

國立政治大學台灣文學研究所

碩士學位論文

指導老師：范銘如教授

台灣戰後文學小說中的現代交通移動性及其空間敘事
(1948~2008)

研究生：王悅丞

中華民國一〇六年十二月

謝辭

這是一篇遲來的答謝。

最多感謝必須獻給在求學道路上不斷支持我的父母以及女友婉溱。

在政大台文的四年間，感謝銘如老師一路以來在學術上與人生上的指引與照顧，並包容了我這個非典型研究生的種種。感謝芳明老師、末順老師、大偉老師、佩珍老師以及所上老師們所傳授的一切，充滿溫度的知識與可能性。也感謝慧玲助教在碩班的每個階段都提供了同學們最不可或缺的幫助與支持。

感謝台大台文的碩斌老師，雖是短暫修課的一個學期卻為這篇論文的寫作提供了許多寶貴的助力。

感謝班上同學四年來的相互照應與砥礪，有你們真好。也感謝學長姐們自入學以來的關懷與經驗分享。希望大家都能持續朝著夢想邁進。

感謝小彩、蠢潔、Pika、雲神和冠龍，文學始終讓我們有所聯繫，不論最後路途通向了何方。

最後，感謝許琇禎老師，帶我進入文學研究的旅途。

僅以這篇論文，代為人生旅程的明信片，獻給所有在路上的人。

摘要

本文以台灣戰後文學小說中的現代交通工具為觀察對象，藉由空間閱讀與移動性研究的途徑，分析戰後台灣文學小說中的交通工具移動及其所形成的空間敘事模式，並從中探討戰後台灣文學小說書寫與社會、政治、經濟以及文學美學之間的相互關聯與影響。

自兩次工業革命以降，火車、汽車乃至於輪船、飛機等現代交通工具改變了人類社會中的時空關係與移動模式，也對政治、經濟、乃至於文學與美學的發展形成了莫大的影響。而文學中的時空關係、敘事結構也隨著現代交通移動拓展出了全新的模式與風格。

晚近的社會學研究有感於過往的交通研究多集中在技術與規章方面的研究，而忽略了交通移動與人類社會中其他領域的對話與交流，在九〇年開始逐漸發展出移動性（mobility）的學科研究範疇。而在台灣文學研究中，晚近新興的空間閱讀補充了台灣文學史長久以來以時間為軸的視野與維度。在移動性研究與文學空間閱讀的啟發與幫助下，本文試圖發展出關於交通移動與空間敘事模式的閱讀策略。

本文在正文的討論中選擇了戰後台灣文學小說最常見的三種交通工具：火車、公共汽車以及自用汽車，分別從小說中各交通工具的移動性特質出發，分析小說中的空間敘事模式，以及這些空間敘事模式如何與小說內、外緣的政治、經濟、文學美學與社會變遷形成相互性的影響與對話。

關鍵字：現代交通、移動性、空間閱讀、空間敘事、相互性

目錄

第一章 緒論

一、研究動機與目的	1
二、概念釋義與界定	5
三、研究方法與研究範圍	10
四、前行研究與文獻回顧	15
五、章節概要	17

第二章 火車：戰後台灣文學小說中火車移動的政治與經濟學

緒論	25
一、台灣火車的傳入與發展	26
二、根／路徑：台灣戰後小說中的火車移動與認同政治表述	32
三、根／路徑：台灣戰後小說中的火車移動與經濟發展脈絡	39
小結	44

第三章 公共汽車：台灣戰後小說中公共汽車的移動性與空間敘事模式

緒論	46
一、台灣戰後的公共汽車發展	47
二、看不見的路線圖：台灣戰後的現代性經驗與六、七〇年代台灣小說的現代主義美學建構	51
三、看不見的路線圖：六、七〇年代小說中公車交通移動與空間敘事模式	56
四、下一站：解嚴後的空間敘事轉向	63
小結	67

第四章 自用汽車：小說中的汽車移動與解嚴後的文學轉型

緒論	68
----	----

一、自用汽車的起源與傳入台灣	69
二、戰後初期到七〇年代的台灣汽車發展與文學小說中汽車負面移動性的現代性 批判	74
三、九〇年代台灣文學小說中的汽車移動性與其空間敘事	80
小結	90
第五章 結論	92
參考書目	100



第一章

導論

一、研究動機與目的：

開電車的人開電車。在大太陽底下，電車軌道像兩條光瑩瑩的，水里鑽出來的曲蟾，抽長了，又縮短了；抽長了，又縮短了，就這麼樣往前移——柔滑的，老長老長的曲蟾，沒有完，沒有完……開電車的人眼睛盯住了這兩條蠕蠕的車軌，然而他不發瘋。

