



「2022 寫高雄——屬於你我的高雄歷史」

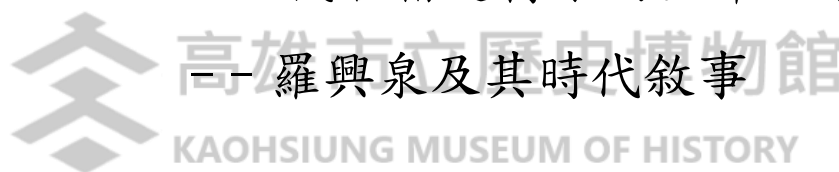
出版及文史調查獎助計畫

研究成果報告書

計畫案名

一位二世代客籍運轉手的生命故事

——羅興泉及其時代敘事



執行單位

陳玉美

結案日期

2023 年 12 月

（研究成果報告書僅供參考，未經作者同意請勿引用）

一位二世代客籍運轉手的生命故事－羅興泉及其時代敘事

陳玉美副教授

崑山科技大學空間設計系

一、前言

過去正史總是書寫著帝王將相或英雄偉人的豐功偉績，因為他們被認為是歷史的創造者，是歷史的主角，現在很多的歷史研究卻是將眼光投注在尋常百姓的日常生活、生老病死、婚喪喜慶、喜怒哀樂，走入芸芸眾生的世界，體會底層社會的主體和生命的核心，以小人物的生活、命運，寫就了「小歷史」。¹

近年來，個人投注在尋常人家的家族史研究，關注二世代台灣人的生命故事、家國情懷與身分認同研究，也是著眼於「小歷史」的研究。為的是想記錄在那個政權轉換的年代，台灣人的歲月刻痕與日常生活，在整個時代裡記錄著的生命印記。一位二世代客籍運轉手的生命故事－羅興泉及其時代敘事，正是在這樣的背景下被思索探討的。

所謂的二世代，以當代臺灣史發展，筆者將之界定為經歷日本及國府統治兩個時代的臺灣人。羅興泉生於明治 42 年(1909)間，逝世於民國 70 年 (1981)，跨過日治與國府兩個時代。個人進行舊城楊家研究時，有幸得以認識楊進復長女婿羅錦銓，羅錦銓是羅興泉長子，生於昭和 9 年 (1934)，為教育界前輩，先後任職三信高商、正修工專與開南商工的教師，民國 51 年 (1962)與任職於舊城國小的教師楊雅美結婚，本文有關羅家資料與口述部分大多由羅錦銓提供。

羅錦銓先祖為新竹客家人，祖父時代移居屏東潮州，父親羅興泉長於此，少時任職於潮州貨運公司(潮州トラク會社)²當捆工，時老闆范石養以其公學校畢業人又樸實勤勞，乃提供他 300 元費用入學運轉手講習所，接受訓練。昭和 5 年 5 月(1930)羅興泉考取汽車駕照，成為潮州「隆興自動車部」駕駛，從此開展了他的運轉手生涯，也改變他的人生走向。³

1940 年代，逐漸都市化的高雄，吸引著羅興泉，為尋求更好的生活條件，舉家搬來高雄，羅興泉先是在民間貨運公司(高雄トラク會社)⁴擔任運轉手，因故轉

¹ 林富士，《小歷史：歷史的邊陲》臺北市：三民書局，自序，民國 89 年出版。

² 羅錦銓初期提供他父親羅興泉任職的公司名稱叫潮州貨運公司，日文的部分是他自己翻譯的。後來筆者以昭和 9 年(1934)日人小松豐出版社出版旅遊導圖「潮州庄」街道圖讓他辨識，他才想起來他小時候是住在「隆興自動車部」倉庫旁邊的房子，因此他向筆者推估這應該是他父親的老闆范石養的貨運公司的名稱。關於范石養的貨運公司筆者幾次前往潮州訪查，尚無資料。因此暫以「隆興自動車部」為羅興泉在潮州任職的公司，以下從之。

³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2021 年左營埤子頭羅宅。

⁴ 這裡並非公司名稱，而是指羅興泉任職貨運公司，羅錦銓以現在的說法翻譯成日文，他並不知道他的父親當時在高雄任職的貨運公司的名稱。

往任職於高雄車管處(高雄バス會社)擔任運轉手。⁵昭和 15 年(1940)，日本將萬丹港擴大改建為重要的軍事基地，昭和 18 年(1943)日本海軍將在臺灣最高指揮機關—警備府，由澎湖馬公遷到高雄左營。⁶羅興泉遂到左營海軍施設部應徵，當時面試長官中曾根康弘雇用其擔任大卡車運輸司機，有時擔任中曾根康弘的司機，成為日本海軍士官。⁷

昭和 20 年(1945)，戰後國民政府接收左營海軍，羅興泉由日本士官變成中華民國的海軍士官，主要工作仍然是擔任大卡車運輸工作，直到退休，羅興泉還拿到戰士授田證。⁸

本研究擬透過羅興泉生涯探討三方面的議題：其一，作為客家籍的身分由北部移居南部高屏地區的生活經營、族群關係與地方社會的聯結；其二，作為一個日治時期運轉手，羅興泉如何搭上臺灣交通史上的汽車興起年代及其運轉手的職涯與當時代歷史敘事；其三 作為海軍士官，羅興泉在高雄海軍施設部/海軍司令部，從戰前到戰後的經歷，本文以一位士官長的視角與生命歷程來書寫二世代台灣人面對政權改變之因應與處遇。



照片說明：本文主人翁羅興泉及其夫人羅阿妹(原名鄒窗妹)女士。羅興泉生於 1909 年逝於 1982 年。照片提供者：羅錦銓。

⁵ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

⁶ 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

⁷ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

⁸ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

二、北客南移

(一)豫章堂羅家

羅錦銓表示其先祖為廣東潮州府梅縣客家籍，移居新竹北埔，至其祖父輩，叔公們遷居屏東潮州，漸有家底。留在老家的祖父羅阿雲因為被騙，負債累累，乃舉家搬遷到屏東潮州投靠弟弟們，⁹羅錦銓的父親羅興泉是羅阿雲的長子。

羅家的堂號是豫章堂¹⁰，根據羅家「豫章堂上羅氏歷代始太高曾顯祖考妣之神位」，從第 10 世祖羅廷宰延續到羅興泉已經是第 20 世，羅興泉生於明治 42 年(1909)5 月 29 日，為第 19 世羅時雲之長男，羅時雲在日治時期戶籍資料名為羅阿雲，生於明治 18 年(1885)5 月 13 日，居住地為新竹廳竹北一堡大壠庄土名下大壠百十九番地。¹¹依照日治時期行政區域改制，大正 9 年(1920)以前，羅家地址為新竹廳北埔支廳竹北一堡大壠庄土名下大壠；大正 9 年之後，行政地區改為新竹州竹東郡寶山庄大壠字下大壠，即現在的新竹縣寶山鄉油田村¹²。因此在口述訪談時，羅錦銓有時說家族來自北埔，有時表示是竹東地區，其來有自。¹³

羅阿雲的妻子江氏圓妹生於明治 21 年(1888)3 月 4 日，是新竹廳竹北一堡草山庄 65 番戶¹⁴邱送的媳婦仔，於明治 36 年(1903)10 月 16 日與羅阿雲婚姻入戶¹⁵。羅阿雲因為在家鄉被騙以致負債累累，大約在大正 6 年(1917)¹⁶間，當時羅興泉約 8 歲左右，舉家遂遷居屏東潮州三共里，投靠早年移居潮州的弟弟們。¹⁷根據羅江圓妹戶籍資料記錄：「原住高雄縣潮州鎮三共里 19 鄰，民國 39 年(1950)1 月遷入長治鄉，民國 50 年(1961)8 月申請遷居高雄市左營區埤東里 8 鄰，9 月遷入，民國 53 年(1964)8 月因大葉性肺炎病死」。¹⁸

第 18 世祖羅兆山是羅阿雲之父、羅興泉的祖父，羅兆山登記在日治時期戶

⁹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，民國 111 年(2022)7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

¹⁰ 豫章羅氏是發源於江西南昌的一個江右民系家族，始祖是西漢時期的大將羅珠。據《江西通志》載：「羅珠漢高祖時跟隨灌嬰，平定豫章，有功德於民」。羅珠公，字懷漢，仕漢惠帝，先為「治粟內史」，後改為「大農令」，故世稱為「大農公」，羅珠與灌嬰平定了九江郡。漢景帝時，在南昌一帶置豫章郡，建築城堡，並環城廣種豫章樹（樟樹），其後世子孫遂被稱為豫章羅氏。(百科知識，) <https://www.jendow.com.tw/wiki/%E8%B1%AB%E7%AB%A0%E5%A0%82>

¹¹ 參閱「羅家日治時期戶籍資料」。

¹² 資料來源：<https://taiwancivilgovernment.ning.com/group/shinchiku/page/2472909:Page:121187>

¹³ 羅錦銓口述訪談時，一說北埔客家；一說竹東客家，淵源日本大正 9 年((1920)行政地區改制。

¹⁴ 大正 9 年以前為新竹廳北埔支廳竹北一堡草山庄；大正 9 年之後改制為新竹州竹東郡寶山庄寶山。

¹⁵ 參見「羅家日治時期戶籍資料」。

¹⁶ 參見「羅家日治時期戶籍資料」，羅阿雲與祖母在大正六年((1917)三月七日分戶。

¹⁷ 羅錦銓口述，另外參見「羅家日治時期戶籍資料」。

¹⁸ 參見「羅家日治時期戶籍資料」，羅江圓妹於民國 50 年 8 月遷居高雄市左營區埤東里 8 鄰，乃是任職於左營海軍的羅興泉為母親辦理眷補之用，羅江圓妹仍住長治鄉老家，並未搬遷到左營同住，參見羅錦銓口述訪談資料。

籍資料名字為羅名山，他與新竹廳竹北一堡中興庄¹⁹的羅朱氏添妹結婚，羅朱氏添妹生於萬延元年(1860)8月16日，逝世於昭和6年(1930)5月16日，原來是羅家養女，後來與兄羅名山結婚。第十七世祖羅慶清是羅興泉的曾祖父，在日治時期戶籍資料登記為羅阿清，妻子羅鍾氏招妹為竹北一堡八十份庄人²⁰，於嘉永元年(1848)12月婚姻入戶。²¹

羅興泉的妻子羅阿妹，原姓名為鄒窗妹，為新竹上坪人²²，父祖為當地富農，鄒家後來搬到竹東，二戰時期美軍轟炸左營，羅興泉舉家曾疏開到妻子竹東老家避戰。兩人育有三子二女，本文的報導人羅錦銓為長子，生於昭和9年(1934)，畢業於日治時期台南工業學校(現國立成功大學前身)。

羅家於民國49年(1960)向姻親陳恭柱購買現居地，原為閩式傳統的民宅，羅家整理後，取名「豫章堂」，後來改建為五層樓高的現居處。²³



照片 2-4：左營埤子頭路 28 號，原羅家豫章堂房子，現已改建洋樓，該房子於民國 49 年(1960)購自陳恭柱。資料來源：羅錦銓提供。



照片 2-5：羅家「豫章堂上羅氏歷代始太高曾顯祖考妣之神位」
資料來源：羅錦銓提供。

(二)潮州到高雄

關於潮州地區歷史記載，「1720 年代初期，由廣東潮州府等地區粵籍移民前來開墾，以潮州為名逐漸形成街庄……1750 年代，潮州由於人口增多，農產商品交易發達，吸引台南閩籍移民和商家前來拓墾，開設商店，形成閩粵籍民混居雜

