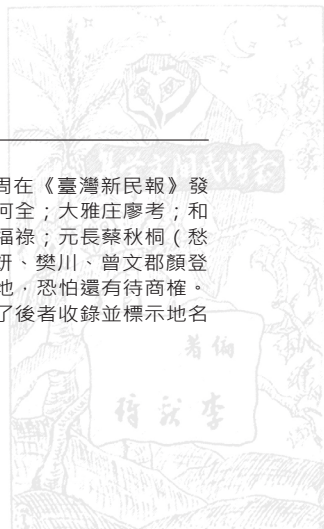
精選之後，再予以適當排比，使其成為戲劇性，即所謂由相駁（俗作「相褒」）而進入諷刺，再進行冷嘲與熱罵者，分成四幕，藉以介紹本地俗歌之質量焉。（許成章 1967：246-247）

如此一來，即使偶爾出現李獻璋在高雄採集的歌謠，卻也因與前人採集混雜，而無法確立鮮明的高雄在地視野。這些歷史迷霧，應歸咎於李獻璋確實整理過前人採集的歌謠，不過在他的《臺灣民間文學集》的編輯時，並沒有將自己的採集與前人歌謠文獻整理區分開來，以致於完全混雜在一起而易於疏漏。如果想要聽到這些南臺灣的聲音，首要條件就是要能夠將李獻璋的採集與他的整理區分開來。這些南臺灣景觀的歌謠，應與他在日治時代曾移居高雄的生命經歷有關。雖然李獻璋（1904⁴~1999）是桃園大溪人，但早年的臺灣文藝圈似乎也將他當作高雄人，例如1932年7月25日《南音》的37頁〈臺灣話文嘗試欄〉的「俚諺」整理者名標示「高雄 李獻璋」，而同一份雜誌38頁的〈民歌零拾〉底下卻標示「大溪 李獻璋」。為什麼會有這種現象呢？1935年5月6日在全島文藝大會的場合，李獻璋曾與廖漢臣認識而逐漸交往，而後者在《臺灣文藝》發表了一篇文章揭露其原委：

據李先生自身說，大溪是他的出生地。他自公學校畢業後，曾做過保甲書記，或該地某醫生的家庭教師。後來因為參與大溪革新會，從事文化運動，致遭住民放逐。但是一半是與他的母親思想不能相容，才跑到高雄。（毓文，1935：113）

3 這些地點，其實並非李獻璋自己的採集地，而應是他整理前人歌謠採集的文獻。1930年代黃周在《臺灣新民報》發起臺灣民謠收集運動時，採集者投書報紙所刊登的人名與地名，例如臺北漢秋；新竹鄭金海、何全；大雅庄廖考；和美黃周（醒民）、彰化黃酸、花壇劉夢華、鹿港黃尊德、線西黃海南；南投陳如霖、新高郡陳福祿；元長蔡秋桐（愁童）、下寮吳仁義（人議）、麥津林啟曉；民雄謝萬安、朴子瑋琛、LSR生；臺南邱金井、芬妍、樊川、曾文郡顏登戶；舊城鐵溝、鳳山老高等。這些地名比較接近採集者的住處或通訊處，是否能完全等同採集地，恐怕還有待商榷。筆者曾重新整理《臺灣新民報》歌謠收集的原始史料並對照李獻璋《臺灣民間文學集》，證實了後者收錄並標示地名的童謠，大都來自當年的歌謠採集運動。（陳龍廷，2010）

4 據李獻璋《長崎唐人の研究》（1992）一書的「著者紹介」。



大溪，曾經是北臺灣相當重要的城鎮。1850-1920年代臺灣被納入「世界體系」的階段，茶與樟腦是兩大出口物產，而大溪拜大漢溪交通便利之賜而成爲重要集散地，以便於運送到艋舺、大稻埕、新莊等地。大溪的民間信仰也因相當興盛，直到1970年代還成爲文化人類學熱衷調查的對象。20世紀初臺灣完成縱貫鐵道，大溪卻不幸地離鐵道較遠，而逐漸落入邊緣化的地位。（Sangren, 1987：33-34）在這局勢扭轉的時期，大溪革新會曾發行雜誌《革新》，創刊號出版時間在1934年10月27日。《革新》的雜誌定位在於「打破因襲迷信」，發表過的文章包括楊達的〈靈籤〉、賴慶的〈迷信〉等⁵。李獻璋個人的不善社交以及尖銳言論，或許是迫使他遠走高雄的重要原因，不過我們卻也「因禍得福」而得以聆聽那些來自南臺灣的歌聲⁶。或許可以從而推斷李獻璋採集高雄一帶歌謠的時間，大約是在1932-34年前後，至《臺灣民間文學集》初版發行的1936年6月13日之前。

李獻璋在高雄一帶採集的歌謠，有什麼重要性？如同他在〈臺灣民間文學集·自序〉提到：

所謂民間文學，可以說是先民所共感的情緒，是他們的詩的想像力的總計，也是思維宇宙萬物的一種答案（李獻璋，1936）。

無論是共感的情緒，或詩的想像力，臺灣人如何透過歌謠來再現他們所熟悉的土地？而來自南臺灣的聲音與日本學者的臺北觀點有哪些差異？這些都是亟待我們耙梳釐清的問題。臺灣歌謠的採集，雖說是從平潭丁東開始，但相關的分析卻始自王育霖，他所提到的稱謂、形式、取材等三個層次是很有啓發性的。

從稱謂來看，王育霖提到（1938：53）：純民謠歌詞裡的兄嫂姊妹，並非是兄妹和姊妹的意思，只是爲了區別男女的別名。例如「咱哥住在讀書窗，咱嫂刺綉在閨房」或「咱嫂坐在大門邊，咱哥坐在眠床墘」。不過，如果仔細分析日治時代的歌謠收集，我們將發現男性、女性稱謂，不僅有比較親暱的「咱哥／咱嫂」而已，還有較客觀敘述的

5 參見楊達著、邱振瑞譯〈靈籤與迷信〉《楊達全集》，楊達文物數位博物館：http://dig.nmtl.gov.tw/yang/search/view_word.php?id=67

6 據說李獻璋似乎脾氣很古怪，除了他與自己母親衝突而完全脫離家庭關係，甚至日後返鄉時也不曾再去探訪過母親，其他的原因應歸咎於他的不善社交，諸如他個人在唸書時很厭惡被打擾，如果不知情者往往遭逐客令或吃閉門羹，而他發行《革新》時曾向蔡德音邀稿，後來未交稿而被李獻璋寫信指責「人か否か？」，或他個人極其厭惡抽煙飲酒，在《革新》卷頭言說：「有些人說煙酒是社交禮儀上不可缺的東西，我想世上恐怕沒有比這更可惡的。」（毓文，1935：113-114）然而我們並不能「以人廢言」，更何況他採集的歌謠並非他個人的創作，而是來自民間。

稱謂，男性稱阿君、哥仔⁷。

從形式來看，他認為從各個四句的意思來看，大多數是前二句談景，後二句說情的作品。因而前二句跟後二句要有相關連，但也有不完全相關。

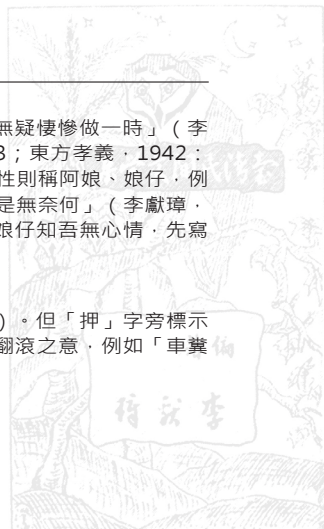
既然歌謠的前兩句大都是取景，應有其客觀來源。王育霖認為歌謠的取材來源，可分為天象、地物、動物、植物、人物等五類（1938：53-54），應該是延續平澤丁東的分類概念（1917：9）。假借天象的，例如「地下透風起土粉，天頂落雨起風雲」；假借地物的，例如「光景真好龍山寺，艋舺出香蓮花池」；假借動物的，例如「內葉⁸敲風半天飛，雉雞出世毛花花」；借借植物的，例如「茼菜開花真像香，稻仔弄花滿田洋」；假借人物的，例如「孔明用計在城頂，魏公車⁹倒七星燈」。