如果不碰到封鎖，電車的進行是永遠不會斷的。封鎖了。

搖鈴了。“叮玲玲玲玲玲，”每一個“玲”字是冷冷的一小點，一點一點連成了一條虛線，切斷了時間與空間。

這是張愛玲的短篇小說〈封鎖〉(1943)¹。小說中，一台輕軌電車正卡在警報大響的街上動彈不得，孤立的車廂空間中擠滿了人，一切都有可能在車廂中發生。從小說故事開始，空間敘事便隨之搬演：在被封鎖的車廂中，兩位主角呂宗楨與吳翠遠從互不相識到論及婚嫁，一段羅曼史正方興未艾。但當警報解除，電車再度乘風駛向日常的城市街區，封鎖時發生的愛情故事頓時灰飛煙滅。在這篇小說中，電車的前進、停止乃至於車廂中的時間與空間，都成為小說整體敘事的重要元件，主宰了小說與其敘事的開展推陳。當然，這篇小說並非首部描寫現代交通工具的華語現代文學作品，然而它卻輻輳了現代交通工具與其移動性（mobility）之於現代文學小說與敘事之間的緊密關係。本文最初步的問題意識便在這一個閱讀過程中被啟發：今日生活中隨處可見的現代交通工具在文學小說與敘事之中扮演了什麼角色？以這個問題為出發點，可以再進一步地提出：在本

¹ 張愛玲，〈封鎖〉，收錄於《第一爐香》（台北，皇冠，1991）。

文所處的台灣，文學小說中的現代交通工具移動有怎樣的特性？而小說中交通工具的移動與小說敘事之間，有著怎麼樣的關係？小說中的現代交通工具移動及其敘事又與文學本身乃至於社會、政治、經濟以及美學等等小說身處的脈絡又有著怎樣的關係？

本文至此所提出的問題意識涵蓋了相當廣泛的研究領域與議題，但這也正是本文嘗試跨出既有學科領域前去摸索與釐清的未知輪廓。從十九世紀末到二十世紀初，火車、電車、公車、汽車、動力船舶乃至飛機，各種現代交通工具相繼被發明，建立了現代交通系統，為人類帶來了各種全新的移動與可能，也改變了現代社會中時間與空間的關係。這些新的移動方式與時空關係隨著商業、政治、戰爭、殖民，從發祥地西歐與北美擴散到世界各個角落，並與各地的社會、文化以及文學、美學間相互產生了複雜的連鎖反應，其中也為文學帶來了重大的影響。以前段所引用的張愛玲小說為例，其中穿梭街頭的迅捷電車與時髦汽車，不但是關於張愛玲小說研究與閱讀中的重要文學地誌，更成為探討張愛玲小說裏中國現代性、海派書寫、中國都市文學、現代愛情等等的重要閱讀重點，除了是文學研究的熱點外，這些內容也與諸多學科研究開展了跨領域的對話交流。

基於這樣的研究觀點，本文導入了當代西方社會學中移動性（**Mobility**）研究的視野。在移動性研究正式立足在西方學院之前，有感於全球化下世界交流的快速發展，一九八〇到九〇年代間以哈維（**David Harvey**）、鮑曼（**Zygmunt Bauman**）為代表的空間研究學者與社會學研究學者便已經指出現代交通工具帶來的時空壓縮、地理劃界以及社會結構變遷對於全球政治、經濟以及文化都形成了巨大的影響，這些影響重新定義了人們的生活以及看待世界的方式。²近數十年來，全球化、後現代或是說晚期資本主義社會下越加快速與頻繁的移動、交流、

² 大衛·哈維《後現代的狀況》（台北，商務，2003），頁 337。

往來，正促成了近十到十五年間移動性研究在學院中的發展。一九九〇年代開始，以厄爾（John Urry）、薛勒（Mimi Sheller）等學者為代表的英美社會學研究者體認到傳統學院中的「交通」（Traffic）研究侷限在工程與管理的範疇，視交通為一種簡單、擁有固定模式的現代技術，進而提出了「移動性」³（Mobility）的新概念，跳脫了傳統社會學交通研究的框架。在移動性研究的展望下，交通移動與社會、政治、經濟、文化甚至倫理之間的相互性關係被強調與重視，其間的相互性的對話與辯證關係成為了移動性研究的重點。若將這樣的眼就視野轉向文學小說之中，現代交通工具造就的移動與小說之間所形成的對話顯然是一個耐人尋味的問題。

在文學小說與其敘事中，現代交通工具的移動顯而易見地帶來了空間的轉移以及車廂、場站、起訖點等等由自身所建立的空間。這些空間性的敘事原件不止構築了小說中的交通移動，也與小說中的時間、行動乃至於小說中整體敘事產生了結構性的關係，形成了一種從空間維度出發的敘事，本文在這裡策略性地將其稱之為空間敘事，並主張以對空間敘事的分析來說明文學小說中的移動性實踐。本文所提出與企圖分析的空間敘事是自上世紀以來文學研究中空間閱讀策略的啟發與影響，本文參考了前蘇聯敘事學者巴赫汀（Mikhail Mikhailovich Bakhtin）、以色列敘事學研究者佐蘭·加百列（Gabriel Zoran）、法國空間學者賽托（Michel de Certeau）以及美國文學研究者蘇珊·佛瑞蒙（Susan Stanford Friedman）等先行研究者對於文學中關於空間與移動的論述與看法，將小說中的空間、移動、交通帶向結構性的敘事分析。對於小說與其敘事而言，交通移動所帶來的空間轉