¹⁹ 大正 9 年以前為新竹廳北埔支廳竹北一堡中興庄，大正 9 年之後改制為「新竹州竹東郡峨眉庄峨眉字河背 8 番地」，即現今峨眉鄉中盛村，另參見「羅家日治時期戶籍資料」。

²⁰ 大正 9 年以前為「新竹廳樹杞林支廳竹北一堡八十份庄」，大正 9 年之後改制為新竹州竹東郡橫山庄八十分。

²¹ 參見「羅家日治時期戶籍資料」。

²² 大正 9 年以前為「新竹廳樹杞林支廳竹北一堡上坪庄」，大正 9 年之後改制為「新竹州竹東郡竹東庄上坪」。

²³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

處的街庄」。²⁴根據昭和 4 年(1929)出版的《潮州庄要覽》記載，於雍正 4 年(1726)由廣東省潮州府移來多數住民，開墾瘠地，發展農業，及至乾隆 14 年(1749)，移民仍不斷增加。據傳 1750 年代由台南地區移來不少商工業戶，形成市街。²⁵

日治時期，潮州的客家移民主要來自新竹客²⁶。依照羅興泉母親羅江圓妹日治時期的戶籍資料記錄，移居潮州的羅家「原住高雄縣潮州鎮三共里 19 鄰，民國 39 年(1950)一月遷入長治鄉」，可知羅家南遷屏東潮州郡住在三共里。「三共里舊大字名五塊寮，舊小字名打鐵庄，原區分為北勢頭、北勢尾、打鐵庄三個部落，故民國三十五年一月更名為三共里。居民以福佬、客家(新竹客居多)約各半」²⁷。大正年間，新竹客遷居於北勢頭、打鐵庄，早年多以務農為生，²⁸移居潮州三共里的羅阿雲也是務農維生。²⁹

根據羅家日治時期戶籍資料記載，羅興泉生於明治 42 年(1909)，戶籍登記於竹北一堡大壠庄，又羅阿雲與戶主祖母羅鍾氏招妹於大正 6 年(1917)3 月分戶，根據羅錦銓口述，父親羅興泉少年時代長於屏東潮州，因此推估羅阿雲應該是大正 6 年(1920)左右南下屏東潮州投靠弟弟。從羅江圓妹戶籍資料記錄，推估羅阿雲於民國 39 年(1950)遷居長治鄉，但羅家祠堂祖墓皆在潮州鎮。³⁰



照片 2-1：羅興泉父親(羅阿雲)母親(羅江圓妹)，右一是羅興泉的太太羅阿妹(原名鄒

²⁴ 李常吉等編，《潮州鎮志》屏東縣：潮州鎮公所，1998 年，頁 167。

²⁵ 李常吉等編，《潮州鎮志》，頁 167

²⁶ 李常吉等編，《潮州鎮志》，頁 167。

²⁷ 李常吉等編，《潮州鎮志》，頁 117。

²⁸ 李常吉等編，《潮州鎮志》，頁 117。

²⁹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

³⁰ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

窗)。後排右一是羅錦銓，左一、左二是羅錦銓的大弟、小弟，前排右二是么妹羅錦蓮、右四是大妹羅錦華。資料來源：羅錦銓提供。



照片 2-2：羅阿妹(鄒窗妹)與羅興泉的孀母在屏東潮州的住家外面合影。估計約為 1960 年代。資料來源：羅錦銓提供。



照片 2-3：羅興泉/羅阿妹(鄒窗妹)與長子羅錦銓及次子家庭生活照。時任職高雄貨運公司。估計為 1941 年左右。資料來源：羅錦銓提供。

昭和 15 年(1940)，已經結婚生子的羅興泉為尋求更好生活，帶著妻兒從潮州移居高雄，父母則仍居住長治鄉並未隨之移居。日治時期高雄的客家移民主要來自北臺灣的桃園、苗栗、新竹，戰後移民除了北客及中客外，美濃及屏東六堆移民逐漸增加，形成所謂「四大庄頭」——來自新桃苗、台中東勢、屏東、美濃的客家人。³¹來自桃竹苗的北客是在日治初期移墾高雄市三民區到大貝湖(澄清湖)一帶的佃農；中部客以台中東勢客家人為主，在日治中葉，以經營交通運輸業及木材事業為主；日治中葉以後到戰後，則是南部客(高屏地區的六堆)移入高雄以從事公職及碼頭工人為主。³²

客家移民的大量進入高雄市，是在高雄港成為南部最大港口，以及明治 41 年(1908)縱貫鐵路全線開通後。因為工作機會增多，以及有良好交通工具，背井離鄉來到起飛中的高雄市，尋找工作的機會。³³大正時期，東勢客家人(大埔客)集資成立「高雄乘合自動車合資會社」³⁴，以因應當時環境上交通運輸系統的匱

³¹ 高雄市客家事務委員會，〈客家人在高雄〉2016，

<https://chackg.kcg.gov.tw/cp.aspx?n=D46017F915895FE4>

³² 簡炯仁、陳謹瑛、林秀昭，《高雄市客家史》高雄：高雄市文獻委員會，2009。

³³ 王御風，〈高雄市客家族群移民史〉《高雄畫刊》高雄市政府新聞局：2002/8。

³⁴ 「西元 1941 年(民國 30 年)將八家自動車株式會社，整併為高雄乘合自動車株式會社」，台灣光復後西元 1945 年(民國 34 年)才正式改為「高雄汽車客運股份有限公司」。參考「國

乏，此舉培養出許多具有交通運輸技術的客家子弟。³⁵

二次大戰期間，高雄地區因受到猛烈的轟炸，亟需重建。重建主要的建材為木材，當時富有伐木經驗與對木材材質極有瞭解的東勢客家人，紛紛遷徙至高雄，直至今日東勢客家族群在高雄的建材業，仍具有重要的地位與影響力。³⁶戰後，高雄市工商業繁榮鼎盛，促使了另一次大量客家移民的遷入，而此次以高高屏地區的美濃客與屏東客居多。³⁷

竹東羅興泉家族的南移，與上述的客家移民經驗雖不盡然相同，但高屏地區的客家鄉親對羅興泉運轉手開展仍有莫大影響，例如大力提拔他成為運轉手的「隆興自動車部」的老東家范石養即是客家人。

(三) 埤子頭街的客籍人家

在高雄民間車行、公營車行任職後，約莫昭和 18 年(1943)羅興泉轉到左營海軍施設部任職。戰後原居住的日本軍人宿舍(現為左營高中)被炸，羅興泉舉家遂遷到以閩南人為主的埤子頭街，向楊進復租屋居住，羅家可能是當時埤子頭街極少數的客家籍。³⁸

根據羅興泉么女羅錦蓮表示，母親要他們在家說客語，外出說閩南語，所以羅家的子女即使生活在閩南人與外省人居多的左營，也都會講客語³⁹。羅興泉與羅阿妹育有 6 子女，長子羅錦銓畢業於國立成功大學土木系第三屆，次女羅錦華在高雄電子公司上班時認識來自香港的工程師羅永祈，結婚後移居香港，現居香港，么女羅錦蓮現居左營埤子頭老家。由於次女羅錦華居住香港，羅家姑嫂在早年臺灣外匯管制的年代，與楊家姻親女眷在香港與台灣之間作跑單幫的生意。後來進而到中國上海投資，羅興泉的一位孫子就在上海結婚發展，另外長孫與楊家姻親在美投資機械工廠，移民美國。⁴⁰

三、轉變：從捆工到運轉手

(一) 公路時代來臨

日本統治時期，道路事業基礎工程對於臺灣政治、經濟、社會、文化發展

家記憶文庫】湄鼓 429】乘合自動車株式會公共汽車-

https://memory.culture.tw/Home/Detail?Id=476543&IndexCode=Culture_Object

³⁵ 林年進，〈客家文化的推廣與傳承：以高雄市四大庄頭客家社會團體為例〉國立高雄師範大學客家文化研究所碩士論文，2011。

³⁶ 林年進，2011。

³⁷ 林年進，2011。

³⁸ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

³⁹ 羅錦蓮口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

⁴⁰ 羅錦銓、羅錦蓮口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭羅宅。

影響頗鉅，總督府透過修築道路擴張政權至各地方，由傳統道路過渡到近代鋪設道路，由傳統人力車和牛馬車進步到汽車運輸後，汽車由少數特殊階級的所有物變成一般民眾重要的交通工具。⁴¹道路交通的發展，不只改變生活的地貌，也為國家、社會、企業與個人帶來變動。「1920 年代汽車運輸業迅速發達更帶來二次的交通革命，使得交通體系再行整合」，「迨至 1930 年代已形成國鐵、私鐵、汽車、船運、航空相互連結之島內外近代交通網絡，發揮交通設施的綜合性機能，促進地區的發展、人口的流動、資源的開發、產業的興起、物產商品化、資訊的傳遞、文化的傳播，形塑新的生活方式，對臺灣社會、經濟、文化各個層面帶來顯著的發展和變遷，邁向近代化」。⁴²

大正 9 年(1920)，行政區域改制，潮州設郡隸屬於高雄州，下轄潮州庄等 7 庄及山地 57 社。⁴³當時縱貫鐵道開達潮州，重新修築縱貫道路也在大正 8 年(1919)北起基隆南迄屏東，對於台灣西部平原經濟開發，居功厥偉。總之，到大正 12 年(1923)底，潮州除有縱貫鐵路經過外，道路也是四通八達，逮昭和 15 年(1940)潮州至台東的公共汽車通車，此時潮州街已經成為屏東平原南來北往的交通要衝。⁴⁴

與此同時，民間交通事業經營者在潮州蓬勃發展，本來「交通業作為特許行業本應由國家經營以避免被獨佔壟斷」，但「作為後進資本主義國之日本，從明治維新以降即在國家力量不足的前提下，透過強烈監督與保護手段讓民間資本代行國家發展交通」。「日本領有殖民地台灣後更由於本國資本主義尚未確立，因此持續仰賴民間資本經營作為地方交通主力的民營鐵道與公路運輸，不過此時被仰賴的對象主要為台人資本，該業台人資本也就在台灣總督府協助之下進行資本積累。」⁴⁵

就汽車運輸業臺、日經營者，臺人比日人較多。昭和 6 年(1931)1 月營運統計，全臺共有 162 家數，其中臺資 122 家、日資 37 家、不詳 3 家；高雄州共有 25 家數，其中臺資 20 家、日資 5 家。⁴⁶

以潮州庄方面而言，根據昭和 9 年(1934)日人小松豐出版社出版旅遊導圖，其中「潮州庄」街道圖所列的與交通業相關的統計資料如下：汽車出租 2 間、自

⁴¹ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究(1895~1945)》臺北市：師大歷史系，民 97 年，第三章道路改良事業之展開(1926~1936)，頁 257~311。

⁴² 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究(1895~1945)》，頁 367~468。

⁴³ 李常吉等著，《潮州鎮志》，頁 256，潮州郡下轄 7 庄為潮州庄、萬巒庄、內埔庄、港西庄、新埤庄、枋寮庄、枋山庄及山地 57 社。

⁴⁴ 李常吉等，《潮州鎮志》，頁 262~268。

⁴⁵ 陳家豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心 1895~1954》臺北市：政大出版社：政大發行，2018 年，參見第四章第二節台灣汽車運輸業的資本來源，頁 137~153。