雖然天象、地物、動物、植物、人物等五種區分似乎很合理，但片岡巖、東方孝義、稻田尹等其他日本人的蒐集看來，與天象有關的歌謠範例卻微乎其微。若以植物、動物、器物、地名、人名等五類來分析觀察，或許更能夠看出其特色。此外，王育霖所採取的以句為基準，對於歌謠分析有所益處，但對於統計而言卻似乎無法更清晰，例如「茼菜開花真像香，稻仔弄花滿田洋」，如果以詞彙作為分析統計的基礎，至少可分析為「茼菜」、「稻仔」等兩种植物。統計其數量時，扣掉重複剩下的詞彙，並將詞義僅細微差異，或書寫方式略有差異者，則視為同義，不重複計算，例如：「船／船仔」，或「羅藤／蘿藤」。從表一（見附錄）的統計可發現，臺灣歌謠創作元素使用的頻率可依序羅列如下：植物>器物>地名>動物>人名。這些統計數量的比較，僅提供作為相對的差異概念，而非絕對的概念。如果說植物、動物、器物、地名、人名等，都是臺灣歌謠創作的重要材料或元素，那麼分析這些創作元素，應可發現這些歌謠收集的特質及其背後相當重要的文本脈絡（context）。

7 例如：「阿君要返阮要留，留君神魂用紙包」（平澤丁東，1917：2）、「望欲阿君的福氣，無疑悽慘做一時」（李獻璋，1989〔1936〕：123）或「哥仔不是林五爺，要提錢銀免俯腰」（片岡巖，1921：323；東方孝義，1942：144）、「神魂乎嫂迷一半，吃虧哥仔欲安怎」（李獻璋，1989〔1936〕：73）。相對的，女性則稱阿娘、娘仔，例如「阿娘洗衫在圳溝，目屎流落水裡跑」（稻田尹，1943：33）、「阿娘你今免煩惱，分開也是無奈何」（李獻璋，1989〔1936〕：89）；「娘仔生做百分美，用謀百計沒得著」（片岡巖，1921：328）、「娘仔知吾無心情，先寫批信來乎兄」（李獻璋，1989〔1936〕：36-37）。

8 平澤丁東的「內葉」，即李獻璋整理紀錄的「獵鷹」（1989〔1936〕：87），都是指老鷹。

9 這首歌謠應摘自《臺灣的歌謠と名著物語》第30首，原文作「魏公押倒七星燈」（1917：30）。但「押」字旁標示的假名「チア」，如果從語音來理解，漢字以「車」來記似乎比較合理。車，作為動詞，意指翻滾之意，例如「車糞斗」、「車跋反」。從語音／語意的理解，應較簡單清晰。



統計數量最多的植物，顯示這種孕育臺灣歌謠與自然植物朝夕相處的原始環境，而傳唱者所處的情境，可說是一種農家生活型態，信手拈來的花卉、果實、樹木，無非是歌謠創作或欣賞最自然而然的題材。除了少數如牡丹等古典的意象是來自中國溫帶地區的花卉，其餘大多是臺灣常見的植物，而且是與民眾生活關係密切。

從人名的引用來看，則可以發現李獻璋的收集似乎對於引用自民間戲曲文化，或臺灣歷史、原住民生活等典故顯得駕輕就熟，而相對的，日本人的收集很可能有意地避開那些容易徒增理解困擾典故的歌謠。

從器物詞彙的分析來看，除了延續傳統社會生活的用品，李獻璋的歌謠採集則不忘收錄日治以後引進臺灣的現代詞彙，包括現代都市街道的平整與搭車便利，還有時鐘、時錶等現代器物與時間感的歌謠。對於日本採集者而言，這些臺灣歌謠的現代性似乎「不夠具備臺灣味」。雖然平澤丁東的歌謠採集，偶而也會出現「一隻火船金噹噹」、「一隻番船到廣東」，不過相對的從數量來看，並沒有李獻璋的歌謠採集來得多。本文的討論，將針對李獻璋採集的這類頗能夠反應日治時代所帶來的西方文明的初體驗的褒歌，從火車、火船、時鐘等交通工具與時間感的變革，思考對男女情感所帶來的衝擊。

從地名的分布來看，顯示出平澤丁東等日本人對臺灣歌謠的調查範圍，大多侷限在臺北附近，包括大稻埕、艋舺、劍潭、新莊、板橋，南至桃園，北至關渡、淡水、基隆、三貂。而李獻璋的調查範圍，卻除了來自北臺灣的地名的大屯山、八里分、大屯山、大稻埕、內湖、北投、臺北、枋橋、林仔口、南門、犁頭陂、新莊、滬尾、滬尾港、艋舺、劍潭、雞籠、關渡等，還包括臺灣南部的下港、鹽水港、打狗、打鼓山、西子灣、阿公店、屏東等。

李獻璋所採集的褒歌，不僅再現了1930年代南臺灣的景觀，而且也可說是一種臺灣人觀點再現的新興現代生活。如果說日本人採集臺灣歌謠再現了臺灣人以往的生活樣貌，那麼李獻璋的採集不僅是映照出昔日的容顏，而且也寫真了日治時代的新樣貌。這種新樣貌，可說是來自殖民者所引進的現代文明。這些歌謠所再現的南臺灣意象，不僅是一種主觀的地理空間感受。此外，隨著現代交通工具來臨所帶來的特殊時代感，也在這些歌謠深刻烙下印記。

參、南臺灣的文學地景

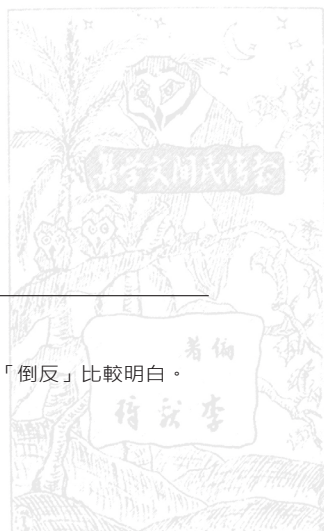
歌謠所再現的景觀，則是一種文學地景。風景、地景或景觀，並非單純由自然環境的山巒、河海所形成而已，從文化地理學的觀點來看（Crang, 2003），景觀（landscapes）是由人群的生活實踐所塑造出來的，甚至可以被視為一套表意系統（signifying system）。文學所描述的空間經驗，毫無疑問的，具有一種主觀的特質。借著這些主觀的經驗，我們可以瞭解人們如何談論他們的地方經驗，他們的生活，以及他們如何看待世界。文學作品召喚的地方感，是一種某地獨一無二的地方精神。例如浪漫派詩人華茲華斯（William Wordsworth, 1770~1850）描寫英國湖區Grasmere的美麗與大自然壯觀的幻影，而他召喚的地方感也反過來形塑當地的觀光熱情。同樣的，唐朝詩人李白描寫下江陵時所經歷長江三峽的神奇速度感，在2002年水壩建築完工前，中國的三峽曾是相當熱門的觀光景點。透過主觀的文學感受來重構一種地方精神，並非可以任意援引。以往有些過去熱門的文學地景，可能隨著社會變遷而消失。因此我們還必須考慮獨特的歷史脈絡底下，才能瞭解它們如何形塑一種某地的感覺結構（structures of feeling）。

李獻璋收集的歌謠裡所看到南臺灣景觀，其中又以大高雄一帶最多，這應該與他個人的生命經歷有關。他來高雄的1930年代，正好見證了這座南臺灣新興城市成長的真實情境：當時的總督府已大力拓建高雄港，開闢都會新生地的脈動，不斷吸引來自鹽水、岡山、屏東等鄰近城鄉的民眾來此定居與生活，甚至包括1935年前後來自桃園的李獻璋。李獻璋褒歌採集的「打鼓山」，大都記錄為「打鼓山」，總共四首。其中一首頗具日治時代高雄的特殊時空背景，很有代表性（李獻璋，1989〔1936〕：109）：