³ 有鑒於傳統社會科學中，交通此一概念太過侷限於技術與程序。當代社會科學發展了移動性此一概念來探討空間移動與社會、經濟、文化之間的多重系統關係。在移動性研究中，空間移動被視為一種人文活動與社會實踐，而非單純的物理過程。而各社會與人文學科也在移動性研究中與空間移動產生對話與辯證。而在九〇年代 John Urry、Mimi Sheller 等西方社會學者的移動性研究被視為移動性研究的開端。關於移動性研究在西方社會學研究中的發展脈絡可以參閱 Mimi Sheller, *Mobility* (Sociopedia.isa, 2011) 一文。

移以及交通工具的車廂、場站以及路徑都是顯而易見的空間事目 (function)。然而這些事目除了彼此的組合、聚合外，也與小說敘事結構中的各個層面諸如時間、人物、行動乃至於敘事產生呼應，交織出了小說的整體敘事結構。現代交通工具正如同哈維等當代空間研究者所強調，為人類帶來了全新的移動性，也意味著現代交通移動建立了全新的時間與空間關係。而在現代文學創作之中，現代交通移動性也與作品中的時空關係、敘事結構產生了新一波的對話。因此，本文選擇以交通工具為對象，來觀察文學小說中的交通工具移動與其空間敘事的特性。

回到本文所處的台灣，文學小說中的交通移動性及其所形成的空間敘事，究竟有著什麼樣的特性與意義？現代交通工具在清末開始傳入台灣，從清政府以西化為目標的洋務運動、日本總督府以拓殖為中心的鐵、公路開拓到國民政府從軍事目的到經濟發展為核心的交通擘劃，這些交通規劃與建設在各時期台灣政治、經濟以及社會形態、文化發展都扮演了舉足輕重的角色。在文學小說中，這些現代交通工具與其移動性也形成了獨特的文學特質與空間敘事模式，並與內緣的文學史、美學以及外緣的社會、政治、經濟有著對相互性的對話與辯證。如同佛瑞蒙借用史碧娃可 (Gayatri Spivak)「總是在路上」一語⁴，這句話也可以用來說明台灣文學小說中不斷作動、往復的現代交通移動性與空間敘事，以及在這些移動中所穿梭、交織的脈絡。

最後，總結這樣的研究視野與概念架構，本文將選擇在台灣戰後文學小說與日常生活中常見的三樣現代交通工具：火車、公共汽車與自用汽車，以這三樣交通工具的移動性為出發點，輔以移動性研究與空間閱讀的研究方法，對台灣當代小說進行策略性的閱讀，指出台灣小說中現代交通工具移動與空間敘事所形成的

⁴ Susan Standford Friedman 著，陳麗譯，《圖繪：女性主義與文化交往地理學》（南京，譯林，2004），頁 212。

特色，並討論些特色在台灣文學小說的書寫與文學史發展中的意義。當然，本篇論文並非要建立或整理一套完整的交通空間理論或空間、交通文學史，而是希望從移動性研究與空間敘事出發，企圖提出一個更多元維度的閱讀與批評策略。正如同台灣文學研究者范銘如所指出，台灣文學史與文學研究長久以來以時間為主。⁵這樣的現象在以時間作為語句維度的敘事學研究中也不例外。加入移動與空間敘事的觀點再閱讀台灣當代小說有助於在過往以時間為主的研究主流與架構之外，重新釐清過去文學史中一些較為曖昧揉雜的議題與圖像，並在不同維度上提出一些補充與批評。而這些策略性的研究議題切入也將反映在本文個章節的架構與安排之中。

二、概念釋義與界定：

(一) 現代交通移動性：

從齊默爾（Georg Simmel）以降，社會學研究逐漸聚焦在現代性所開創的都市生活及其發展。⁶時至今日，當代社會學研究認為過往社會學研究中對於交通研究的界定與想像太過於狹隘，並不能有效反應人類交通移動與社會、經濟、文化乃至於倫理學之間的多重關係。⁷以厄爾和薛勒等人為代表的當代社會學者在一九九〇年代開始提出了「移動性」（**Mobility**）的概念，取代了傳統交通研究的概念及範疇。在移動性此一概念之下，交通的移動性不再是單純的空間移動或是簡單的技術以及程序，而是關於話語權力、生活實踐（**practice**）、社會下層基礎

⁵ 范銘如，《文學地理》（臺北，麥田，2008），頁 15。

⁶ 厄瑞認為，移動性研究緣起於齊默爾開創的現代社會學，將研究的焦點集中在現代都市文明的系統運作。厄瑞也認為齊默爾的諸多研究也可視為移動性研究的先祖，詳見 John Urry, *Mobilities* (Malden, Polity, 2011), p20~22.

⁷ 關於移動性研究的起源與發展可參見 Mimi Sheller, *Mobility* (Madrid, Sociopedia.isa, 2011) · John Urry, *Mobilities* (Malden, Polity, 2011), p17.