⁴⁶ 陳家豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心 1895~1954》，頁 139。

動車家數 6 間、自轉車店 8 間，其他相關公司或機關 5 間。⁴⁷

表 3-1 日治時期潮州地區交通運輸家數統計表

資料來源：昭和 9 年(1934)小松豐出版社出版旅遊導圖，「潮州庄」。陳玉美分類整理統計。

名稱	公司行號/店名	名稱	公司行號/店名	
汽車出租公司	潮州タクシー	自轉車	英倫自轉車店	
	壽山タクシー		敏輪自轉車店	
自動車	大武自動車部		德豐自轉車店	
	潮恆自動車會社		新玉興自轉車店	
	隆興自動車部		鄭碧自轉車店	
	南雄運輸會社	其他相關	國際通運出張所	
	日榮運送店		協勝運送店	
	裕豐自動車會社		安順製車店	
自轉車	潮輪自轉車店		振興馬車製造所	
	武智自轉車店		生和自動車商會	
	永進自轉車店			

根據昭和 4 年(1929)出版的《潮州庄要覽》，「交通運輸機關」：「大正十二年始以潮州為起點通達枋寮、東港、萬巒三地公共汽車營業已准許。」而當時潮州各類交通工具數目，統計如下⁴⁸：

自動車	摩托車	腳踏車	人力車	牛車	荷車	轎車	三輪車
24	5	1242	5	345	8	4	114

資料來源：黃麗霞等編輯，《追尋潮庄：潮州人的老照片》屏東縣潮州鎮：藍色東港溪保育協會，2000 年，頁 17。

就運轉手而言，從大正 14 年(1926)開始，當時全臺從事汽車駕駛(運轉手)這個行業就逐漸以臺人為主，臺日人的比例如下⁴⁹：

1926 年	臺日人比：1.25:1	1932 年	臺日人比：3:1
1928 年	臺日人比：2:1	1939 年	臺日人比：4.5:1

資料來源：陳志豪，《從臺車到巴士一百年台灣地方交通演進史》，頁 125-127

⁴⁷ 李常吉等，《潮州鎮志》，頁 29~43。

⁴⁸ 黃麗霞等編輯，《追尋潮庄：潮州人的老照片》屏東縣潮州鎮：藍色東港溪保育協會，2000 年，頁 17。

⁴⁹ 陳志豪，《從臺車到巴士一百年台灣地方交通演進史》，頁 125-127。

(二)恭逢其盛

羅興泉少時跟著經商失敗的父親舉家來到屏東潮州投靠叔叔們，羅家由新竹州搬遷高雄潮州居住，羅興泉在這裡遇到影響他至鉅的自動車會社社長范石養。民國 111 年(2022)與羅錦銓訪談時，羅錦銓表示父親羅興泉是在潮州貨運公司(潮州トラク會社)，但是經過查詢各項資料找不到該公司，比較相近的是筆者在屏東縣潮州鎮訪問朱美雅女士，朱女士表示他的伯父朱金榮在日本時代經營「潮州汽車行」⁵⁰。

經給予羅錦銓觀看昭和 9 年(1934)日人小松豐出版社出版旅遊導圖的「潮州庄街道圖」，當看到「隆興自動車部」，羅錦銓才回憶起小時候全家就住在「隆興自動車部」倉庫旁的房間，因此他推估范石養的汽車公司名稱應該為「隆興自動車部」，羅興泉就是任職該公司。⁵¹

初期羅興泉在「隆興自動車部」⁵²擔任捆工，時老闆范石養以羅興泉畢業於公學校人又樸實勤勞，乃提供他 300 元費用入學運轉手講習所，接受訓練。⁵³昭和 5 年(1930)時年 21 歲的羅興泉考取汽車駕照，成為「隆興自動車部」駕駛，從此開展了他的運轉手生涯。根據小松豐出版社出版旅遊導圖的「潮州庄街道圖」，日治時期「隆興自動車部」位在潮州火車站前，後來潮州鎮經過都更，「隆興自動車部」遺址已經不復蹤影了，筆者曾多次到潮州訪談，所接觸者已無人知道該車行。

⁵⁰ 朱美雅自宅口述，陳玉美採訪，112 年 4 月 15 日。朱美雅女士 33 年次，先生林景恩 31 年次，潮州維新餅店後代，目前二人皆已退休，筆者經由李常吉先生引介到府訪問他們賢伉儷。李常吉先生 38 年次，春光國中退休教師，《潮州鎮志》編著者之一，蒙贈《潮州鎮志》，特此致謝。

⁵¹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 4 月 16 日，左營埤子頭自宅。

⁵² 羅錦銓口述，原先羅錦銓表示羅興泉是在潮州貨運公司(潮州トテク會社)，經給予「昭和 9 年(1934)日人小松豐出版社出版旅遊導圖的「潮州庄」街道圖」羅錦銓才回憶起小時候全家住在「隆興自動車部」倉庫旁的房間，因此推估范石養的汽車公司名稱為「隆興自動車部」。

⁵³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。



圖片 3-1：昭和 9 年(1934)日人小松豐出版社出版旅遊導圖「潮州庄」街道圖局部，紅框部分是筆者框出「隆興自動車部」、「隆興商會」的位置所在。

資料來源：李常吉等編，《潮州鎮志》，屏東縣潮州鎮公所出版，1998 年，頁 34-35。

根據日治時期自動車講習所規定，學習駕駛在學歷上至少需公學校畢業，費用方面，本科學費 80 員左右，修業期間需時 3 個月。當時擔任汽車駕駛是個待遇不錯的職業，尤其是大正 13 年(1924)全台擁有汽車駕照者只有 130 人，但全台有汽車 620 輛，⁵⁴因此吸引了不少有志之士投入運轉手的報考。昭和 5 年(1930)3 月 11 日臺灣日日新報導「高雄州下運轉手試驗」，該期高雄州自動車運轉手報考者，總數 520 餘名，較之前期，約增加 200 名。該期 3 月 7,8 兩日預備測驗，9 日學科測驗，10 至 13 日實地測驗，14 日追加測驗。」⁵⁵

根據羅興泉留下照片資料(參考照片 3-2)，時年 21 歲的羅興泉應該是報考本期駕駛考試，而在同年 5 月正式取得「免許(汽車駕照)」，成為「隆興自動車部」駕駛，從此開展了他的運轉手生涯。⁵⁶

當時「汽車駕照考試並不容易，通過率平均在 5%~30% 之間，坊間乃應運而生『自動車講習所』，類似今日的汽車駕訓班。」⁵⁷從羅興泉現存的照片來看，羅興泉參加的運轉手講習所，位於高雄旗津地區的中洲，由於留下來的照片並無特別註明地方，緣於影像中機關署名有「中洲警察」，推估應為中洲地區，照片正

⁵⁴ 陳志豪，《從臺車到巴士一百年台灣地方交通演進史》，頁 122-123。

⁵⁵ 臺灣日日新報，〈高雄州下運轉手試驗〉，昭和 5 年 3 月 11 日

⁵⁶ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

⁵⁷ 陳志豪，《從臺車到巴士一百年台灣地方交通演進史》，頁 123。

面有羅興泉親自書寫「民 19、5」，因此推估羅興泉應該是昭和 5 年(1930)5 月考取運轉手駕照。(參見照片 3-2)



照片 3-2：羅興泉於昭和 5 年(1930)在「自動車講習所」訓練，5 月取得運轉手免許(駕照)。資料來源：羅錦銓提供。



照片 3-3：運轉手講習所時期的羅興泉。資料來源：羅錦銓提供。



圖片 3-4：運轉手講習所時期的羅興泉(右)與同期。資料來源：羅錦銓提供。

即使經過嚴格駕駛訓練及考試，運轉手發生意外或撞人事件頻傳。以羅興泉所在的潮州地區的自動車會社就發生多起事故，有撞路樹⁵⁸、撞死原住民⁵⁹、撞死

⁵⁸ 例如高雄潮州郡潮州庄豐裕自動車會社運轉手蘇阿炎駛往東港，途至八老爺附近，因為後面郵便物運搬自動車疾駛而至，欲避不及，致撞路樹，車體機關破損甚巨而運轉手亦被玻璃刺傷顏面數處，治療需兩週間，幸乘客無礙，然以受驚不小云。參見臺灣日日新報，〈自動車撞樹傷運轉手〉，昭和 5 年 6 月 3 日。

⁵⁹ 高雄潮州郡潮州庄運轉手邱添丁渝 8 日下午 4 點 30 分左右，從潮州開往恆春，途經潮州郡

幼童⁶⁰、翻覆到田裡⁶¹、掉入排水溝⁶²等等。就因為運轉手常有事故發生，因此，為提升運轉手駕駛品質，昭和 6 年(1931)高雄州內的南北兩大自動車組合幹部及支部長乃進行會商，「決定運轉手表彰內規制定，今後對同一營業者，二年中無事故，成績優良運轉手，授與表彰狀，更對三五年間，與前同樣成績優良人，受予表彰狀，並贈表彰記章」。⁶³

不過運轉手頻頻發生事故，除了與技術、道路施工設備品質及行人交通安全知識有關以外，也可能與駕駛過勞有關。例如，昭和 10 年(1935)2 月 24 日，行駛於潮州與恆春間唯一交通公司潮恆自動車株式會社的 10 名運轉手中的 8 名，以及南雄運輸會社的 14 名中的 6 名運轉手，共 14 名運轉手聯合起來進行罷工，乃因資方潮恆與南雄兩汽車公司經由協定，強制運轉手每日往返潮州、恆春間駕駛，導致運轉手勞務過重，運轉手不堪勞累乃聯合罷工，後來經過潮州、恆春兩郡的警察課出面邀集勞資雙方進行調停，才於同月 25 日圓滿落幕。⁶⁴

四、機遇：親王的運轉手

(一)高松宮宣仁親王行啟台灣

高松宮宣仁親王（たかまつのみや のぶひとしんのう）生於明治 38 年（1905）年 1 月 3 日，逝世於民國 76(1987)2 月 3 日，為日本大正天皇與貞明皇后的第三皇子、昭和天皇的弟弟。昭和 5 年(1930)2 月 4 日與德川喜久子結婚。

⁶⁵

根據文獻，高松宮宣仁親王訪臺有案可查者三次，分別為大正 15 年(1926)、昭和 3 年(1928)、昭和 8 年(1933)，遍查現有的文獻並未有昭和 5 年(1930)來臺紀錄。⁶⁶

大正 15 年（1926）高松宮宣仁親王前往英國留學時，曾順道來臺巡視，訪問行程自 4/5 日到 4/17 日⁶⁷，4/5~4/9 日在澎湖馬公主要是軍事視察，4/10~4/11 日參訪高雄、屏東與台南，除了軍事視察之外，還巡視高雄州廳、製糖廠、臺南

枋山庄南勢湖派出所附近撞倒四個蕃人，南勢湖警局將傷者送醫，運轉手被調查。參見臺灣日日新報，〈本島人 運轉手 が蕃人四名を轢く 高雄州 潮州 庄での椿事〉，昭和 7 年 1 月 10 日。