打鼓的山生嬌款¹⁰，
竄過磅空西子灣；
愛欲情意再原全，
六十甲子算倒反¹¹！

10 原採集寫為「美款」，應是將「美」訓讀為súi。

11 李獻璋採集的歌謠，採取很多他個人對臺語文的見解。這裡的「倒翻」似乎有些怪，或許寫為「倒反」比較明白。



從褒歌形式來看，王育霖認為大多數是前二句談景，後二句說情。談景與說情有的有關連，有的沒關連。但作為一個買全票進場的褒歌欣賞者，理應去盡全力找尋文學景觀與情意傳達兩者間的密切關係。如果要深入解讀，那就得必須將我們逐漸失去母語感受，與土地、歷史等基礎知識找回來。古代的《詩經》也不乏這樣的例子，以致於往往必須透過逐字加以註解才能夠瞭解其深意。而對聽歌的人，他們身處於當下時空，很可能不需多解釋，就完全能體會歌者透過景物所傳達的情愛隱喻。傳統褒歌的歌者，將他們身邊器物、花草、景物、天候隨手拈來，無不是旨在傳情達意的詩歌。他們同時是歌者，也是詩人。

現代人，總是不斷追求新奇的忙碌者。他們甚至盲目跟隨推陳出新的產品，而時尚流行甚至已成為一種現代生活的信念。對物的始亂終棄，是否現代人的愛情也多少依循這樣的思維邏輯？不知從什麼時候開始，「一夜情」已見怪不怪，幾乎也不再具有大眾媒體新聞的價值。相對的，透過這首褒歌所看到的，可說是堅持原始素樸美的理想主義者。他追求的是男女情意的完整齊全，即使欠缺一絲一毫也都會讓人失望透頂。這種求全求美的心態，正好與他對自然景觀的心態相呼應。對他而言，完全沒有人為開發的自然風景，才是一種美感的來源。素樸完整、鬱鬱蒼蒼的打鼓山，是天造地設的天然美景，所謂「生媚款」。而突然在山底下出現一條通往海邊的隧道，無非是一種人為的醜惡破壞。對自然美景而言，是不可復原的，甚至是一種摧毀。摧殘大自然美景的痛心，某角度看來正好呼應了這位詩人所堅持的「愛情完美主義」：不可逆的景觀改變與男女情意變化之間，存在著巧妙的類似性，使得「景」得以作為「情」的修辭隱喻（metaphor）。此外，美麗的山景卻被打通一條通往海邊的隧道，與玉潔貞操的破壞也同樣存在一種類似性，是一種道德層面破壞的隱喻。因而面對現代都市建設的沛然莫之能禦的時代趨勢，如果仍要堅持完美主義的心態「求全」的話，那就如同農民曆記錄歲月的六十甲子順序卻要倒著過來數，是不可能存在的。

從歷史地理的角度來看，這位南臺灣民間詩人描繪的打鼓山、西子灣隧道等，卻正好透露出他們所身處的年代。西子灣位置在鼓山西南端的山麓下，南面隔海與旗津島相望，是一個風景天成的海岸。西子灣隧道則是1927年由日本工程師海野三次郎負責開發興建，1933年正式啓用時被稱為「壽山洞」。壽山，也就是原本的打鼓山。更名的由來，源於1923年裕仁皇太子赴臺遊覽，當時的臺灣總督田健治郎（任期1919.10-1923.9）

在此山下建貴賓館供其駐驛，稱為「壽山館」。（安倍明義，1938：245）臺灣總督府的府報第二千九百二十八號〈高雄山ヲ壽山ト改稱〉，則正式將高雄山更名為壽山。當年日本記者編的《臺灣讀本》，已經將高雄壽山與日月潭、八仙山、阿里山並列為「自然と人工の奇觀」。（田中一二，1928：145-146）若對照李獻璋到高雄發展的時間點，這首褒歌很可能是歌者對當下時空的直覺感受。對現代高雄的遊客、學生而言，古書上習以為常的套語「日落西山」，卻反而是日常經驗幾乎不曾看過的奇景。黃昏時分，駐足西子灣放眼看去，美麗剎那的「日落大海」的夕陽，完全是一種難忘的美艷經驗，而連結海岸入口的西子灣隧道，則是一種陰暗漫長而別有歷史的滄桑味道。但如果回到這位民間詩人身處的年代，他們未必這麼喜歡這種人工的、不自然的、幽暗的隧道。喜歡擁抱大自然的人，任何經過人手所接觸過的，好像都被污染過，是不潔的、骯髒的，更何況是一種破壞地理景觀的工程。隧道工程對大自然山景的破壞既然是不可逆的、不可重新恢復原狀的，那麼男女情意一旦被毀壞是否能重新再來呢？從景與情前後呼應的修辭隱喻來看，整首褒歌瀰漫著一種對自然美景消逝的憐惜與理想不再的淡淡哀傷。

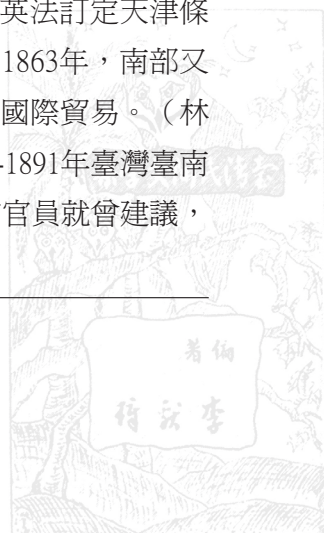
另一首褒歌則與高雄港的特殊景觀有關（李獻璋，1989〔1936〕：89）：

打鼓開嘴大港口，
 出入船隻看燈臺；
 好在第先¹²歹在後，
 到此¹³有頭無尾梢！

作為一個南臺灣都會的高雄，是在日治時代才逐漸發展完成的。相對於清代南方城市的鳳山、臺南，高雄可說是經過日本人一手規劃的嶄新港都，是一個由港口發展而成的現代都市。高雄躍上歷史舞臺，是從打狗港開始的。1858年清廷與英法訂定天津條約，開放了包括臺灣安平等五個港口，而1860年北京條約又開放淡水。1863年，南部又開放打狗港作為安平附屬港口，北部則開放雞籠港作為淡水附港，以利國際貿易。（林東辰，1957：48）在臺南安平海關服務至1892年4月的英國人寫的〈1882-1891年臺灣臺南海關報告書〉指出（Montgomery, 1957：108-132），雖然1878年左右地方官員就曾建議，

12 應讀為tāi-seng，指事情剛開始之際。

13 原文紀錄為「屈茲」，應讀為kàu-chia。



如果在打狗港南部築防波堤，就能夠使它成為第一流港口，但一切事物都僅止於研擬狀態。打狗與臺南府雖早在1877年就已經裝設電報線，而商船如果要在打狗港卸貨，必須忍受種種的不便、危險。輪船抵打狗皆在沙洲以外拋錨，其所載運貨物都是由當地小船運來。往昔糖盛產的季節，打狗港內擠滿帆船，但後來僅有少數帆船停泊，主要原因除了輪船逐漸取代帆船，此外臺灣糖產銷的英國、澳洲、美國、加拿大與南美洲，卻因甜菜等便宜競爭品而無利可圖，僅剩外銷日本才能獲利。

據日治時代學者考證（伊能嘉矩，1909：147；安倍明義，1938：244），高雄沿海原為馬卡道族（Makatao）的世居地，荷蘭人以該族語言Tancoia來命名，經過移民的語言轉換，也就成為清代文獻《裨海紀遊》的「打狗仔港」（郁永河，1959〔1697〕：11），《臺海使槎錄》的「打狗港」（黃叔璥，1957〔1724〕：10），《臺灣府志》的「打鼓港」（高拱乾，1956〔1696〕：12）。1920年臺灣總督府實施市街改正，採取「打狗」（Táⁿ-káu）的日語諧音而將此地名漢字改為「高雄」（Taka-o）。打狗港的形成，自始即具備相當優秀的自然條件。據伊能嘉矩描述（1909：147），從臺灣西海岸來看，在漫長的沙灘之際，突然冒出一座高聳的打狗山，自古以來就是航海者很容易辨認的標的。位於打狗港北端的打狗山是港口的最佳屏障，正好與南端的旗後山峻崖遙遙相望，形成自然的港口門戶，而裡面包圍著與海岸平行的潟湖地形。雖然已具天然良港雛形，但清代僅能停靠小蒸汽船，而千噸以上的船必須先停泊在港外一哩外的地方。從1899年後藤新平派遣總督府技師川上浩二郎赴高雄港勘查，並擬定築港計畫開始，直到終戰為止，總分三期有計畫地將高雄港整建成為現代化港口。（陳武璋，1958：23-27）隨著高雄港口擴建、縱貫鐵路與高雄火車站擴建，而逐漸擴大為整個現代化都市規劃與工業建設的高雄，開始奠定其重要地位。