構成的社會學範疇。⁸在移動性研究中，關於移動的系統、移動的資本與容納移動的空間／移動所實踐的空間等等議題成為移動性研究的主要對象。另外，除了自工業革命以來發展的實體交通移動外，日新月異的現代傳媒所造成的符碼交流傳播則是移動性研究所關注的另一個領域。而在當代空間研究呈現流動、變動、跨界、破碎的特質的同時，關於根植、固著的論述也相繼出現。⁹移動性的研究不止在研究移動本身，亦同時要處理與移動相對的不動、固定。整體而言，移動性研究本身亦排斥一種關於空間移動的大敘事或是對於交通移動的總括，而是企圖集合各種研究方法對於各種移動問題進行辯證與討論。當厄瑞和薛勒開始開始界定與發展移動性研究，相互性（Interaction）的概念不斷被強調。¹⁰對於移動性研究而言，不論是研究方法或是研究對象都在相互性的關係下不斷發展與延伸，持續進行對話與辯證。

在本文中標題中的現代交通移動性，則是專指現代交通工具所帶來的移動性，以台灣戰後文學小說與日常生活中常見的三種現代交通工具：火車、公共汽車與自用汽車為中心，藉以探討文學小說中的交通移動性與空間敘事。對於哈維、鮑曼等等社會學家，以及厄爾與薛勒等等移動性研究者，現代交通工具移動性所帶來的社會影響以及與各領域間的相互影響，都是移動性研究中非常重要的焦點。兩次工業革命以降，蒸汽機與內燃機技術使得現代交通工具為人類帶來前所未見的移動速度，並帶來了標準時間、疆域劃界、勞資與生產結構等等全面性的影響。其中，時間與空間關係的重組改變了人們既有的世界觀。而這些改變同樣也影響了文學書寫的脈絡與世界觀。甚至可以說，推動現代文明向前的現代交通工具及

⁸ John Urry, *Mobilities* (Malden, Polity, 2011), p17, Mimi Sheller, *Mobility* (Madrid, Sociopedia.isa, 2011), p3.

⁹ Peter Adey 著，王志弘譯，《移動》（台北，群學，2013），頁 28~29。

¹⁰ 關於移動性研究中所強調的相互性可以參照 Mimi Sheller, John Urry, *The New Mobility Paradigm, Environment and Planning A 2006, volume38* (Lancaster, Lancaster University, 2006), p207~226.

其移動性，也提供了現代文學在美學發展上不可或缺的元件與動力。另外，這些現代交通工具在現實空間中所牽涉的政治意義、經濟效益、生活文化，也都與小說中的移動性有著相互性的對話與影響。而文學小說與現代交通工具之間相互辯證關係，正是本文企圖探討的焦點。

（二）空間敘事：

本文所指的空間敘事，是一個基於空間閱讀策略的指陳，凸顯小說中的空間性在小說整體敘事結構中的意義。對於小說的敘事而言，現代交通工具最直截的功能便是帶來小說中的空間移動。另外，小說中現代交通工具的車廂、場站以及路徑，都俱有空間性的意義。因此，對於小說敘事結構而言，現代交通工具的移動帶來了許多空間性的敘述事目（Function）。但正如同移動性研究所強調的概念，交通移動不單只是空間上的移動技術與程序，而是與社會中各個層面與領域有著相互性影響的活動。因此，在小說敘事中的交通移動不但是空間的轉移或是背景，也與敘事中的不同層級諸如小說中的時間、行動乃至與整個小說敘事的意指有著結構性的關係。小說中的交通移動不但是背景地誌，也反映了小說中的時空關係以及整體敘事結構。而對於這樣的概念，本文將企圖以幾位文學研究者在空間閱讀與空間敘事概念上的開創與論述為基礎，來說明空間敘事，以及其在文學中扮演的意義。

自索緒爾（Ferdinand de Saussure）、布拉格學派到結構主義，現代敘事學研究都以時間作為敘事活動基本坐標。前蘇聯學者巴赫汀所提出的時空型是敘事學研究中著眼空間性的先行者，他的時空型研究也結合了對於空間移動、時空關係以及小說敘事之間的討論，對於本文的論述與研究方法都深具啟發。巴赫汀以歐洲古典文學為對象的時空型理論開啟了小說中時間與空間的敘事研究，歸納出

了歐洲古典時期類型文學中的時空型，從傳奇故事中空間的廣泛移動或是田園詩文學的空間封閉性都是各種文學以其特有的時、空間安排達成了特殊的敘事風格。¹¹時空型理論中，古典文學作品中的移動、旅行與固著都成為時空型中時空關係的重要關鍵。而值得注意的是巴赫汀的時空型概念其實已經預先指出了移動性中最重要的核心架構，那便是移動是由時間與空間的相互作用形成，而這些時、空間的關係其實與文學作品的脈絡有著相互性的對話。然而巴赫汀的時空型在現代敘事學研究的發展中並沒有獲得太多的矚目，直到當代文學批評興起對空間研究的探索之後，巴赫汀時空型對於空間敘事的先見才重新被重視。

美國批評家喬瑟夫·法蘭克（Joseph Frank）在《*The Ideal of Spatial Form*》（1945）中開啟對歐美現代主義作家文學中空間形式的一系列探討，是西方當代空間閱讀的重要先驅，導入了空間研究與文學研究間的對話¹²。而對本文的閱讀策略而言，當代以色列學者佐蘭·加百列（Gabriel Zoran）的空間敘事學說提供了更重要的參考與啟發。在〈*Towards a Theory of Space in Narrative*〉（1984）一文中，佐藍指出了文學敘事中三種不同階段的空間建構，這三個階段包括了地誌層級（*Topographical level*）、時空層級（*Chronotopic level*）以及文本層（*Textual level*）級。在地誌層級的文學空間建構中，文學中的空間只達成了固定性背景與道具的功能，而時空層級的文學空間建構階段則如同巴赫汀的時空型，空間與時間的相互關係，形成了敘事中的事件。¹³而到了文本層級的的文學空間建構則是指該空間建構與文本形成了結構性的意義，在文本中形成意指功能，這也是當代空間敘事研究作為對象的空間敘事。佐藍的空間敘事學除了來自於當代文學與敘事學研究的基礎外，其中的許多內容與概念也與一九八〇年代初期的時間地理學