⁶⁰ 臺灣日日新報，〈撞死幼兒，運轉手被拘〉昭和 8 年 12 月 2 日。

⁶¹ 臺灣日日新報，〈自動車が 排水溝に轉落 運轉手 は無事〉1935 年 4 月 5 日

⁶² 臺灣日日新報，〈自動車が 排水溝に轉落 運轉手 は無事〉昭和 10 年 4 月 5 日

⁶³ 臺灣日日新報，〈對優良運轉手受表彰狀〉昭和 6 年 3 月 6 日

⁶⁴ 臺灣日日新報，〈潮州 恆春間乗合車 運轉手 罷業解決〉昭和 10 年 2 月 28 日

⁶⁵ 參考維基百科。[https://zh.wikipedia.org/zh-](https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%AB%E6%9D%E5%AE%E5%AE%E5%AE%E3%E4%BB%E8%81%E8%A6%AA%E7%8E%8B)

[tw/%E9%AB%E6%9D%E5%AE%E5%AE%E5%AE%E3%E4%BB%E8%81%E8%A6%AA%E7%8E%8B](https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%AB%E6%9D%E5%AE%E5%AE%E5%AE%E3%E4%BB%E8%81%E8%A6%AA%E7%8E%8B)

⁶⁶ 陳煒翰，〈日本皇族的臺灣行程：蓬萊仙島菊花香〉，頁 214~238。

⁶⁷ 陳煒翰〈日本皇族的殖民地視察〉國立師範大學歷史研究所碩士論文，2017。

一中(現在台南二中)⁶⁸、臺南第二高等女學校(今國立臺南女中)⁶⁹、神社、養殖場，以及在視察步兵第二聯隊本部(現在的成功大學的榕園)種植第三棵榕樹⁷⁰。

4/12 巡視台中州及高雄三塊厝海軍無線受信所。4/13~4/15 乘坐軍艦扶桑由東海岸北上抵達基隆港。4/16~4/17 巡視基隆港及臺北各地並結束行程。

昭和 3 年(1928)5 月 5 日至 5 月 11 日，隨練習艦隊遠洋航海途經來臺，行程主要在基隆、臺北及澎湖地區。⁷¹

昭和 8 年(1933)海軍大演習來臺視察高港、屏東，行啟時間為 7 月 9 日~7 月 12 日，四天的行程主要在高雄州的高雄、屏東。⁷²其中屏東行程包括到恆春下榻四重溪溫泉旅館，潮州到恆春兩日，行程的駕駛應該是由羅興泉擔任。⁷³

(二)高松宮宣仁親王 1930 年新婚蜜月之旅遊臺探討

恆春四重溪地方民間相傳，高松宮宣仁親王新婚蜜月，曾到恆春四重溪泡溫泉。⁷⁴關於昭和 5 年(1930 年)新婚蜜月之旅遊臺，恆春民間傳說見於四重溪清泉旅社太子湯解說牌：「當時，這裡曾是日本親王高松宮宣仁及妻子蜜月之地」，清泉旅社當年稱「山口旅館」。⁷⁵

本研究報導人羅錦銓在民國 101 年(2022)最初口述時，曾表示其尊父羅興泉任職潮州自動車會社時，從自動車講習所卒業拿到「免許」(駕照)後，高松宮宣仁親王新婚與妻子德川喜久子來台度蜜月時，屏東潮州至恆春旅程，是由羅興泉擔任司機駕駛，當時羅興泉年僅 21 歲。⁷⁶

以上兩件記載，似乎說明昭和 5 年(1930)高松宮宣仁親王新婚蜜月之旅曾來臺灣，但筆者查詢當時報紙與文獻紀載，高松宮宣仁親王新婚蜜月之旅是到歐洲，

⁶⁸ 臺灣國定古蹟編纂研究小組，日治大正 15 年(1926)日本高松宮宣仁親王到訪台南第一中學校舊照今之臺南二中，2015 年 12 月 31 日。

⁶⁹ 國立臺灣歷史博物館，《高松宮殿下御成記念寫真帖》，2019/01/09 編目，參閱《典藏網》<https://collections.nmth.gov.tw/CollectionContent.aspx?a=132&rno=2005.008.1479>

⁷⁰ 孟慶慈報導，2014/4/22〈成功大學榕園三大榕樹 日本太子裕仁兄弟親植〉自由時報。根據孟慶慈引用文史學者蔡顯隆調查，成功大學榕園三大榕樹，分別是大正十二年(1923)裕仁皇子種植中間的那棵大榕，大正十四年(1925)第二皇子雍仁種植東側那棵大榕，西側那棵就是第三皇子宣仁種植的。

⁷¹ 陳煒翰，《日本皇族的臺灣行程：蓬萊仙島菊花香》台北市：玉山社，2014 年，頁 226~227。

⁷² 陳煒翰，《日本皇族的臺灣行程：蓬萊仙島菊花香》，頁 238~239。

⁷³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。羅錦銓表示父親生前常提及年輕時在潮州任職自動車會社，曾擔任行啟台灣的高松宮親王由潮州到恆春的汽車駕駛。

⁷⁴ 例如恆春四重溪溫泉旅社。

⁷⁵ 參見四重溪清泉旅社太子湯解說牌。

⁷⁶ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 07 月 15 日，左營埤子頭羅宅。

⁷⁷昭和 5 年 (1930)期間，高松宮宣仁親王雖然有到新加坡、香港的紀錄，⁷⁸但該年卻未見到來臺灣的紀錄，此其一也；其次，日本皇族訪臺名單，未見喜久子妃來臺紀錄，此其二也；再者，根據羅興泉照片檔案及羅興泉的運轉手「免許」測驗及格資料，經筆者與報導人羅錦銓經過多方的討論推定應為昭和 5 年(1930)5 月⁷⁹。推估日本當局在臺安排人員，不可能以剛拿到駕駛執照不久之運轉手擔任親王座車的駕駛，此其三也。據此，則高松宮宣仁親王及喜久子妃在昭和 5 年 (1930)曾來臺蜜月純屬謠傳，並無此事。

本研究口述者羅錦銓於民國 111 年(2022)曾到四重溪旅遊，看到四重溪清泉旅社太子湯的解說紀載，遂將此訊息與父親曾告訴他的，曾受命自潮州載送高松宮宣仁親王到四重溪經歷連結，這兩件事混淆，讓羅錦銓誤認父親羅興泉是昭和 5 年(1930)擔任親王的駕駛。⁸⁰

(三)親王的運轉手

誠如上述，昭和 5 年(1930)高松宮宣仁親王夫婦的新婚蜜月並未來臺，但是昭和 8 年 (1933)高松宮宣仁親王確曾到臺灣，行啟前後 4 日，主要在高雄州，包括高雄、屏東、恆春等地。

昭和 8 年(1933)7 月，對於臺灣統治當局想必是忙碌又緊張，因為日本皇族共有三位親王訪臺，部分的時間還重疊，其中久邇宮朝融王的行程以基隆、臺北、高雄港、澎湖馬公為主，日期為 7 月 4 日至 7 月 13 日；伏見宮博義王的行程為澎湖馬公、高雄港、臺南、嘉義、臺南、高雄，日期為 7 月 8 日至 7 月 13 日；高松宮宣仁親王的行程為高雄港、高雄、屏東、恆春、高雄，日期為 7 月 9 日至 7 月 12 日。⁸¹

表 4-1 昭和 8 年(1933)高松宮宣仁親王臺灣行啟行程

資料來源：陳煒翰，《日本皇族的臺灣行程：蓬萊仙島菊花香》，頁 238。陳玉美整理製作。

日期	行程	住宿地
7/9	高雄港入港	軍艦高雄
7/10	高雄港—高雄車站—屏東車站—溪州車站—南勢湖—恆春種畜之所—鵝鑾鼻燈塔—鵝鑾鼻無線電信所—四重溪	四重溪泊所

⁷⁷ 臺灣日日新報，〈高松宮同妃兩殿下 外遊歐美批准 宮內省正式公表〉、〈欽使訪問英西 高松公殿下奉旨渡歐 四月二十一日由橫濱啟旌〉昭和 5 年(1930)3 月 14 日。

⁷⁸ 臺灣日日新報，同註釋 67。

⁷⁹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 03 月 18 日，左營埤子頭自宅。

⁸⁰ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 03 月 18 日，左營埤子頭自宅。

⁸¹ 陳煒翰，《日本皇族的臺灣行程：蓬萊仙島菊花香》，頁 238。

7/11	四重溪泊所—石門古戰場—琉球藩民墓—南勢湖—溪州車站—屏東車站—鳳山車站—內外食品會社工廠(鳳山農場)—內外食品會社高雄事務所—合同水產工業會社高雄工廠—高雄港	軍艦高雄
7/12	高雄港—壽山館—高雄港	

7月10日，高松宮宣仁親王自高雄港到高雄火車站搭乘火車南下屏東、潮州，來到了縱貫鐵路線終站溪州⁸²，在此轉乘汽車再下恆春半島。誰將是親王的運轉手？早在親王到達之前，負責安排行程的當局已經秘密進行運轉手的甄選工作了，任職於隆興自動車部23歲的羅興泉經過嚴密的調查並特訓七天後被挑選上了，⁸³擔任7月10日~11日行程的親王的駕駛。⁸⁴在這兩天行程，可以想見羅興泉與親王在車上相處時間不少，他們到底有沒有談話？談了甚麼話？沒有人知道？羅興泉部分並沒有留下任何文字記錄，後代也忘記了父母親曾經的相關事略的談話。

不管是基於酬謝駕駛勞累或禮儀上犒賞，總之，羅興泉收到親王親自題名的一把扇子。羅錦銓表示，屏東的旅程結束後，高松宮宣仁親王曾贈送其父親羅興泉一把親手題字的扇子，這把扇子改變羅家的家運，日後幫忙羅興泉順利拿到高雄貨運公司、高雄車管處的工作，也成就了他與當時海軍施設部主計長中曾根康弘一段上司與下屬的歷史，只可惜後來羅家遺失了這把扇子。⁸⁵

從親王日後出版的日記，高松宮對於這次行程安排表示了「繁瑣的禮儀，好失望」、「看不到人與車馬通行，好無聊」⁸⁶等等失望的心情。但是高松宮宣仁親王此行讓他成為少數去過鵝鑾鼻，以及唯一一位前往四重溪泡溫泉的皇族。⁸⁷

⁸² 溪州即現在南州，1924年10月縱貫鐵路由潮州延長到溪州站，參見黃麗霞等編輯，《追尋潮庄：潮州老照片集》，頁48。因此高松宮宣仁親王搭乘火車專車至溪州轉搭汽車南下恆春，羅興泉的汽車預先由潮州開抵溪州火車站候命。

⁸³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。

⁸⁴ 筆者按高松宮宣仁親王行程加以推測的。

⁸⁵ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。

⁸⁶ 陳煒翰，《日本皇族的台灣行旅》，頁179-180。

⁸⁷ 陳煒翰，《日本皇族的台灣行旅》，頁179-180。



照片 4-1：羅興泉與載著高松宮宣仁親王的座車合照，其背景是鵝鑾鼻燈塔與神社。
資料來源：羅錦銓提供。



照片 4-2：羅興泉帶著新婚的妻子羅阿妹(鄒窗妹)乘坐汽車到鵝鑾鼻遊玩。左為羅興泉，右為妻子羅阿妹(鄒窗妹)。
資料來源：羅錦銓提供。



照片 4-3：羅興泉妻子羅阿妹(鄒窗妹)，出身於竹東富農家庭。
資料來源：羅錦銓提供。

至於為何羅興泉被選派為親王的運轉手？羅錦銓已不復記憶其尊翁所言。據羅錦銓推論，最主要的原因應該是「隆興自動車部」隔壁為日人開設「潮州タクシ—」，咸信是該公司日籍社長的推薦，因為雙方平日即有互援，羅興泉的人品與技術，獲得信賴所致。⁸⁸