港口，不可或缺的就是燈塔。日治初期的伊能嘉矩（1909：149）也描述了位於旗後山頭口的「打狗燈臺」，是煉瓦石造白色四角形建築，燈火高度九尺、離海平面十六丈四尺，光距可遠達十里。打狗燈臺，也就是後來的高雄燈塔，位於高雄港旗後山上，主要功能為指引高雄港的位置，使船泊順利入港。這座燈塔先後出現過兩次，最早的高雄燈塔是清代聘請英國技師建造於1883年11月，英國籍的安平海關人員稱之為撒拉遜峰（Saracen Head）港燈，乃為紀念英國測量船撒拉遜號而命名，（Montgomery, 1957：108）是一座裝六等單芯定光燈的方型磚塔。而今燈塔所見的八角形磚塔，則是1918年日人擴建高雄港而改建的（臺灣總督府史料編纂會，1918），也是這位民間詩人所見的高雄港燈塔形象。

這首褒歌所吟詠的高雄景觀，是一個由打鼓山敞開大口的港口，而來往的船隻必須遵照旗後山頭的燈塔指引，才能安全入港停泊。如果燈塔是入港船隻的指引，那麼往事是否也能作為情愛的引導？若將港口當作一種陰性的象徵，那麼船隻則是陽性的象徵。船隻往來的安全端賴燈塔的指引，那麼男性在情愛關卡的「博感情」，是否也能仰賴以往的故事作為前車之鑑？從後兩句看來，似乎事情一開始甜蜜蜜，而後來卻開始使壞，所謂「好在第先歹在後」。這些先甘後苦的往事如果可能再一次反覆的話，那麼詩人擔憂自己可能也步入後塵。尾梢（bóe-sau），也就是事情發展的後續，而「到此有頭無尾梢」，正是傳達了民間詩人對後續發展的絕望心態。

高雄讓人印象最刻板的，應該就是火辣辣的南方太陽。但如果遇到港都下著毛毛細雨，起霧的時候，是否還能夠看到鮮明翠綠、挺拔的打鼓山？另一首褒歌描繪了高雄起霧的意象，別具一番趣味（李獻璋，1989〔1936〕：88-89）：

打鼓山尖打狗山，
迎雲罩霧無地¹⁴看；
交陪¹⁵偌久來四散，
六月無風心會寒。

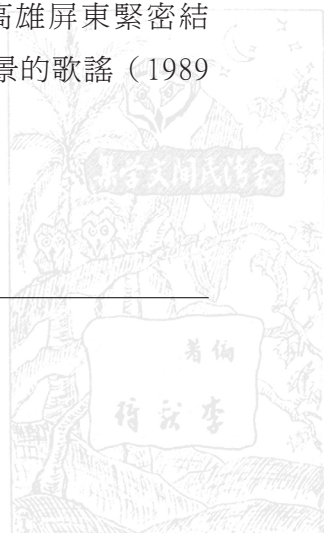
迎雲罩霧的高雄，無論是「打鼓山」或「打狗山」，在這位民間詩人的視野裡已經看不到這座美麗的山巒。而那個他所心儀已久的對象，雖然曾經那麼熟悉親切，突然分開四散而再也找不到了。這樣的絕情，即使沒有一絲風的六月炎夏，也是讓人心寒。愛戀的對象與山巒之間，似乎存在某種類似性，不僅是他們的蒼翠美貌，而是一旦霧起的時候，再也找不到他們的蹤影。

鐵路縱貫線改變了高雄的風貌，而往南延伸至屏東，甚至將高雄屏東緊密結合為一個現代生活圈。我們在李獻璋的採集裡，也發現一首屏東地景的歌謠（1989〔1936〕：77）：

屏東車頭一叢松，

14 應唸為tè。

15 kau-pôe，指交際往來之意。原寫為「交倍」，似不妥。



親像涼傘無許成¹⁶；

阿哥是娘親看中，

相好偌久不可冷。

屏東，是1920年日本人鑑於此地處於半屏山之東，因而將舊地名「阿猴街」、「阿猴林」或「鴉猴林」改為屏東¹⁷。（伊能嘉矩，1909：155；安倍明義，1938：259）車頭（chhia-thâu），即火車站的臺語詞彙。西部鐵路縱貫線往南延伸的工程，當年耗費三十萬圓，還建造二十四座鋼骨橋樑連結的下淡水溪鐵橋，號稱當年帝國鐵橋的翹楚。這條鐵路1912年僅通車至九曲堂，而1913年延長至屏東。（臺灣鐵道案內，1912；新元鹿之助，1917：10）屏東火車站，日治早期的文獻記為「阿猴驛」，從這首歌謠的「屏東車頭」一詞看來，顯然其創作的時間點是在「屏東驛」一詞出現的1920年之後。

臺語詞彙的松（chhêng），並非松樹，而是熱帶地區常見的綠蔭喬木，相當於華語的榕樹。高雄舊地名烏松，其實就是源於烏榕或赤榕。（安倍明義，1938：235）站在1930年代屏東火車站前，印象最深刻的應該就是一棵巨大茂密的榕樹。這種意象雖然現在已經消失，但是透過日本始政四十年紀念所拍攝的紀錄片《南進臺灣》，仍可清晰看到當年屏東的庶民百姓聚集榕樹底下乘涼、飲食的真實生活樣貌。巨大的榕樹，藉著民間詩人豐沛的想像力，聯想到的卻是迎神賽會常見的涼傘。涼傘（niū-sòaⁿ），是大官出巡或祭禮行列常見的長柄大傘。（小川尚義，1932：502）依照《臺日大辭典》的附圖說明，完全類似現在臺灣民間廟會仍很常見的器物，是一種在神明出巡、進香時，於神轎前方引路，其上繡有主神或宮廟名號及八仙、龍鳳等圖案的傘狀器物。乘涼的喬木卻類比為迎神賽會的涼傘，可說是一種將世俗神聖化的想像。透過同樣的類比想像，民間詩人所看中意的男子，似乎也來自屏東，而且也散發著一種「貴氣」。但她卻反而擔憂，這麼貴氣挺拔的男子不乏其他的追求者，因此不斷叮嚀囑咐他們的感情熱度要能夠一直延續。「阿哥是娘親看中，相好偌久不可冷」，散發著一種女性俏皮的撒嬌。

16 「許」，李獻璋標注為hia。許成，即那麼像之意。

17 有審查委員反對這種看法，而認為「嘉慶20年（1815）設置的名屏東書院，其實早已經以「屏東」為名，較日本人改名的說法早一百年以上。」然而清代臺灣各地的書院，無論是宜蘭的仰山書院、南投的登瀛書院、臺北的學海書院、臺中的磺溪書院、鹿港的文開書院、嘉義的登雲書院、臺南的蓬壺書院、高雄的鳳儀書院等，幾乎都與當地的地名無直接關係。雖然從現在角度看起來，屏東書院的書院名字像是地名。但放回清代的時空背景，當年為書院命名的文人雅士的出發點可能僅取其雅趣，但清代屏東一帶的地名仍然是叫「阿猴」。

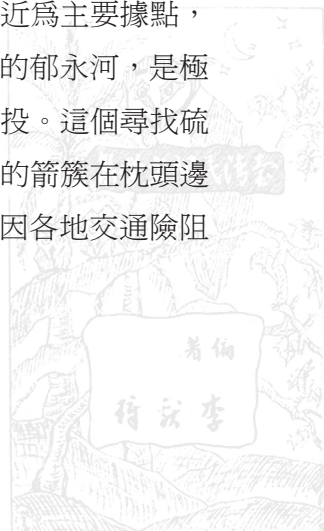
透過地理歷史文獻與歌謠的互文本性解讀，我們才能重新感受到當年素樸的南臺灣文學地景。1930年代民間詩人的想像翅膀，帶領我們重新感受到昔日庶民觀點的男女情愫，特別是面對現代劇烈變革的處境，他們的擔憂、他們的哀愁、他們的情愛等。