¹¹ 巴赫金，《巴赫金全集 iii》（石家莊，河北教育出版社，1998），頁 274。

¹² Joseph Frank, *The Ideal of Spatial Form* (Brunswick: Rutgers University, 1991)。

¹³ Gabriel Zoran, *Towards a Theory of Space in Narrative, Poetics Today*, Vol.5, No.2 (Durham: Duke University, 1984), p316~320.

研究 (Time Geography)¹⁴和後來的移動性研究有著呼應之處。佐藍強調了空間敘事中時空層級，也就是時空關係的重要性。這樣的敘事理論，基本上與同時期的瑞士時間地理學者哈格斯傳 (Torsten Hägerstrand) 的學說有著相當的對話，佐藍使用了與哈格斯傳相似的視覺圖示 (叢束圖) 來說明時空關係在整個移動過程／敘事結構中扮演的角色。¹⁵佐藍的理論指出除了以時間為維度的傳統敘事外，敘事中空間作為維度的敘事同樣對整個敘事結構擁有至關重要的影響與作用，並且在整體的敘事結構中與敘事中的時間產生各種相互性的作用。

空間敘事除了作為文學研究上的意義外，法國空間學者賽托則將敘事學方法帶入空間研究之中，以日常生活的空間實踐為空間敘事：以空間的實踐作為對空間的表述。其中不同的空間實踐方式都形成敘事學中各種特殊的風格或是修辭，並衍生出步行言說、地圖／旅程等等概念，是賽托在日常生活實踐裏理論中抗爭戰術的一環。因此，賽托以空間實踐為主軸的空間敘事，較之以本文作為研究對象的文學空間敘事是有所不同的。但賽托雖然以現實空間的研究為主，但其方法學與觀點卻仍能為本文的閱讀策略提供相當的參考與啟發，因為反面來說，小說中的空間敘事也正代表文學中的空間實踐。

美國學者佛里德曼 (Susan Stanford Friedman) 在《圖誌》以女性主義批評的角度出發，整合了巴赫汀、賽托等敘事學家與空間研究者對於空間敘事的相關研究，將空間閱讀帶入實際的批評操作中，指出長久以來敘事研究對空間的忽略，並強調文學中空間性的不確定性與建構性，使文學作品中的空間不再是傳統文學批評中固定的背景與道具。而在台灣文學研究中，范銘如則延了伸佛瑞蒙空間閱讀的方向，並以法國空間研究者列斐伏爾 (Henri Lefebvre 1901~1991) 的空間

¹⁴ 當代移動性學者多認為哈格斯傳的時間地理學與移民研究帶給移動性研究相當大的啟發與基礎。詳見 Peter Adey 著，王志弘譯，《移動》(台北：群學，2013)，頁 68~71。

¹⁵ Peter Adey 著，王志弘譯，《移動》(台北：群學，2013)，頁 70。

三元論為基礎，指出文學作為空間再現，並與現實中空間論述與再現空間的交互辯證。

當代的空間與文化研究也開始重視文學敘事與現實空間的相互關係。法國空間研究者賽托（Michel de Certeau）在〈城市漫步〉以步行言說與空間敘事等概念指出了空間移動中的敘事學運作¹⁶；美國學者佛里德曼則參考賽托的理論提出了空間閱讀，強調空間性在文學敘事所扮演的重要角色。¹⁷在台灣，文學研究者范銘如則將空間研究中的空間三元論導入文學閱讀的領域中，探討空間政治、現實空間以及文學空間三者的辯證關係，而本文也將這樣的討論架構帶入小說中的移動，探討移動性、移動以及小說中的移動性三者之間的辯證與對話。

擷取以上幾位文學敘事與空間研究者的觀點，本文所強調以及當作分析對象的空間敘事便是文學小說中的空間實踐。若借用范銘如所詮釋的空間三元論，所謂的空間敘事正是文學中的空間再現的核心，從小說的空間敘事可以看見文學文本中的空間性、時空關係以及整體結構的世界觀。

三、研究方法與研究範圍

本文試圖從社會學中移動性研究的概念出發，以戰後台灣小說中的交通工具移動性為切入點，探討台灣戰後小說中現代交通工具移動性與其形成的空間敘事所扮演的角色與形成的意義。基於這樣的目的，本文的研究方法必須跨科整合社會學中的移動性研究、空間研究以及文學研究的方法與脈絡。在整篇文章的研究方法上，當代移動性研究所主張的相互性以及台灣空間文學研究者范銘如延伸自