⁸⁸ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 03 月 18 日，左營埤子頭自宅。

五、都會高雄：民營到公營的運轉手

(一)落腳苓雅寮

1940 年代，逐漸都市化的高雄，吸引著各地的人湧入高雄尋求機會，昭和 15 年(1940)為尋求更好的生活條件，羅興泉舉家搬來高雄，從高雄地區人口成長來看，這一年的人口較之前一年昭和 14 年(1939)的 118,435 人增加到 161,418 人，人口增加指數從 20.8%成長到 104.2%。⁸⁹

羅興泉先是在民間貨車公司(高雄トラク會社)⁹⁰擔任運轉手，當時住在高雄苓雅寮，羅錦銓回憶自己幼兒園時還上過「中和幼稚園」，當時父親帶著全家搬來高雄落腳於苓雅寮，羅錦銓於昭和 16 年(1941)3 月於中和幼稚園第四屆畢業，接著就讀東園國民學校(參見圖片 5-2 及說明)。

中和幼稚園是私立幼稚園，成立於昭和 12 年(1937)，當時招收一班學生，保姆一位，學生人數闕如。⁹¹昭和 13 年，招收二班學生，保姆二位，學生人數 78 人，其中男童 59 人、女童 19 人；昭和 15 年，招收二班學生，保姆一位，學生人數 84 人，其中男童 58 人、女童 26 人。昭和 16 年，招收二班學生，保姆一位，學生人數 95 人，其中男童 69 人；女童 26 人。⁹²羅錦銓畢業於昭和 16 年(1941)第四屆。(參見圖片 5-1 及說明)。

東園國民學校創立於西元昭和 10 年(1935)4 月，由第三公學校分出，成立高雄市第四公學校，首任校長木本喜三郎先生。昭和 13 年(1938)4 月改名為高雄市東園公學校，昭和 16 年(1941)4 月改名為高雄市東園國民學校。⁹³

由以上資料推論羅興泉應該是昭和 15 年(1940)左右搬遷高雄。

⁸⁹ 趙祐志，〈日據時期高雄地區企業的發展〉收錄於黃俊傑編《高雄歷史與文化》第三輯，財團法人陳中和翁慈善基金會：高雄，民國 80 年，頁 130。

⁹⁰ 此公司名稱為羅錦銓口述，為日人開設的會社。

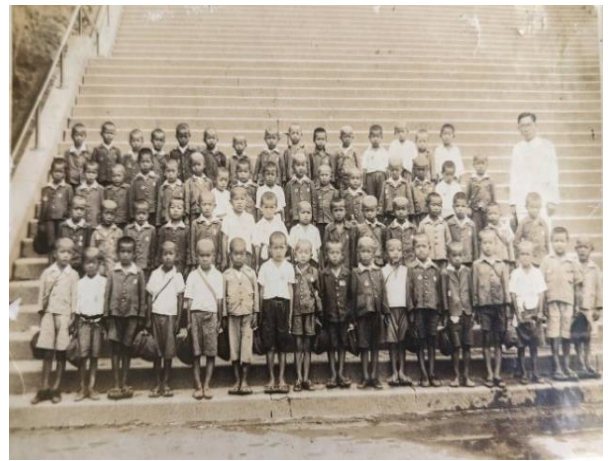
⁹¹ 高雄市發展史編纂小組，《高雄市發展史》高雄巽文獻會：高雄，民 84 年，頁 764。

⁹² 高雄市發展史編纂小組，《高雄市發展史》，頁 764。

⁹³ 參見高雄市大同國小網頁學校沿革。<https://www.ttps.kh.edu.tw/index.php?WebID=105>



照片 5-1：父親羅興泉任職高雄貨運公司時，長子羅錦銓就讀中和幼稚園。1941 年（昭和 16 年）第四屆畢業。資料來源：羅錦銓提供。



照片 5-2：父親羅興泉任職高雄貨運公司，長子羅錦銓就讀東園國民學校（現大同國小）一年級。資料來源：羅錦銓提供。

（二）高雄貨運公司

昭和 15 年（1940）羅興泉舉家遷居高雄苓雅寮，依據報導人羅錦銓表示，羅興泉因親王扇子為媒介很快地進入日人開設的貨運公司任職，羅錦銓表示他並不清楚公司名稱，僅記得社長為日人，因此羅錦銓辜且以高雄貨運公司稱之。

任職期間尚稱順利，羅興泉因重視教育遂讓長子羅錦銓就讀中和幼稚園、東園國民學校。後來羅興泉介紹弟弟到公司當人力車伕，但弟弟因故與公司的日人社長吵架，盛怒下，把三輪車推倒，人在三輪車上的日人社長遂摔下來。羅興泉深感不好意思，為平息事端，羅興銓除登門道歉外，兄弟倆皆辭職以謝罪，以取得日人社長不走法律途徑解決。因此，羅興泉遂轉往任職於高雄車管處（高雄バス會社）擔任運轉手⁹⁴，當時薪水約為 30 幾元。

（三）高雄車管處

高雄車管處的歷史源流可追溯到日治時期，昭和 3 年（1928），日商大坪與一、高木拾郎、大坪佐苦樂、荒木萬三郎、小川與市、杉原佐一、中村秀，以及高雄陳家的陳啟峰，成立「高雄共榮自動車株式會社」，也就是最早的高雄市

⁹⁴ 此部分由羅錦銓口述，報導人羅錦銓所謂的「高雄車管處」，應該是指「1946 年 2 月 1 日，高雄市政府交通課接收「高雄州自動車工作株式會社」及「自動車講習所」房屋（位於現今高雄市五福三路六十七號處）。同年 4 月 1 日，撤銷交通課，另成立「高雄市政府公共車船管理處」，遷移至高雄市五福三路六十七號處辦公。」參見維基百科 高雄市公車。

<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%AB%98%E9%9B%84%E5%B8%82%E5%85%AC%E8%BB%8A>。

公車。⁹⁵

但根據「港都客運」臉書記載：「高雄市公共車船營運係肇始於昭和 12 年(1937)，由日人伊木十郎獨資經營，當時只有汽油引擎客車兩輛、木殼重柴油機水冷式渡輪一艘。嗣後，因業務逐漸擴展，車輛陸續增加，乃改組為『共榮自動車株式會社』」。⁹⁶

事實上遍查文獻資料，日治時期在台日人企業經理者並無伊木十郎，倒是有高木拾郎，這裡的伊木十郎應是高木拾郎的誤植。「高雄共榮自動車株式會社」，也並非「伊木十郎」獨資。根據研究 昭和 3 年(1928)日籍企業家大坪與一、高木拾郎聯盟創建「高雄共榮自動車」等公司，高木拾郎財力雖不及大坪與一雄厚，在集團中常居大坪的副手地位，但其外交手腕似更靈活，故所建立的人脈關係較大坪更廣闊。⁹⁷昭和 7 年(1932)大坪與一過世後，該集團的領導權遂為高木拾郎掌握。⁹⁸

昭和 17 年(1942)，「高雄州市役所將『共榮自動車株式會社』收歸公營，成立『交通科』，專營公共車船業務，當時，社會各階層人士均以公共車船為主要交通工具，第二次世界大戰爆發，公共汽車悉為日軍所用，客運業務遂告停頓。」

⁹⁹

按照羅錦詮的推算，全家隨父親搬遷高雄苓雅寮約於昭和 15 年(1940)，昭和 17 年(1943)父親轉職到左營海軍，因此羅興泉在高雄公、私立汽車公司服務應該是介於 1940~1943 年之間。因為車管處的月薪大約 30 多元，羅興泉才想要轉職到薪水較高的左營海軍。

六、大日本帝國海軍警備府施設部士官

(一)左營海軍施設部成立

由於左營軍港是重要的軍事設施，日軍留存檔案難覓，以致過去之論題不易開展。¹⁰⁰即使國府時期也因相同原因，關於這方面的學術性研究相對較少。2016 年因為左營軍區故事館的開幕，對於左營軍港的才有較為整體性的介紹。根據故

⁹⁵ 中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》東京：力行堂。1985 年 3 月台北成文影印出版。轉引自王御風，〈近代台灣地方議會近代台灣地方議會與領導階層之研究-以高雄市為例(1920-1960)〉國立成功大學歷史所博士論文，頁 2005。

⁹⁶ 轉引自〈港都客運的崛起-愛高雄〉，網址如下

<https://www.facebook.com/khscitybus/photos/a.415601601877293/415605205210266/?type=3>

⁹⁷ 趙祐志，〈日據時期高雄地區企業的發展〉收錄於，黃俊傑編，《高雄歷史與文化論文集》第三輯，財團法人陳中和翁慈善基金會：高雄，1996，頁 173-174。

⁹⁸ 趙祐志，〈日據時期高雄地區企業的發展〉，頁 176。

⁹⁹ 同註釋 96。

¹⁰⁰ 李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉國立成功大學碩士論文，1995。

事館的介紹：「二戰期間日本運用台灣作為南進基地與跳板，1937 年(昭和 11 年)開始將原於壽山北方小漁港-萬丹，擴建為重要軍事基地。軍港地域範圍北起援中港，東倚半屏山，南至壽山北側，總面積為 3700 萬坪，興建警備府、宿舍、工廠、軍需部、海兵團、病院及第六燃料廠等設施，自此大幅改變左營地貌。」

101

臺灣總督府為推動「基地化」政策，於昭和 11 年(1937)8 月設置高雄要塞，負責防衛南台灣，同年 9 月籌劃左營軍港擴建，原位於壽山北方的萬丹漁港，擴建為日本南進政策的重要軍事基地。¹⁰²

1930 年日本在高雄地區在南進政策指導下，各項輕重工業已有基礎，也成為南台灣重要的工業城市。昭和 15 年(1940)，日本將萬丹港擴大改建為重要的軍事基地。昭和 18 年(1943)日本海軍將在臺灣最高指揮機關—警備府，由澎湖馬公遷到高雄左營，命名高雄警備府，¹⁰³成為日本海軍在台灣最高指揮機關。¹⁰⁴高雄警備府下設施設部、工作部、通信隊、海兵團、海軍病院等各機構和部隊。

105

昭和 14 年(1939)以後，隨著左營軍港動工，桃子園、竹子腳與部後等人口稠密地區居民被迫遷村，大部分居民遷往新庄仔，少數則移居內惟，兩地居民因鄰近桃子園，仍回到該地濱海地區從事捕魚維生或到鄰近淺野水泥株式會社工作。¹⁰⁶日治時期左營軍區擁有獨立供水電力系統及鐵路支線，同時規劃下水道系統，以供軍需使用。昭和 16 年(1941)日本海軍在台設立第六燃料廠，提煉自南洋開採回之原油，以供應太平洋戰爭中戰機與軍艦的燃料，並從第六燃料場鋪設海軍各軍港油管，連結軍港內大、小型油槽，以補給軍需使用。¹⁰⁷