肆、現代性與時間感

日本學者收集臺灣歌謠的起步比較早，但幾乎很少出現現代器物。其中只有平澤丁東曾收錄過一首與火車有關的歌謠，卻是以一種缺席（absence）的角度來吟詠的（平澤丁東，1917：4；李獻璋，1989〔1936〕：66）：

白紙寫字青紙封，
紅紙包面做批囊。
要寄幾句共君講，
內山火車未交通。

這種想寄信給心愛的人，卻感慨「內山火車未交通」而放棄。內山（lāi-soaⁿ），是臺語慣用語，相當於日文的深山、山奧、奧山。（小川尙義，1931：933）日治時代爲了開發臺灣深山資源而陸續完成許多鐵路支線，包括爲了興建日月潭水庫運輸材料的集集線（1921）、爲煤礦運輸而興建的平溪線（1924）、深澳線（1934），或因木材運輸而設的森林鐵路，如阿里山線（1914）、羅東線（1924）等。（洪致文，2001）平澤丁東採集歌謠的1910年代，臺灣許多深山的部落還尚未出現火車。在臺灣鐵路時代來臨之前，幾乎相當少人曾擁有往返臺灣南北的旅遊經驗。外國傳教士大多以港口附近爲主要據點，而臺灣南北之間的遠行也都藉著海面船運前往。1697年奉命前來採硫磺的郁永河，是極少數真正體驗過臺灣長途旅行的人，他真正經歷數個月從臺南遠行至北投。這個尋找硫磺的旅程，可說是處處充滿危險的冒險，甚至睡至半夜，一支突如其來的箭簇在枕頭邊驚險地插著。（郁永河，1959〔1697〕：27）清代臺灣道路交通狀況，因各地交通險阻



而使得城鄉之間幾乎成為孤立隔絕的處境，頗類似「歐洲中古時期」¹⁸。在交通無法便利的時代，這首褒歌唱出一種臺灣民間素樸的情感，雖然內心熱烈卻又傳情阻隔的微妙情愫。這種熱烈又閉塞的意境，可說是戰後家喻戶曉的〈內山姑娘要出嫁〉等內山系列歌謠流行的先驅，或許因為如此，而使得這首歌謠被平澤丁東、李獻璋收錄。

但如果我們以為日治時代褒歌的傳唱者，對現代性的認知是僅止於「缺席」，那麼或許會誤以為他們是屬於「前現代」的人類而已。褒歌，是否僅屬於前現代的口頭社會？當進入現代之際，他們的生命情感難道就此停頓，而缺乏相應的詞彙與情感表達可能？從李獻璋1930年代採集可以發現，這些臺灣歌謠裡除了傳統生活中常見的手巾、月琴、灯篙等詞彙，還有許多火車、車頭、街車、火船、時鐘、時表、鐘仔、水螺等現代器物。殖民者帶來的西洋文明的新時代的印記，在臺灣這塊土地與人民心靈裡很明顯地烙下。其中與火車相關的歌謠相當多，據筆者統計至少7首以上，很多都標示鮮明的地標，例如「火車行過打鼓山」、「火車行到阿公店」、「火車欲行劍潭廟」、「火車啓行都都叫，一點五分到枋橋」、「屏東車頭一叢松」、「相牽來到桃子園，看着車頭心就酸」。面對鐵路交通的新時代來臨，這些民間詩人似乎也毫不猶豫地援引他們的生活周遭，他們所熟悉的土地為創作素材。

日治初期，臺灣總督府就開始籌畫西部縱貫線鐵路。南部鐵路因地勢平坦較易施工而率先完成，並於1900年11月28日於打狗停車場（高雄港車站）舉行打狗、臺南的鐵道開通式。當天早上11點由長谷川技師主持通車典禮，奏樂迎送自臺南、打狗間往返火車載送兒玉總督與地方仕紳等一千餘名貴賓。（臺灣日日新報，1900.11.29）當年的打狗車站，即今天的高雄港車站，直到1941年高雄車站搬到現址，原縱貫線末端始改稱為「濱線」¹⁹。（洪致文，2001：60）1908年基隆至高雄的縱貫鐵路完成之際，打狗發的早班車5點50分開，每站都停的火車（約相當於區間車）到臺南時已7點48分。除非搭乘8點33分「急行基隆」的火車，9點43分就能抵達臺南。（橋本白水，1916：25-26）即使是火車這

18 日人占領臺灣當初，臺灣交通情形很糟糕。除了清時劉銘傳巡撫等所建樹的基隆、新竹間的鐵路，和南部若干糖業者私設之牛車路，此外幾乎沒有任何足以稱道的交通存在。城鄉與其附近數十個村莊以及這些村莊彼此之間，是有田畦一般的小徑，也許可以叫做里道；然城鎮之間卻看不見縣道或國道。當然也沒有車輛交通，旅客不是徒步便要坐轎，貨物則肩挑背負，而難以運至遠方；結果南北400多公里、東西最廣120公里的小島，形成地方分割的情形：即只有以小城鎮為中心的村落社會，政治和商業關係幾以這些狹隘的範圍為限。（張漢裕，1955：77）

19 日文發音的「濱」，頗接近「哈瑪」。因而濱線臨高雄港一帶地名，戰後被稱為「哈瑪星」。

樣的現代交通工具，打狗往臺南最便宜的車資六十四錢，至少還得花70分鐘，甚至將近兩個小時才能抵達。

作縱貫線鐵路重要端點的高雄，整個都會的發展隨著港口與鐵路而發展極為快速。新時代的臺灣人，身處現代化交通設施的土地，他們的情感產生哪些相應的變化？首先，當情感需要穩定之際，他們必須要面對的是一種新時代的速度感，尤其是時空快速轉換時人心的浮動，是否存在一種臺灣人自我消遣的幽默，或一種樂天自處的庶民哲學？在此以一首褒歌為例來說明（李獻璋，1989〔1936〕：69）：

火車行到²⁰阿公店，
無試海水不知鹹；
阿君尋娘無走閃，
阿娘尋君海摸針。

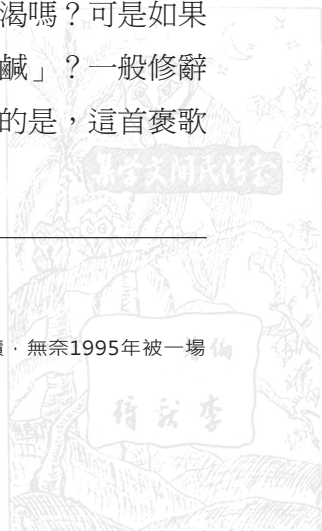
這位民間詩人搭火車旅遊的目的，如果說是要到阿公店尋找她的如意郎君，那麼下車的地點應該就是阿公店車站，也就是岡山舊站。阿公店，即高雄岡山的舊名。1920年日本人因當地著名的大崗山、小崗山等景點，而將原有的舊名阿公店改為岡山。（安倍明義，1938：247）這個車站，是1900年南部鐵路通車後在岡山當地所設置見的木造站房，原名為「阿公店驛」，1920年改稱為「岡山驛」²¹，戰後更名為「岡山車站」，相對於1993年遷至現址後的新車站，這個老車站被稱為「岡山舊站」²²。

火車帶來交通的便利，不再讓人感慨「要寄幾句共君講，內山火車未交通」。速度與便利，雖然能夠搭載人的肉體迅速移動，但是人的心靈、人的情感是否也在快速地變化？這些速度所帶來的人與物的變化，若沒有嘗試過又如何能夠明瞭？這些完全新鮮的體驗，詩人似乎聯想到一個巧妙的類比：喝海水。但是海水能喝，能止渴嗎？可是如果沒喝過海水，又如何能瞭解，或體驗到海水的鹹，所謂「無試海水不知鹹」？一般修辭的刻板印象，都以為「海底針」僅在於形容女性難以捉摸的心性，有趣的是，這首褒歌