¹⁶ 米歇爾·德·賽托（Machiel de Certeau）著，林心如譯，《賽杜文選（一）》（台北，國立編譯館，2008）頁 133~p158。

¹⁷ 蘇珊·佛里德曼（Susan Stanford Friedman）著，陳麗譯，《圖繪》（南京，譯林，2014），頁 213。

法國空間學者列斐伏爾（Henri Lefebvre）的空間三元論是主要的核心關鍵。¹⁸當代移動性研究最大的創見在於跳脫傳統交通研究以硬體、技術為核心的窠臼，也意味著社會與人文活動，乃至於文藝創作，都能成為移動性研究的出發點。移動性研究中所強調的相互性，便是指人類社會中的交通移動並不只是在單一領域或學科中的活動與現象，而是牽扯社會、經濟、文化之間的相互對話與影響。文學小說中的移動作為空間的轉換、延伸、轉移以及與時間的聯結，也形成了與小說內外的多重對話與關聯。因此，以文學小說中移動性再現出發，與現實之中的移動性與關於移動性的話語形成移動性的三元辯證，成為了本文對於移動性研究中相互性概念的具體實踐，也膠合了本文對於小說移動性與空間敘事的內緣與外緣討論。以下將說明本文整合移動性三元辯證的步驟，來呈現本文在研究方法上的組裝藍圖。

首先，在進行對於台灣文學小說中現代交通工具移動性的分析之前，首先必須進行對現代交通工具發展的脈絡與歷史進行整理。絕大多數的現代交通工具都誕生在西歐與北美領頭的兩次工業革命之中，移動性研究也是在這兩個地區的學院研究中萌生。因此在移動性研究這一個部分，包括西方的社會學者鮑曼、空間研究者哈維、移動性研究者如厄爾、薛勒等人對於現代交通工具與其移動性的見解或論述都有一定的參考價值。這些論述是本文文本分析與脈絡參照上的重要架構之一，也代表了對於現代交通工具的主流話語。

第二，正如同西方移動性研究所主張，移動不只是物理現象或是單純的工具、技術，更是與所處、所接觸的社會、文化脈絡息息相關的活動。因此，對於本文而言更重要的是各類現代交通工具及其移動性在台灣歷史與台灣文學小說中的發展軌跡。因此，本文在接下來的討論中，除了對文學小說的文本分析外，也將

¹⁸范銘如，《空間／文本／政治》（台北：聯經，2015），頁 19。

就台灣現代交通工具發展上的相關文獻、論文以及人文地理研究乃至於移動性研究進行簡單的爬梳，提供文學小說中現代交通工具與移動性討論更多元、立體的論述基礎。

最後，在文本分析上，本文則採取了空間閱讀的策略，採樣小說中現代交通工具形成的移動性特質，並擷取、歸納出在台灣文學小說中現代交通移動常見的空間敘事模式，藉以探討這些移動性特質與空間敘事模式在文學、美學以及社會文化上所形成的意涵。

在研究範圍方面，本文的分析對象選擇了在戰後的台灣現代小說。正如在研究動機與起源中所述，本文並不想要建立一個交通或是空間移動的文學史，而是策略性地探討現代交通工具在文學小說中的移動性與空間敘事。因此，本文選擇以在台灣常見的三種交通工具：火車、汽車以及公車作為討論的主要架構。而在本文在研究的斷代上，除了有篇幅以及能力的限制外，也有鑒於戰後台灣與戰前台灣在交通移動、政權統治、社會結構、文化發展乃至於文學小說書寫上的差異，最後選擇了以戰後文學小說作品作為主要的分析與論述基礎

從清領時期到日本殖民統治時期，台灣便已經歷了現代交通建設所帶來的空間移動革命。1905年，竹越與三郎在〈台灣統治志〉中的記載可證明台灣在當時已具備了現代交通移動性的物質與技術基礎。¹⁹到太平洋戰爭爆發之際，台灣的海陸空交通運輸建設都有相當完整的發展。在日治時期的台灣文學之中，現代交通帶來的社會變革也是重要的書寫主題之一。從呂赫若小說中取代傳統運輸方式的現代道路交通到王詩琅小說裡不眠不休繞行臺北繁華夜生活的汽車²⁰，日治時期的台灣小說中便具備了極為豐富現代交通移動性內容與空間敘事。這些史料

¹⁹ 竹越與三郎，《台灣統治志》（台北，南天，1997），p415~p417

²⁰ 呂赫若，〈牛車〉、王詩琅，〈沒落〉，收錄於施淑編，《日治時期台灣小說選》（台北，麥田，2007）。

與作品，提供了本文對戰後文學小說中現代交通移動性以及空間敘事的閱讀與論述許多基礎，但本文將僅討論與戰後文學中現代交通移動性極其空間敘事有關的作品與史料。除了基於篇幅與閱讀語言上的限制外，也基於本文在空間與移動的策略性閱讀下所發展出的論點，雖然戰後台灣的現代交通移動有著與日本殖民下的戰前現代交通移動有著許多歷史上的時間淵源，但卻在空間性上有更大的交通移動性斷裂。

國民政府在二次世界大戰終戰後接台灣，帶來下一個階段的治理。當然，一些日本殖民統治時期所留下的車輛、資料以及技術仍影響著台灣戰後初期的交通發展，台灣諸多的鐵路與道路幹線也早已確立在日本殖民時期的規劃與建設。但在國民政府的政治治理下，除了交通建設、規劃、規章、監理的易轍；在社會與文化的發展上，也有著重大的轉變。本文也將在之後的討論指出，台灣日治時期文學作品與戰後文學作品中的現代交通移動性及其所形成的空間敘事有著相當的斷裂。而這樣的斷裂既是交通方面物質技術的、是社會結構的、也是文學的。