(二)與中曾根康弘主計長一段私交

從 1930 年代以後，高雄地區在南進政策指導下，各項輕重工業已有基礎，

¹⁰¹ 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

¹⁰² 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

¹⁰³ 全名為「大日本帝國海軍左營警備府」，訪談時羅錦銓提供該正確的名稱。

¹⁰⁴ 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

¹⁰⁵ 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

¹⁰⁶ 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

¹⁰⁷ 轉引自「左營軍區故事館」展覽解說文。

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

也成為南台灣重要的工業城市，大日本帝國左營海軍施設部的擴大規模，也相對帶來工作機會。

大約在羅錦銓 10 歲左右，也就是昭和 18 年(1943)底，羅興泉遂到左營海軍施設部應徵，當時面試的長官就是施設部主計長中曾根康弘。羅興泉透過高松宮宣仁親王所贈的扇子作為話題，與中曾根康弘相談甚歡，遂被雇用擔任大卡車運輸司機，有時也擔任中曾根康弘的司機，成為日本海軍士官。羅興泉深獲中曾根康弘信任，二人私交不錯，羅興泉的次女羅錦華的日本名字叫「昭子」，即是中曾根康弘為其命名的。¹⁰⁸

羅家因著羅興泉從車管處的運轉手轉換為海軍士官長，遂從高雄前金搬家到左營，羅興泉的薪水也從 30 多元提升到 100 多元，家庭經濟因此大為改善。經濟改善後，羅興泉與父親羅阿雲回到新竹老家將當年的負債，挨家挨戶地還清債務。¹⁰⁹

羅興泉以士官長的身分，全家得以住進原址為日本宿舍的現左營高中，羅家不必與一般的工人(軍伕)擠在城內(北門城內)，直到二次大戰時期，因為美軍的轟炸，宿舍毀了，羅家才搬到埤子頭街向楊進復租房子，日後與楊家結為姻親關係。

昭和 20 年(1945)日本戰敗，某日，中曾根康弘把羅興泉叫到辦公室，想讓他開一輛大卡車回家，打算送他，羅興泉知道同事已經有人如此做了，當時一輛大卡車價值不菲，但接收的桂永清已經公告拿走任何物資者將被槍斃，羅興泉不識中文「槍斃」二字，經問人才知道意思，嚇得他不敢做。¹¹⁰

(三)戰後中曾根康弘曾回訪左營嗎？

中曾根康弘(なかそね やすひろ)生於大正 7 年(1918)5 月 27 日，逝世於民國 108 年(2019)11 月 29 日，享年百歲有餘，戰前他曾任職左營海軍施設部主計長，戰後他歷任眾議員、運輸大臣、防衛廳長官、通商產業大臣、行政管理廳長官，民國 71 年(1982)擔任日本閣總理大臣，接著繼任第 72、73 任首相。¹¹¹

由於中曾根康弘戰前服務於左營，目前左營明德新村日式建築仍保有其舊居，卻缺乏他的相關資料。坊間傳聞戰後他曾回來訪問左營，但是根據羅錦銓的說法，他從未自父親羅興泉處獲得這部分訊息，除非中曾根康弘是密訪，否則既來左營，

¹⁰⁸ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

¹⁰⁹ 錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

¹¹⁰ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

¹¹¹ 參考維基百科。[https://zh.wikipedia.org/zh-](https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E4%B8%AD%E6%9B%BE%E6%A0%B9%E5%BA%B7%E5%BC%98)

[tw/%E4%B8%AD%E6%9B%BE%E6%A0%B9%E5%BA%B7%E5%BC%98](https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E4%B8%AD%E6%9B%BE%E6%A0%B9%E5%BA%B7%E5%BC%98)

父親也還任職左營海軍，不可能不知道或沒見面的道理。¹¹²

倒是民國 56 年(1967)原日本海軍施設部笹原藤太郎老長官來台訪問，羅興泉與日本海軍施設部臺籍舊同袍赴高雄小港機場接機，熱情款待，雖然相隔 22 年，海軍施設部舊同事再相會，大家情誼甚濃，依然恍如昨日一般。笹原藤太郎在高雄大約停留三天，重遊蓮池潭、澄清湖等地，或許坊間把笹原藤太郎來訪訛傳為中康弘。¹¹³

依羅錦銓了解，笹原藤太郎應是日本營造廠承包商，專門承包海軍業務，所以掛在海軍施設部，而羅興泉是海軍大卡車隊，擔任各種物資運輸工作，因此跟笹原藤太郎有長官與下屬關係。¹¹⁴



照片 6-1：民國 56 年(1967)笹原藤太郎訪台(左圖) 海軍施設部舊僚屬到小港機場接機。
照片 6-2(右圖)羅興泉(右邊)與笹原藤太郎在中華路旁合影留念。或許被民間誤傳為中曾根康弘訪問左營。資料來源：羅錦銓提供。

七、美軍轟炸與戰爭時期

(一)二戰時期對臺宣傳單

1. 〈臺灣之將來〉

戰爭除人力動員、武器攻擊外，心戰宣傳與攻勢也是重要一環。昭和 18 年(1943)中美聯軍轟炸台灣的同時，從空飄或境內敵後工作散播傳單。根據羅錦銓筆記：「二戰(1939/1945)，末期中美聯合抗日，於昭和 18 年(1944)元月中旬，B-29 由重慶抵高雄州空飄傳單，當時由嚴父羅興泉任職於日本左營海軍警備府，暗中保存，如被日本刑事發現將面臨拷打灌水之外，另拘留 10 天侍候。」¹¹⁵

¹¹² 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

¹¹³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

¹¹⁴ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

¹¹⁵ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。羅錦銓提供的他對該圖片註解的筆記。

該傳單題名〈臺灣之將來〉，共有中文與日文兩種形式，原文中文內容如下：

所羅門群島會戰以來，日軍連戰敗北，馬尼喇係敵所謂大東亞心臟，金亦已喪失。此外，日本本土及臺灣軍事設施接連被炸。

日本政府雖常藉美言麗辭以誇大其戰果，但世人所宣稱的戰果是誇大其辭，但世人皆知日本將急遽衰弱，最後將被迫由臺灣撤退。

吾賢明之同胞亦必能明如睹火也。

然則臺灣之命運將如何羅斯福邱吉爾蔣介石三大首領於二年前在開羅舉行會議民國三十二年十二月一日開羅宣言公布於世。該宣言謂同盟國決排除日本之侵略主義及帝國主義。決使高麗獨立，並將臺灣歸還祖國中華以謀各民族自由幸福。

黎明將臨臺灣，而吾儕能操祖國言語並恢復我固有文化風俗或自治之日當不遠矣。

我六百萬同胞！！須念及無數革命先烈之偉績並須為民族解放而鬥爭。

須銘記「開羅宣言」！！

前往高雄海外之同胞謹啟¹¹⁶



¹¹⁶ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。羅錦銓提供圖片資料，參見圖片 7-1、7-2。

圖片 7-1 資料名稱：〈臺灣の將來〉 資料提供者：左營羅錦銓 提供時間：2022/07/25	圖片 7-2 資料名稱：〈臺灣之將來〉 資料提供者：左營羅錦銓 提供時間：2022/07/25
---	---

2. 〈開羅宣言〉

除了上述〈臺灣之將來〉傳單外，羅興泉還保留了另一組中日文宣傳單〈開羅宣言〉，該文宣開頭即表明開羅宣言是民國三十二年十二月一日，蔣主席(蔣介石)、羅斯福總統、邱吉爾首相會晤於埃及開羅，三巨頭起草「開羅宣言」，該文宣表示據該著名文件抄錄，內容表明「關於進攻日本之將來軍事行動，各軍使節團已完全同意。中美英三大同盟國已決定以海陸空隊報迪施用殘酷之壓力，此壓力現在增加…」¹¹⁷

宣傳單另外提及同盟國所抱之目的：「自大中華民國三年第一次世界大戰發端以來，日本在大平洋方面所強取或佔領之一切島嶼必須完全加以剝奪，凡日本由中國所竊取之一切領土(例如東北四省台灣及澎湖群島)必須歸還大中華民國並須將日本逐出於其他一切藉暴力與貪婪而佔領之土地以外」。¹¹⁸

宣傳單另外提及同盟國所抱之目的：「自大中華民國三年第一次世界大戰發端以來，日本在大平洋方面所強取或佔領之一切島嶼必須完全加以剝奪，凡日本由中國所竊取之一切領土(例如東北四省台灣及澎湖群島)必須歸還大中華民國並須將日本逐出於其他一切藉暴力與貪婪而佔領之土地以外」。

該宣傳單全文如下：

於大中華民國三十二年十二月一日，蔣主席羅斯福總統及邱吉爾首相會晤於埃及開羅，當時三巨頭起草「開羅宣言」，茲將此歷史上著名之文件之一段抄錄如次：

關於進攻日本之將來軍事行動，各軍使節團已完全同意。中美英三大同盟國已決定以海陸空軍隊暴敵施用殘酷之壓力，此壓力現在增加中。

中美英三大同盟國為遏制並懲罰日本之侵略而現正參與此戰爭。該三國決不為本身而貪求利益且無擴張領土之意。該三同盟國所抱之目的如次：

自大中華民國二一年第一次世界大戰發端以來，日本在太平洋方面所強取

¹¹⁷ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。羅錦銓提供圖片資料，參見圖片 7-3、7-4。

¹¹⁸ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。羅錦銓提供圖片資料，參見圖片 7-3、7-4。

或佔領之一切島嶼，必須完全加以剝奪，凡日本由中國所竊取之一切領土（例如東北四省台灣及澎湖群島），必須歸還大中華民國，並必須將日本逐出於其他一切藉暴力與貪婪而佔領之土地以外。

 開羅宣言 於中華民國三十一年一月一日將主席羅斯福總統及 仰吉爾首相會晤於埃及開羅當時三巨頭起草開羅宣言茲將 此歷史上著名之文件之一段抄錄如次： 關於進攻日本之將來軍事行動各軍使節團已完全同意中美英 三大同盟國已決定以遠陸空軍對暴敵施以殘酷之壓力此壓力現 正增加 中美英三大同盟國為遏止並懲罰日本之侵略而現正 參與此戰爭該三國決不為本身而貪求利益且與擴張領土之意該三 同盟國所抱之目的如次自中華民國三十一年第一次世界大戰發端以來 日本在大平洋方面所強取或佔領之島嶼必須完全加以剝奪凡日本由 中國所竊取之領土例如東北四省台灣及澎湖群島必須歸還大中華民 國並須將日本逐出於其他一切藉暴力與貪婪而佔領之土地以外 2-F0-1	 カイロ宣言 將介石主席ルーズベルト大統領チャーチル首相の歴史的會 談は二年前後のナイロバ行はれ昭和十八年十二月一日附を以つ て所稱カイロ宣言を公にした。その一部は次の通りである。 列強軍事全權使節は来々べき對日軍事作戰に關し完全に見 解の一致を見た。三同盟國は暴敵日本を對し陸海空の三方面より水 断の圧力をもちたすべく決意を表明した。この圧力は既に遂次増強し つゝある。 我々三同盟國の戦望目的は日本の侵略を我々抑制破壊することにあり。 我々は利得や領土擴張を望むものではない。然るに四年第一次世界大戰 の初期に日本が占領した太平洋諸島を日本が、割奪し日本が支那より獲 得した滿洲、澎湖群島を支那共和國に返還せんとするものである。 其他日本が占領した他のすべての領土より日本を逐 出せんとするものである。 2-F0-1
圖片 7-3 資料名稱：〈開羅宣言〉 資料提供者：左營羅錦銓 提供時間：2022/07/25	圖片 7-4 資料名稱：〈カイロ宣言〉 資料提供者：左營羅錦銓 提供時間：2022/07/25