20 原文記錄為「行屈」。

21 臺灣鐵路管理局岡山車站-車站介紹 <http://service.tra.gov.tw/Gangshan/CP.aspx?SN=11223>

22 岡山舊站原建築體為臺灣杉木所造，卸下運輸任務之後，曾被當地文史工作者爭取保留為古蹟，無奈1995年被一場大火吞噬而徒留遺憾。



卻反過來。心儀的男性來找她，從來不藉口迴避。但是一旦她要去找他，卻宛如大海撈針。但如果沒喝過幾口海水，又如何能潛入大海尋找繡花針呢？

新時代的交通工具，不僅帶來的是速度感而已，還有更多的是對時間的焦慮感。火車的速度當然遠超過牛車，但如果相對於牛車時代的人們以日出日落作為工作作息或男女約會的時間，或許可以說火車時代的人們從此不再擁有那麼悠閒的心態，主要的憂慮就在於時間似乎總是不夠用。時間的焦慮感，從臺鐵轉換到在臺灣高鐵時代應該是更明顯，雖然新交通工具的目的是為人們節省時間，但諷刺的是為了配合新的交通工具，人們卻反過來追逐時間，甚至是被時間所驅趕。這種新速度所帶來的時間焦慮感，在1930年代的歌謠裡也可發現，例如（李獻璋，1989〔1936〕：61）：

火車行過打鼓山，
手拿時錶看點半；
為娘掛吊欲安怎？
一陣燒熱一陣寒。

1908年基隆到高雄的縱貫鐵道完成，使得臺灣開始邁入現代化的時代，更重要的是透過交通便利而使「臺灣」成為一體，同時也使得旅遊得以實踐。原本從臺南北上至艋舺需耗時11日，縱貫線全線通車後，臺北到高雄只需11小時。（呂紹理，1998）當火車經過高雄近郊，一旦看到打鼓山壯麗的英姿，意味著已經快到高雄站了。這位民間詩人還拿出懷錶來看時間，已經1點半，心裡卻掛念著思慕的她。快到站的火車逐漸減速，而他恨不得立即就飛到她身邊，看到她的一顰一笑，聽到她的笑語嫣然。但反過來又考慮到對方，不知道是否因他的突然冒失拜訪而有責怪之意。往日情懷與這些可能得面對的窘境，使得他等待未知世界的心情，忽而火熱忽而冰寒。火車快到站的等待，與對情感回應的等待，因錶面指針一分一秒的轉動，而讓時間的焦慮感將這兩種等待結合在一起。這些類似性，正好使得火車成為男女情感的修辭隱喻。

縱貫鐵路的通車後，發車密度逐漸提高，而使得人們的日常生活必須被往來的火車分割為零碎片段，因此已不能再依賴傳統鬆散的計時概念。火車站建築正面顯著的時鐘擺設位置與行車時刻表印刷，正好說明了對機械時鐘的高度依賴，及對標準發車時刻的嚴格要求。時錶（sī-piō），按《臺日大辭典》以日文漢字「懷中時計」（小川尚義，

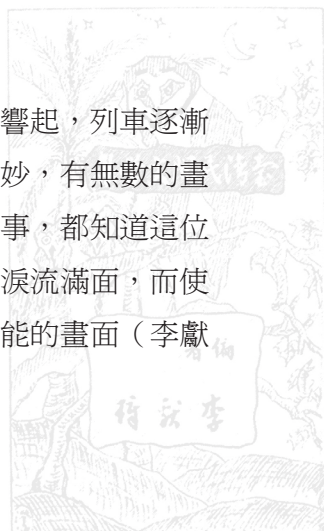
1931：664）的解釋，應指的是懷錶，而非手錶。很有趣的是，從1930年代的民間歌謠裡竟然可以看到現代人形象，不但搭火車旅行，而且隨身攜帶懷錶。臺灣在清代末期，雖然有些機械時鐘開始引進，但數量可能仍遠不及日治時代的顯著改變。據研究指出（呂紹理，1998）：日治時期的臺灣鐘錶進口成長驚人，1900年後，日本製的鐘錶逐漸獨占了整個市場。自1896年到1933年止，臺灣總共進口了270,487只掛鐘，這意味著整個臺灣至少有31%的家戶擁有掛鐘。日治時代引進的時鐘器物，也為民間詩人提供一種情感困擾者的新鮮感受。當他／她半夜躺在床上仍輾轉難眠，起來一看時鐘，才半夜四點半。這些困擾使得他／她以冷水洗臉，卻寒徹心肝：到底誰才是情感的背叛者，恐怕只能個人憑良心。這種結合時間與情感困擾褒歌如下（李獻璋，1989〔1936〕：122）：

時鐘看來四點半，
冷水洗面透心肝，
有鼻無鼻人在看，
隨人伸手摸心肝。

現代的时间觀念既已改變人們的日常生活，那麼歌謠裡因現代時間而產生的情感，也不全然都是等待的焦慮感，有時則是面臨分離的痛苦感。別離的哀傷場景，往往就在火車站上演。當火車站的鬧鐘響三聲，預告列車即將出發時，更能彰顯一種哀愁的情愫。例如（李獻璋，1989〔1936〕：85）：

車頭鐘仔嚮三聲，
鐘仔嚮了車欲行；
車頭人客全知影，
知影小妹離別兄。

這位民間詩人坐上了火車，而送別的人站在月臺上。當別離的鐘聲響起，列車逐漸緩慢啟動。「車頭人客全知影，知影小妹離別兄。」這兩句唱得最為巧妙，有無數的畫面，可以供讀者反覆想像。為什麼整個車站來往的商旅都知道他們的故事，都知道這位癡情的女子即將離開情人？其中一個可能的畫面如下：這時激動的她已淚流滿面，而使得整個車站的人都知道她即將離開他。而下面這首歌謠則提供另一種可能的畫面（李獻



璋，1989〔1936〕：85）：

双脚行到²³火車頂，
双手按在窗仔²⁴前；
夭壽車長佻僥倖，
無可加停五分鐘！

車長（chhia-tiúⁿ），日文解釋為「汽車の車長」（小川尙義，1932：80），即現在的列車長。當她走進車廂，雙手扶著車窗，兩眼望著月臺上送行者。耳邊傳來火車出發的鐘聲，列車長已吹起哨子警告太靠近車廂的遊客。這位民間詩人抱怨著：為什麼這麼無情，不能讓火車多停五分鐘？「夭壽車長佻僥倖，無可加停五分鐘！」這兩句最能彰顯現代性的冰冷無情與熱戀男女的對比：現代性的時間要求的精準，而戀愛中的人卻總是嫌時間不夠用，即使發車的時刻仍奢望多五分鐘也好。一旦他們的期待落空，執行勤務的列車長也要被嗔為「夭壽」，或被怪為「僥倖」。

生離死別的場景，似乎自從縱貫鐵路通車之後，總是要在火車站上演。當年的旅客不一定跟現在的趨勢一模一樣，都是臺北聚集；相反的，有的移民是來自臺北而到中南部賺錢。李獻璋收集的歌謠，也有臺北女性來到中南部發展的情景（1989〔1936〕：84）：

憶着下港的錢銀，
才着離別臺北君；
來到²⁵車頭哭一困，
等待幾時娘見君。

下港（ē-káng），是臺北人的慣用口吻，通常指臺灣中南部。這個詞彙，也被收錄在1930年代出版的《臺日大辭典》。（小川尙義，1931：123）貪戀中南部的繁榮與錢財而離開臺北的女子，搭乘火車抵達南部的火車站，卻想到遠在故鄉的「臺北君」而忍不住當場落淚。她想到的是：此去一別，要等待到何時才能再相見呢？這種場景讓人聯

23 原文寫為「行屈」。

24 原文寫為「窓仔」。

25 原文寫為「來屈」。

想起日治時代張文環的小說，〈藝旦之家〉所刻畫的主角采雲。自幼命運坎坷的采雲，而後在養母的安排下，從臺北到臺南當藝旦。她搭乘火車飛馳經過嘉南平原的情景如下（1979〔1941〕：48）：