首先，在交通建設的基礎與方向上，戰前與戰後有著許多根本性的差異。在日本殖民統治下的台灣，絕大部分關於交通的物質與技術都來自日本，或是由日本導入的其他歐美國家產品與技術。而所有交通基礎建設則來自於日本總督府的政策方針。而在戰後國民政府的治理下，由於國共內戰與國際冷戰架構的情勢，台灣戰後初期的交通建設除了基於國民政府的統治方針與政策外，美援的指導與援助也影響了這些交通建設的方向與發展。再者，就文學發展方面而言，戰前台灣文學與戰後台灣文學存在著斷裂性已經在許多台灣文學研究中被指出，這其中包括了語言問題、美學傳統，以及文學外緣的政治社會因素。²¹另外，在社會的結構與組成方面，戰後台灣與戰前的台灣也有諸多的差異性。正如同移動性研究

²¹ 陳芳明，《台灣新文學史》（台北，聯經，2011），頁 288。

所強調，移動與社會、政治、經濟以及文化、美學都有著相互性的影響與對話。最後回歸根本，就台灣文學小說中的移動性與空間敘事方面而言，戰前小說與戰後小說所形成的風格、特色與結構皆有不同之處。這樣的的不同其實更凸顯了台灣文學小說與台灣社會、政治、經濟以及美學的相互影響與對話。若要將本文對於文學中現代交通移動性與空間敘事的研究橫跨戰前與戰後兩個時代，所要處理的問題與必須發展的論述層次與架構實在太過於龐雜，也會模糊本文聚焦文學小說中移動性與空間敘事的企圖。因此本選擇戰後以降的當代台灣小說作為研究時代的劃分，著眼於當代的文學空間敘事與社會空間間的對話與辯證關係，正是基於這樣的考量。最後，主題中從 1948 年到 2008 的年代界定，則是以本文主要分析的台灣戰後文學小說作品的發表與出版年為依據：最早的一篇為吳濁流於 1948 年發表的〈波茨坦科長〉；最晚的則為駱以軍在 2008 年出版的《遣悲懷》。

本文最後選擇三種不同的交通工具：火車、公共汽車以及自用汽車，當作論述的篇章架構以及對文本分析的範疇分野。作為移動性的物質基礎，交通工具以各自的特性與發展過程，對於社會發展與文學書寫形成了多重的影響。火車、公共汽車以及自用汽車是戰後台灣社會大眾以及台灣文學小說書寫當中最常接觸到的交通工具，足以視為戰後台灣社會與台灣小說中現代交通移動的代表。而這三種交通工具的發展階段也足以囊括戰後台灣社會的進程以及台灣文學小說中現代交通移動性與空間敘事的發展，補充了本文論述中戰後歷史發展上的層次。在台灣小說作品中，戰後的現代交通工具以火車為主；到了七〇年代開始，公共汽車逐漸成為普遍出現與文學中的交通移動方式，也反映了小說中逐漸都市化的台灣社會；而到了八〇年代，隨著經濟發展與社會的開放，自用汽車成為了小說中最常見的現代交通工具。另外，這三種交通工具的移動特質，從路線從固定的鐵軌、稍微開放的公車路線、到最開放的道路；車廂內的空間從壓抑性、秩序性

的公共空間到隱秘的私人空間，這些移動與空間特質也都與戰後至今台灣社會的發展與變革產生極富意義的對話關係。因此本文最後選擇以此三種交通工具作為對文學小說中現代交通移動性的劃分類與範圍劃定基礎。

四、前行研究與文獻回顧：

在台灣，同時整合交通移動性與文學空間敘事的研究並不多。中國學者唐洪峰於台灣發表的〈日常生活、視覺經驗與文學敘事：近代文學中的新式交通工具（1870s-1910s）〉一文著眼於現代交通對於中國近代文學的影響，是華語文學研究圈中結合現代交通與文學研究的代表。²²該文研究所橫跨的時間與文化範圍相當龐大，觀察的交通方式也相當駁雜，並帶入諸多當代空間研究論述，但對於現代交通與文學乃至於其他領域的對話與辯證關係缺乏有系統的整合與論述。其中第二章關於視覺經驗的討論對於本文探討台灣戰後的移動性與現代性經驗提供了相當的經驗與啟發。另外，雖然該文提出了交通移動與空間性在文學敘事上的影響，然而卻缺乏一套有效的空間敘事分析方法，造成該文對文學空間與移動的敘事分析仍停留在扮演固定背景、道具的地誌層級閱讀。當然，除了該文企圖建立的閱讀與論述架構外，台灣當代的文學、社會學以及歷史研究的許多前行研究與文獻整理為本文提供了相當豐富與完整的啟發與基礎。

在當代台灣文學研究方面，范銘如對於台灣現、當代文學的空間閱讀與研究提供了本文在論述與方法上許多啟發與基礎。范銘如在《文學地理》與《空間文本政治》中，展開了一系列對於鄉土文學運動乃至於後鄉土文學小說的空間閱讀，其中有許多篇幅探討到了台灣戰後火車移動在小說中扮演的角色。本文在第二章