(二)戰時生活回憶

昭和 17 年(1943)美軍開始大規模轟炸台灣本土，左營因為是日本海軍基地首當其衝。羅家遂疏開回新竹老家，當時火車還可以乘坐，但到了新竹，客運已經不能行駛到老家竹東。¹¹⁹

羅興泉帶著羅家家族約 30~40 人，行前先跟中曾根康弘申請了兩張動員令，羅家先乘火車到新竹，羅興泉以動員令到新竹車站徵調兩輛車，將家族人員載運回竹東老家疏開，羅錦銓就在竹東旭國民學校(現在竹東瑞峰國小)就讀一年多，直到戰後才再回來左營舊城國民學校就讀畢業。¹²⁰

¹¹⁹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

¹²⁰ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

八、戰後海軍司令部士官長經歷

(一)士官長職務與榮譽事蹟

戰後國府接收左營海軍，羅興泉由日本士官長變成國府的海軍士官長，於海軍供應部汽車大隊任職，期間逢二二八事件、海南島、大陳、大陸撤退，工作十分艱困，主要工作仍然是擔任大卡車運輸工作，直到退休，羅興泉還拿到戰士授田證。¹²¹

根據羅錦銓口述羅興泉任職期間要事：「值得一提的是，上海中央銀行由蔣經國主導緊急撤退時，大量國庫黃金(條、塊、墩)，由中字號軍艦運往高雄港停泊，在戒嚴時期深夜時段，海總部特別指定羅興泉士官長駕駛 GMC(美式+輪卡)，再由兩位特勤配持手槍及卡賓槍負責押運，由鼓山海港至左營海軍庫存，來往三趟之多，任務完成，獲長官賞識，曾一度為海軍克難英雄，北上總統府接受頒獎。

¹²²

(二)外省籍養子

戰後，羅興泉繼續任職於左營海軍司令部直到退休，從日治時期進入國府時期。戰後初期羅興泉認了五位離鄉背井在台舉目無親的外省籍軍官—黃更新、梁華、李百才、史明鑑、李文康為養子。據羅錦銓表示，先是因工作關係，羅興泉認識海軍少尉梁華，他是鳳山陸校第四軍官班(孫立人創辦的)，畢業後調回海陸。精梁華之介紹再認識其他四位。後來梁華升為海陸少校、黃更新升為憲兵中校、李百才為海軍軍法官，三人已經逝世。史明鑑為海陸上校，李文康為傘兵中校。

¹²³

五人平日在軍中，假日回埤子頭街羅家，羅興泉的國語就是跟他們五個人學習的，因此能在短時間內學會國語，適應戰後國府統治的新局勢，比起當時大多數的台灣人，羅興泉是能操講著相對標準的國語，而羅家當時在埤子頭街應該是唯一會包水餃的本省家庭。¹²⁴

梁華、黃更新、李百才、李文康與史明鑑為羅興泉認養為義子，來台時皆為20多歲的年輕軍官，難免思念家鄉，但年久反攻無望、成家無門，經由羅興泉關係，四處奔走，經親友之介紹，日後的配偶皆是羅家幫忙介紹的本省籍太太，至今梁華、黃更新的後代仍以親人與羅家相處，¹²⁵成為本、外省人融合的一段佳話。

¹²¹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023年3月18日，左營埤子頭自宅。

¹²² 羅錦銓修改本文文稿時，補充說明，2023年6月9日在左營埤子頭自宅。

¹²³ 羅錦銓修改本文文稿時，補充說明，2023年6月9日在左營埤子頭自宅。

¹²⁴ 羅錦蓮口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。

¹²⁵ 羅錦銓、羅錦蓮口述，陳玉美採訪，2022年7月15日，左營埤子頭自宅。



照片 8-1：民國 52 年(1963)10 月羅興泉攝於左營海軍交通隊。

資料來源：羅錦銓提供。



照片 8-1：羅興泉收養的三位義子在羅家豫章堂合影。黃更新、李百才、梁華、羅永祈(羅興泉香港女婿)、羅錦銓、羅錦銓弟弟。

資料來源：羅錦銓提供。

九、二二八事件的回憶

在羅錦銓的口述中，羅家與二二八事件也近在咫尺，一件與父親羅興泉有關，一件與母親羅阿妹有關。

(一)狹路相逢

根據羅錦銓口述，民國 36 年(1947)二二八事件發生，左營海軍司令部派員到高雄大樹小坪頂的自來水廠看守，¹²⁶日本時期建立一條軍用水道直接連通高雄大樹小坪頂自來水廠以供應左營海軍官兵飲用水以及煉油廠飲用水。二二八事件後，左營海軍司令部為顧及海軍飲用水源的安全乃派軍人駕著卡車前往巡察、防守。¹²⁷

¹²⁶ 此一口述與〈二二八一K，-(2)「海軍第三基地司令部處理台灣事變經過詳情報告書」，頁 25~26〉記載相似。「甫於三月一日成立的海軍司令部立刻面臨事件的威脅……；並由警衛二連派官一員、兵十名往大樹水源地保護水源。」轉引自高雄文獻委員會，《續修高雄市志·卷八社會志·二二八事件篇》，高雄市文獻委員會：高雄，1994 年，頁 50。

¹²⁷ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

(二)命運不同

關於左營地區二二八事件，根據羅錦銓的報導，當時有 3 位反抗的高雄市民駕著搶自地方法院院長座車，從苓雅寮往左營方向行駛，據說想前來左營地區發動左營民眾起來參與抗爭，車子行經左營南站，不順從路邊的守軍攔檢繼續行駛，司機被軍人射死，其他二人遂在南站三角公園附近棄車分頭逃亡。當時為中午時分，但二人因為是外地人，對於左營路況不熟，其中一位跑向桃子園方向軍區被捕，另外一人則往勝利路方向逃跑，爬到北門城牆跳進牆內的楊家後院，被楊進復妻子與羅興泉太太收留救治並提供飯食，待到傍晚，楊家門前的哨兵撤離，才安排他趕快逃亡。¹³¹雖然不曉得對方命運如何？兩個女人在那個時代如此作為，實不簡單。

根據羅錦銓口述，逃往桃子園軍區方向的市民不幸被捕，據說是澎湖籍，一個月後海軍當局決定公開槍決該市民。羅興泉被命令將該起事的市民載往左營南門前面的空地執行槍決，當時圍觀的民眾很多，年少的羅錦銓也在圍觀的現場。「世事總是令人扼腕嘆息，同樣的反抗人士，由於對左營地區不熟悉，分開逃亡時，一人逃往桃子園軍區被槍決；另一人逃往勝利路臺人家庭被救。父親無奈奉令載著被捕的反抗人士來到左營城門公開槍決，母親則援救另一個反抗人士的同伴。」¹³²羅錦銓感嘆著在那樣的草菅人命的年代，父母因為命運所迫做著不同的事情。

十、羅興泉為人與處世

(一) 溫厚但善用機會

羅興泉為人樸實念舊，民國 50 年(1961)原潮州貨車公司老東家范石養曾來左營找他尋求資助，當時老東家范石養因為財產為兒子敗光，生活頗為潦倒，由羅興泉叔叔陪伴前來，羅興泉感念老東家當年的提拔，原想要留他在家奉養，但以妻子羅阿妹對於范家兒女有所顧慮因此反對而作罷，只給了大筆金錢資助老東家。¹³³

關於范石養個人資料，目前潮州地區人士，筆者所採訪者，無人認識。從《潮州鎮志》記載，僅得一條，民國 39 年(1950)范石養曾經擔任屏東縣潮州鎮第三屆第二區新生里的鎮民代表，當時范石養已經 64 歲。¹³⁴今推算其歲數當已近 140

¹³¹ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。楊進復次子楊仲川亦曾跟筆者談及此事，咸信確有該事。

¹³² 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023 年 3 月 18 日，左營埤子頭自宅。

¹³³ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

¹³⁴ 李常吉等著，《潮州鎮志》，301 頁。

多歲，因此鄉人多已不識，其事蹟自然無法考證詳細。

羅興泉年少時期因勤奮受到賞識提拔，抓住機會努力向上，從捆工到運轉手，從一般的運轉手到海軍的運輸大隊，經濟生活因此大為改善。但他未曾忘記父親在家鄉的債務，他與父親返回新竹家鄉還清父親的債務，讓羅家在老家名聲重新建立。當潮州的老東家范石養潦倒時，他也及時援助，顯示他的溫厚良善感恩的特質。

羅興泉溫厚的性格也表現在他對待戰敗的日籍教師的態度，日本戰敗後，羅家自老家竹東疏開返回左營埤子頭。羅興泉帶著羅錦銓到左營東國民學校(舊城國小)復學，仍然對羅錦銓日籍老師執之以禮。該日籍老師戰時曾赴戰場，在送別會時曾對學生揚言，要報效國家盡全力殺敵，日本戰敗後返回埤子頭等待遣返日本，雖仍然在學校執教但態度與神氣已非當年。羅錦銓曾經提出質疑，為何還要跟他學習？但為羅興泉勸阻並要羅錦銓對該日籍教師仍要以老師身分尊重之。

135

(二)賢內助羅阿妹素描

羅阿妹原名鄒窗妹新竹竹東上坪人，與羅興泉婚後改名為羅阿妹。據羅錦銓報導，因為是長在富有但妻妾複雜家庭的長女，因此對於人情世故的掌握較羅興泉精準，也因此成為樸拙的羅興泉在家運籌帷幄的賢內助。譬如處理豫章堂房子買賣與姻親的糾紛，羅阿妹阻止家人不用爭論。日後不讓羅興泉涉入姻親與外省海軍上尉的糾紛，都為羅興泉擋下不少的麻煩。¹³⁶

羅興泉內外事情能與妻子商量，凡事審時度勢，不與人結冤，不強出頭，安分守己，這讓他避免掉不必要的麻煩。

(三)長子羅錦銓的教養

羅錦銓是羅興泉長子，生於昭和9年(1934)10月19日，目前年近90歲，長居左營，是羅家第21世。

羅錦銓出生於屏東潮州，根據他的記憶，全家居住在隆興自動車部倉庫旁的宿舍，自他有記憶以來，父親就是從事運轉手工作。大約在昭和15年(1940)全家移居高雄市，居住在苓雅寮。父親任職高雄貨運公司，送他就讀私立中和幼稚園，從他的保育證可以了解，昭和16年(1941)四月五日入學，昭和17年(1942)3月21日畢業，因此也可以推估羅興泉帶著全家自潮州移居高雄苓

¹³⁵ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023年3月18日，左營埤子頭自宅。

¹³⁶ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2023年3月18日，左營埤子頭自宅。

雅寮大約是在昭和 15 年(1940)左右。後來因為因為弟弟與日籍社長的衝突，羅興泉以自己 and 弟弟去職作為條件，換得社長不興訟。羅興泉自是又拿著高松宮宣仁親王贈送的扇子到高雄車管處求職。

大約在昭和 18 年(1943)左右，羅興泉取得左營海軍施設部汽車駕駛職位，他興匆匆跑到左營戶政事務所，要幫全家辦理戶籍轉入事宜，當時他記得自己大約 8 歲多，以此推算，羅興泉應該是昭和 18 年(1943)到左營任職海軍施設部。根據羅錦銓在高雄市左營東國民學校副級長證書，時間為 1944 年(昭和 19)9 月 1 日，這時羅錦銓已經是國校四年級學生了。¹³⁷