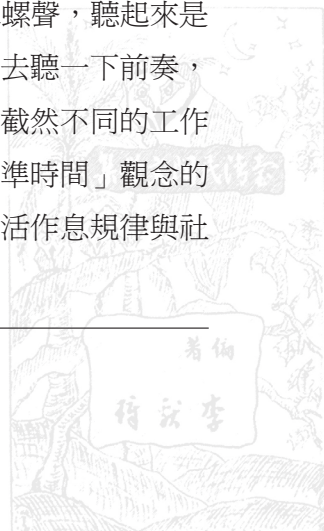
那許多悲苦的往事，都被疾駛的火車推開了。采雲望著遠山，想著遙遠的昔日。火車猛向前衝，就好像帶著她逃開那些往事似的。她也想起那個人，此刻他必定在遙遠的異鄉看著櫻花、賞紅葉，自有一番樂趣才是。一切都是命運哩。我是一顆卑賤的星星下降的，有什麼辦法？火車過了嘉義，一切都顯得平平扁扁的。窗外的部落的民屋也是扁平的，在做活的人們也似乎很悠閒。傍晚時分抵達臺南。

似乎從有火車開始，火車站就離不開遊子的濃郁惆悵。有的歌謠甚至不需直接出現火車站，而藉著發車時所鳴氣笛來引發聯想與別離感傷。水螺（chúi-lê），即發車汽笛。火車可以載人們遠離家鄉到都市裡來，而一旦聽到車站的水螺聲卻讓她心頭一陣酸。這使她聯想到：如果可以搭車回頭，今晚就可以與故鄉的情人同床共眠。例如（李獻璋，1989〔1936〕：88）：

娘今共哥隔倞遠，
聽見水螺心就酸；
若得車路越倒轉，
今冥共哥睏同床。

水螺，不僅是發車鳴汽笛為信號，而輪船開船也往往鳴汽笛聲。李獻璋的歌謠採集裡，也出現過「火船欲行吹²⁶水螺」（1989〔1936〕：97）。大輪船的水螺聲，聽起來是什麼感覺？如果翻出戰後蔚為流行歌〈霧夜的燈塔〉的黑膠唱片，重新去聽一下前奏，就能夠體會到那種奇特的聲音。水螺，不只是時間的訊號，標示著一種截然不同的工作方式，同時也代表一種新的社會生活作息規律的登場，更揭橥一種「標準時間」觀念的形成。對日治時代民眾，這是一種全新的事物，必須透過一套全新的生活作息規律與社

26 原文「吹水螺」很可能權宜的使用，應該讀為「tân水螺」。



會制度，才能讓人們在日常生活不斷重覆演練，而逐漸深化這套標準時間的概念。（呂紹理，1998）

日治時代新登場的現代交通工具，也就是大型蒸汽船。還記得二十世紀初最巨大的豪華蒸汽船鐵達尼號嗎？那艘巨大煙囪冒著黑煙的輪船，就是臺灣詞彙所說的火船（hóe-chûn）。日治時代高雄都會的發展，是從港口的發展開始的。高雄港經過日治時代的重新開鑿拓寬，而成為國際往來的深水港，到此停泊的船隻很多都是蒸汽船。1892年生於臺中清水的楊肇嘉，當他少年時，1908年在基隆港看到輪船，比我們房子還要大的「巨輪」果真讓他嚇一跳。1920年，巨大的輪船，也讓13歲的陳逸松第一次看到噴出黑煙的大黑船「目瞪口呆，震驚不已」，照他的經驗，只有房子著火才會冒煙，「沒想到船有煙囪會冒煙」。（陳柔縉，2011：202）相對於平澤丁東採集歌謠，「火船」僅出現過一次，而李獻璋採集的總共出現過五次，例如：「一隻火船金咚咚」、「火船駛到滬尾港」、「火船駛到大稻埕」、「三隻火船駛入府」。

新時代的交通工具，使得人們開始遠離家鄉而集中在更便利的地方。因高雄港的發展，接近港口的兩處新生地（即哈瑪星與鹽埕區）發展最為迅速，而縱貫鐵路隨著高雄驛的設置，市區也開始向東往前金、大港埔擴展。日治時代隨著交通便利而聚集人群的新都會，如此逐漸成形。面對這個時代都會的新發展，民間詩人也會敏銳地發覺新市街平整與搭車的便利，遠遠不同於鄉下地勢的崎嶇（李獻璋，1989〔1936〕：43）：

欲去嫂厝著爬崎，
不比街頂聽²⁷坐車；
手提紙筆無要寫，
心肝意愛在娘遐²⁸。

人們搬遷到都市，雖然有火車可以搭乘，有郵局可以寄信，但他滿腦子裡都是待在鄉下的「圓仔花」。如果哪一天再次拜訪她家，可能還必須步行爬坡。鄉下種種的不方便，無法如街上這麼便利，可以隨時想坐車就坐車。既然享受都市便利習慣後的他，是

27 原文「得」，李獻璋標注為「theng上聲」，應寫為「聽」，指隨時應付，隨便都可以。

28 原文寫為「或」，而李獻璋標注為「hia」。

否能再次忍受鄉下種種不便的辛苦？「手提紙筆無要寫」，這樣的猶豫，恐怕也是已逐漸適應現代化都會的人們，突然想再次重回鄉野，重拾田園生活時，所同樣必須面臨的內心掙扎。

伍、結語

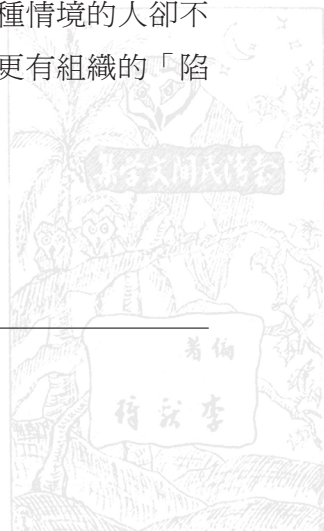
臺灣歌謠的收集整理，最早是從平澤丁東開始的，但真正著手研究則始自王育霖。依循王育霖的啟發，本文藉著歌謠的詞彙解析以釐清歷史的霧中風景。我們統計了平澤丁東《臺灣の歌謠と名著物語》、片岡巖《臺灣風俗誌》、東方孝義〈臺灣人の文學〉與李獻璋《臺灣民間文學集》，從而指出李獻璋褒歌採集的特殊性涵蓋了南臺灣的景觀與現代性兩個面向。

李獻璋在1932-34年前後遠離故鄉大溪到高雄發展，他所採集的歌謠確實反映了1930年代南臺灣地景特色。從南臺灣文學地景來看，鐵路縱貫線的完成，甚至往南延伸至屏東，而使得整體景觀產生相當巨大的變化。高雄本身的發展，隨著日治時代建設高雄港，甚至打通西子灣隧道，從而急遽蛻變為現代化大都會。都會形成的本身，不僅帶來新生地的市街發展，也對現代生活產生劇烈變革。這些變革，對民間詩人敏銳的感受與想像力而言，並非完全是正面的、進步的。有的從素樸的完美主義質疑文明帶來的改變，有的則擔憂他所心儀對象，是否很可能在新穎刺激的引誘之下而變心？

除了褒歌所展現的男女情感必須面臨現代性所帶來的衝擊之外，值得附加一提的是，李獻璋也收集過一首屏東的「帶諷刺的滑稽歌」。這首饒富趣味的歌謠揭露了：現代社會雖然讓人們擁有汽車、電話等極為便利的生活器具，但處於這種情境的人卻不能太天真樂觀，反而必須隨時小心這個新時代工具所張羅的更嚴密、更有組織的「陷阱」。歌謠如下（李獻璋，1989〔1936〕：28）：

自動車，坐到²⁹第一樓，

29 原文寫為「屈」。



起腳爬上樓，
樓頂蹴透透，
火鍋一皿壹箍五角九，
銀袋仔開來錢無夠；
爬起腳，想欲走，
叮叮叮，電話到，
將衫領獻的³⁰掠去吊猴。

這位坐著汽車，想要到「第一樓」這種高級餐廳享受的「現代阿舍」。他愉悅地在樓上享用火鍋料理之後，才知道他必須要付出可能是當年天價的「壹箍五角九」。當他察覺不對勁，口袋裡的錢根本不夠，而想要趕快脫逃時，店家馬上叮叮響起電話，叫人把他的脖子套起來，要「掠去吊猴」。生活在現代社會，如果像這位「阿舍」那麼天真爛漫，那麼他將面對的處境，可能比起以往都還要更險峻。

相對於1910年代平澤丁東以「缺席」的方式來收錄臺灣歌謠所再現的現代化器物，李獻璋的採集卻所不避諱時表、時鐘、水螺、火車、火船等新時代詞彙，不僅在份量上遠多過前人，甚至可說再現了一種庶民觀點的現代性。本文透過相關歌謠的文本分析與地理歷史文獻的互文解讀，讓我們重新得以體會到民間詩人面對現代社會時的初感受。雖然交通便利使得人們急速地往都會聚集，然而遠離故鄉也造成他們面對時空轉換時的浮動不確定感。此外，速度感帶來的時間焦慮，新時代計時器與現代生活輾轉難眠的新鮮感受，車站別離的哀愁情愫，以及時間不夠用的緊迫感。然而現代性是如此不可逆轉，享受慣現代化都會所帶來的便利之後，即使民間詩人想念起故鄉的情人，心裡卻仍猶豫著：自己是否還願意忍受步行爬坡等種種不便的生活步調？這些矛盾的心態，無非是現代人的真實寫照。

李獻璋當年收集這些歌謠付梓時，他推崇這些來自民間的聲音，是共感的情緒，是詩的想像力的總計。透過這些南臺灣民間詩人歌謠耙梳，若說有哪些共感的情緒，那應該是1930年代他們所共同感受到的南臺灣特殊景觀。如果說有哪些詩的想像力，那可

30 原文「三領獻的」，可能是「衫領獻的」的擬音，或可直譯為衣服領子露出來的，也就是脖子。臺語的「獻」，有裸露或露出來的意思，例如「獻胸」，指裸露胸膛。

能是他們處於邁向現代都會的關鍵階段，所敏銳察覺到的現代性與時間感。以往我們對於高雄的刻板印象，總以為是個「文化沙漠」。藉著本文深入歌謠文獻的考察與解析，讓我們重新聆聽到一種來自南方之歌的感動，至少可以彌補這一塊尚未被挖掘的高雄文學，更希望藉著重新解讀其背後所蘊含的深刻文化意涵，並以此向當年這些無名的南方詩人致敬。

參考書目／

- Barthes, Roland. 1984. *Le bruissement de la langue: Essais critiques IV*. Paris: Seuil.
- Eco, Umberto. 1984. *Séméiotique et philosophie du langage*. Paris: P.U.F.
- Kristeva, Julia. 1969. *Séméiotikè: Recherches pour une sémanalyse*. Paris: Seuil.
- Sangren, Steven P. 1987. *History and Magical Power in a Chinese Community*. California: Stanford University Press.
- 臺灣總督府交通局鐵道部 (1912) . 《臺灣鐵道案内》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。
- Crang, Mike (2003) . 《文化地理學》。王志弘、余佳玲、方淑惠譯。臺北：巨流。
- Montgomery, P. H. S. (1957) . 〈1882-1891年臺灣臺南海關報告書〉。謙祥譯，載於《臺灣經濟史六集》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- Terdiman, Richard. 1986. *Discourse/ Counter-discourse: The Theory and Practice of Symbolic Resistance in Nineteen-century France*. Ithaca & London: Cornell University Press.
- 小川尚義 (1931) . 《臺日大辭典 (上) 》。臺北：臺灣總督府編印。
- 小川尚義 (1932) . 《臺日大辭典 (下) 》。臺北：臺灣總督府編印。
- 片岡巖 (1921) . 《臺灣風俗誌》。臺北：臺灣日日新報社。
- 王育霖 (1938) . 〈臺灣歌謠考〉。《翔風》。18期，頁48-60。
- 平澤丁東 (1917) . 《臺灣の歌謠と名著物語》。臺北：晃文館。
- 田中一二 (1928) . 《臺灣讀本》。臺北：臺灣通信社。
- 伊能嘉矩 (1909) . 《大日本地名辭書：臺灣之部》。東京：富山房發行。
- 安倍明義 (1938) . 《臺灣地名研究》。臺北：蕃語研究會發行。
- 呂紹理 (1998) . 《水螺響起：日治時期臺灣社會的生活作息》。臺北：遠流。
- 李獻璋 (1989) [1936] . 《臺灣民間文學集》。臺北：龍文出版社
- 李獻璋 (1992) . 《長崎唐人の研究》。東京：親和銀行ふるさと振興基金。
- 東方孝義 (1931) . 《臺日新辭書》。臺北：臺灣警察協會。
- 東方孝義 (1935) . 〈臺灣習俗：臺灣人の文學〉。《臺灣時報》。4期，頁33-44。
- 東方孝義 (1942) . 《臺灣習俗》。臺北：高等法院檢察局通譯室研究會。
- 林東辰 (1957) . 〈臺灣貿易史〉。載於《臺灣經濟史五集》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 林莊生 (2000) . 《兩個海外台灣人的閒情心思》。臺北：前衛。
- 洪致文 (2001) . 《珍藏世紀臺灣鐵道：地方鐵道篇》。臺北：時報文化。
- 郝永河 (1959) [1697] . 〈裨海紀遊〉。《臺灣文獻叢刊44》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 高拱乾 (1956) [1696] . 〈臺灣府志〉。《臺灣文獻叢刊65》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 張文環 (1979) [1941] 鍾肇政譯。〈藝旦之家〉。《光復前臺灣文學全集8》。臺北：遠流，頁15-60。
- 張漢裕 (1955) . 〈日據時代臺灣經濟之演變〉。載於《臺灣經濟史二集》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 許成章 (1967) . 《高雄市志·藝文篇》。高雄：高雄市文獻委員會。



陳武璋（1958）．《高雄市志·港灣篇》。高雄：高雄市文獻委員會。

陳柔縉（2011）．《臺灣西方文明初體驗》二版一刷。臺北：麥田出版社。

陳龍廷（2010）．〈臺灣人集體記憶的召喚三〇年代《臺灣新民報》的歌謠採集〉，《海翁臺語文學》，104期，頁4-37。

陳龍廷（2010）．《庶民生活與歌謠——臺灣北海岸的褒歌考察》。高雄：春暉。

彭瑞金（2008）．《高雄市文學史》。高雄：高雄市文獻委員會。

黃叔璥（1957）〔1724〕．〈臺海使槎錄〉，《臺灣文獻叢刊4》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

黃得時（1950）．〈關於臺灣歌謠的搜集〉，《臺灣文化》，6（3-4），頁31-38。

新元鹿之助（1917）．〈臺灣鐵道〉，《臺灣鐵道》，56期，頁3-20。

毓文（1935）．〈同好者面影（二）〉，《臺灣文藝》，2（2），頁113。

臺灣總督府（1907）．《臺灣慣習記事》。臺北：臺灣慣習研究會刊行。

臺灣總督府史料編纂會（1918）．《打狗燈臺、舊燈火ヲ撤シ新燈火ヲ點ス》。臺灣：臺灣總督府史料編纂會出版。

稻田尹（1941）．〈臺灣歌謠研究（一）〉，《臺大文學》，6（1），頁42-50。

稻田尹（1943）．《臺灣歌謠集》。臺北：臺灣藝術社。

橋本白水（1916）．《臺灣旅行案内》。臺北：藤崎富惣。

附錄／

表1 日治時代臺灣褒歌詞彙分析統計表

歌謠文獻來源	植物	動物	器物	地名	人名
平澤丁東（1917）．《臺灣の歌謠と名著物語》	27	14	15	24	11
片岡巖（1921）．《臺灣風俗誌》	43	2	5	2	8
東方孝義（1935）．〈臺灣人の文學〉	5	2	3	5	2
李獻璋（1936）．《臺灣民間文學集》	79	21	51	36	26
稻田尹（1943）．《臺灣歌謠集》	10	10	16	4	1
總計	164	49	90	71	48
比例（％）	32	10	18	13	9

製表人：陳龍廷