戰後羅錦銓進入高雄中學，考取台南工業學校，畢業後先後任職於三信高商、正修工專與開南商工的教師，民國 51 年(1962)與左營教育家楊進復的次女楊雅美結婚，請來左營名人謝耀霖擔任證婚人。¹³⁸



照片說明：羅錦銓與楊雅美於民國 51 年(1962)結婚照。羅錦銓提供。



照片說明：謝耀霖擔任羅錦銓婚禮的證婚人。羅錦銓提供。

十一、結論

羅興泉是經歷過日本與國府統治的所謂二世代，在他的生命前階段，作為一個運轉手，羅興泉搭上臺灣歷史上汽車興起的年代，這不僅改變他的命運，也為他的家庭經濟生活做了突破性改變，不同於困守北埔、潮州務農的父親，羅興泉專業技能讓他可以進入都市高雄一展技能。幸運的機遇讓他再度搭上左營海軍軍港的發展，他的後半生成為日本海軍施設部的士官長與國府時期海軍司令部的士

¹³⁷ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

¹³⁸ 羅錦銓口述，陳玉美採訪，2022 年 7 月 15 日，左營埤子頭自宅。

官。雖非大富大貴，卻也足以安身立命，闔家安樂。

另外他以客籍身分，在日治時期於海軍任職期間，在日人、閩南人生活圈裡活動；到了國府時期則在外省政權、外省人與閩南人人際網絡穿梭。他有外省義子五人，與在地閩南仕紳結為姻親，他的為人處事也受到一定的讚揚，羅興泉的生命故事，將如何告訴我們一個二世代的台灣人處遇與想法，令人有無限期待與設想。

(一)本研究可能成果結論如下：

1. 解讀一個北客家族到南部發展的軌跡，羅興泉的軌跡有跟北客移居南部重疊的部分；也有其獨特的生命歷程，反映客家移民經濟生活與家族發展的不同面貌。
2. 在閩南人、外省人相對較多的左營地區生態，羅家客籍家庭的生活經營、族群關係與地方社會的聯結情況以及作為軍眷家庭，提供一個可觀察的視角。
3. 作為一個日治時期汽車運轉手，羅興泉搭上臺灣交通史上的汽車興起年代，不僅從一個貧農變成一個具有專業技術的運轉手，改變家庭經濟，也見證高雄在1930年代工業都市造就從農村到立足都市的新興家庭。
4. 從日治到國府的二世代，羅興泉及其家人適應國家社會變局，因著政治改變，面臨社會文化可能的失能(如語言、文字、工作)；面臨人群互動關係變遷，如日本時代內地人與島民，閩、客本省人之間，以及戰後與外省人相處，面臨人群互動關係變遷與重疊，顯然羅興泉及其家族頗能應變之。這是羅興泉個人處事與性格相應結果，或許也與客籍在歷史夾縫中生存的需求所造就的能力有關。
5. 從教養來看，羅興泉對於子女的教養仍然是本省家庭觀念，客家的「勤耕兩讀」，在學業上求成就，可能是他的固有價值；但融入進步的時代，也可能是他的思維，他安排長子就讀私立幼稚園，並非當時代同他收入一般的台灣人多數會做的事情。戰後租賃於左營教育家楊進復家屋，楊家重視教育，在實質生活情境中相濡以沫也不無影響其學識即成功象徵的觀念，因此他的兒女沒有一個是走上軍職。就羅興泉個人而言，後半生的軍職也是因為運輸工作而非軍旅出身所致。
6. 就認同而言，羅興泉生而為日本人，從1909~1945年，他當了36年的日本人，後半生36年成為中華民國國民。從口述訪談中，羅興泉子女對於父親認同方面的問題，也表示無法得知父親的真正想法。但在二戰期間羅興泉祕密的收藏了檢到的反日的政治宣傳單，對於戰後的政治卻鮮少議論；雖然就經濟生活而言，羅錦銓表示戰前羅興泉的收入實質上高於戰後，但父親與其岳父楊進復相較而言，對於時局鮮少表示看法。或者羅興泉就像多數人一樣，不管時局如何變遷？他就是努力工作、顧好家庭，對於國家大事鮮少置喙，或者說他是政權遞嬗的沉默者，也似乎不為過。

(二)本文的侷限

1. 羅興泉並無留下個人日記或文字紀錄，只有照片，照片的說明多為長子羅錦銓根據羅興泉生前所言追記的，不無疏漏或記錯的可能，影響可靠性或完整性。
2. 本文最主要報導人羅錦銓，雖高齡 90 多歲，但身體硬朗，口齒、聽力、記憶皆相當良好，加以羅錦銓受高等教育也擔任教師，因此有文字紀錄的習慣，羅興泉的照片說明率多為羅錦銓註記的，因此才能稍微彌補有關羅興泉事蹟缺乏文字資料之憾。但單一報導人，使得相關報導內容容易成孤證，惟羅家親友中能被訪談者也只剩下羅錦銓及羅錦蓮，這是無可彌補的缺憾。
3. 本文內容的口述訪談超過二年時間，由於文字資料的不足與報導人記憶的不完全可靠，使本文在撰寫過程有時遇到報導人前後記憶不一而需做再確認與修正，這也說明即使像羅錦銓這樣不可多得的報導人也有可能疏漏之處，因此本文也就有其侷限性。

十二、參考文獻

(一)原料

羅家日治時期戶籍資料

羅家豫章堂土地帳目

羅家族譜：「豫章堂上羅氏歷代始太高曾顯祖考妣之神位」

羅家家族照片

《台灣日日新報》

《高雄新報》

(二)專書/論文

王御風，〈高雄市客家族群移民史〉《高雄畫刊》高雄市政府新聞局：2002/8。

左營軍區故事館，2017

<https://www.cna.edu.tw/navyStory/Cultural?progId=EXH004>

台灣教育會編，《台灣教育沿革誌》東京：青史社，1982(昭和 57)。

李常吉等編，《潮州鎮志》屏東縣：潮州鎮公所，1998 年。

周秀慧、李文環，《東萊新村的歷史與人》高雄：高市史博館出版，2018 年。

林秀昭，《台灣北客南遷研究》臺北市：文津，2009。

林富士，《小歷史：歷史的邊陲》臺北市：三民書局，2000 年。

肉蟻小姐，《怎麼就邊緣了呢？肉蟻的歷史邊緣人檔案》臺北市究竟出版社股份有限公司，2021。

邱彥貴、吳中杰著，《台灣客家地圖》(台北：貓頭鷹，2001 年)。

施正峰、林慶宏、簡炯仁、鍾榮富，《高雄市客家族群史研究》（高雄市：高雄市政府研考會，2000 年）。

高雄市文獻會編，《高雄市志・港灣篇》，高雄：高雄市文獻會，1958 年。

高雄市發展史編纂小組，《高雄市發展史》，高雄：高雄市文獻會，1995 年。

高雄文獻委員會，《續修高雄市志・卷八社會志・二二八事件篇》，高雄市文獻委員會：高雄，1994 年。

高雄州役所編，《高雄州要覽》昭和 15 年，台北：成文出版社編印，1985 年。

高雄市客家事務委員會，〈客家人在高雄〉2016，

<https://chakcg.kcg.gov.tw/cp.aspx?n=D46017F915895FE4>

黃智偉，《省道台一線故事》臺北市：如果/大宴文化出版社，2011。

黃麗霞等編輯，《追尋潮庄：潮州人的老照片》屏東縣潮州鎮：藍色東港溪保育協會，2000 年。

曾汪洋，《台灣交通史》臺北：中華書局，1955。

陳秋坤、李常吉編，《潮州鎮志》屏東縣：潮州鎮公所，1998 年。

陳俊編著，《台灣道路發展史》交通部運輸研究所，1987。

陳家豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心(1895-1954)》臺北：政大出版社出版，2018。

陳家豪，《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》新臺北：左岸文化出版、遠足文化發行，2020 年。

梁華璜，《臺灣總督府的「對岸」政策研究》，台北：稻鄉，2001 年。

梁華璜，《臺灣總督府南進政策導論》，台北：稻鄉，2003 年。

葉振輝，《高雄市社會發展史—移民篇》，高雄：高雄市文獻委員會，2004 年。

趙世瑜，《小歷史與大歷史：區域社會史的理念、方法與實踐》北京大學出版社：北京，2017。

趙祐志，〈日據時期高雄地區企業的發展〉收錄於，黃俊傑編，《高雄歷史與文化論文集》第三輯，財團法人陳中和翁慈善基金會：高雄，1996

潮州庄役場編，《潮州庄要覽》昭和 8 年。

《臺灣省高雄州街庄概況輯存》臺北市：成文，1985 年。

韓祥麟，《海軍傳統與歷史》藝騷圖書出版社，2003 年。

簡炯仁，《高雄縣的開發與族群關係》高雄縣：高雄縣立文化中心。

簡炯仁、陳謹英、林秀昭，《高雄市客家史》高雄：高雄市文獻委員會，2009。

蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945》臺北市：臺灣師範大學歷史學系，2008 年。

劉還月作，《臺灣客家族群史·移墾篇》南投市：省文獻館，2001。

劉鳳翰，《日軍在台灣（下）－1895年至1945年的軍事措施與主要活動》，台北：國史館，1997年。

（二）碩博士論文

王和安，〈移民與地方社會：以南臺灣新竹州客家移民為中心（1895-1945）〉，國立成功大學博士論文，2015。

王珊珊，〈近代台灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887-1935）〉國立成功大學碩士，1999。

王御風，〈近代台灣地方議會近代台灣地方議會與領導階層之研究－以高雄市為例（1920-1960）〉國立成功大學歷史所博士論文，2006年。

周思諾，〈想我眷村的婆婆媽媽們：高雄海軍第一代眷村女性的生命經驗研究（1948~1967）〉高雄醫學大學 碩士論文，2008。

林年進，〈客家文化的推廣與傳承：以高雄市四大庄頭客家社會團體為例〉國立高雄師範大學碩士論文，2011。

張佳雯，〈高雄市客家文物館與客家社團之發展歷程研究（1995-2014）〉國立高雄師範大學碩士論文，2015。

蔡文騰，〈日本帝國海軍在澎湖：以馬公軍港為中心（1895-1945）〉國立臺灣師範大學博士論文，2017。

蕭采芳，〈1930年代後期的高雄港與軍需工業〉國立中正大學碩士論文，2008。

李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉國立成功大學碩士論文，1995。

（三）其他

國立臺灣歷史博物館，《高松宮殿下御成記念寫真帖》，2019/01/09 編目，
<https://collections.nmth.gov.tw/CollectionContent.aspx?a=132&rno=2005.008.1479>

附錄

1. 被訪問人名錄

姓名	性別	年齡	教育程度	現況	居住地	備註
羅錦銓	男	89	省立成功大學土木系	退休	高雄/加州橘郡	已訪問 羅興泉長子
羅錦蓮	女	70	高中	退休	高雄	羅興泉次女
楊仲川	男	90	大學	退休	加州橘郡	羅錦銓妻舅
楊仲榮	男	87	專科	退休	高雄	羅錦銓妻舅
楊仲茂	男	69	大學	企業主	台中	羅錦銓妻舅
林璟恩	男	75		退休	屏東潮州	當地耆老
朱美雅	女	72		退休	屏東潮州	當地耆老
李常吉	男	67		退休	屏東潮州	《潮州鎮志》編著者