²² 唐洪峰，〈日常生活、視覺經驗與文學敘事：近代文學中的新式交通工具（1870s-1910s）〉，《東華人文學報》（花蓮：東華大學，2012）。

關於火車的討論中便參考了范銘如在《空間文本政治》對於陳映真〈夜行列車〉的討論²³、〈七〇年代台灣鄉土小說的「土」生土長〉一文中關於黃春明小說〈兩夜花〉的閱讀²⁴，以及在〈自然的寄寓——戰後台籍作家的家園再現〉²⁵中對吳濁流小說〈波茨坦科長〉與龔勝濤小說《日月潭之戀》的比較。在〈放風男子與兒童樂園〉²⁶一文中，范銘如以巴赫汀的時空型理論指出了五年級男作家在面對九〇年代社會轉型中所形成的獨特時空型敘事風格，也提供了本文在第四章關於汽車討論中的重要參考。而范銘如在《文學地理》與《空間文本政治》中由空間研究延伸發展至文學空間閱讀的空間三元論，也是本文所借鏡的重要觀點與研究方法。

邱貴芬〈「在地性」的生產——從台灣現代派小說談「根」與「路徑」的辯證〉則在美學問題上導入文學中獨特空間經驗所造成的風格。²⁷台灣現代派小說是文學史上重要的美學運動，也是文學史上極具爭議的部分。邱貴芬借用詹姆斯·克里佛（James Clifford）所提出的「根／路徑」（root／route）辯證，指出台灣文學的根源便在於文化流動。邱貴芬的說法提供對台灣現代派西化、失根的批評作出了極佳的回應，同時也以台灣現代派作品中的時空特性、現代性經驗指出了台灣現代派小說所形成的在地化特質，亦是本文處理空間與美學問題上重要的論述參照。

影響本文甚深的移動性研究，也在台灣的社會科學研究中有相當多的引介與發展，提供了本文重要的參考。王志弘的多篇專文、專書提供了台灣社會學科中移動性研究的重要基礎，建立了諸多關於台灣移動性研究的重要議題與研究方法。

²³ 范銘如，《空間文本政治》（台北，聯經，2015），頁 88。

²⁴ 范銘如，〈七〇年代台灣鄉土小說的「土」生土長〉，《文學地理》（台北，麥田，2008），頁 161~162。

²⁵ 范銘如，《空間文本政治》（台北，聯經，2015）。

²⁶ 范銘如，〈放風男子與兒童樂園〉，《文學地理》（台北，麥田，2008），頁 63。

²⁷ 邱貴芬，〈「在地性」的生產——從台灣現代派小說談「根」與「路徑」的辯證〉，《中外文學》34 卷 10 期（台北：中外文學，2006 年 3 月）

而除了著作等身，王志弘也主導了諸多歐美移動性研究的翻譯與推介。在本文中，包括彼得·艾迪（Peter Adey）的《移動》（*Mobility*）²⁸等等關於移動性研究的翻譯專書提供了本文重要的參考。除了學院內的研究外，近年台灣的人文地理研究也受到了移動性研究的啟發與影響，許多關於台灣交通移動的文史資料也開始被以更多元的方式與管道呈現。台灣人文地理學者李志銘《單聲道》²⁹的一章便以夾敘夾議兼抒情的散篇隨筆描寫了台灣交通移動與音樂、聲響與社會文化發展之間的對話，其中的史料整理、個人記述以及論點都提供了本文在論述上的重要參考。

本文的論述立基於台灣的現代交通移動發展，除了設文學與社會學、人文地理學的研究外，各種關於交通工具、交通建設、相關規章、調查統計或是各種關於交通移動發展的歷史研究都是重要的文獻。昔日的臺灣省公路局、鐵路局，即今日的交通部以及交通部公路總局與台鐵的出版品與圖書館館藏為台灣的交通發展留下了為數可觀的資料與見證。其中的記載與敘述也可以一窺台灣戰後的交通技術官僚在制訂交通政策與執行交通管理上的歷史脈絡與觀點，對於本文的論述俱有非常大的參考價值。除了官方的文獻紀錄外，台灣眾多的歷史研究者與文史工作者也累積了大量的傳統交通史研究、著述與篇章，這些研究與史料未必與本文的討論有直接的關係，甚至除了學位論文、專書外，部分的資料與討論散見於網路上的隨筆分享與對話討論。但正由於移動性研究所強調的相互性關係，各種零碎崎嶇的脈絡支線都將會是本文在論述或是閱讀上必須行駛而過的路線。

五、章節概要：

²⁸ Peter Adey 著，王志弘譯，《移動》（台北：群學，2013）。

²⁹ 李志銘，《單聲道》（台北：聯經，2013）。

本文將由火車、公共汽車以及自用汽車三種台灣戰後文學小說中常見的交通工具作為本文主要三個章節的討論核心。在本章關於研究範圍的界定中，已經指出了選擇以這三種交通工具作為討論核心的考量：除了是戰後台灣文學小說中的常客外，這三種交通工具在移動性上的相互關係，以及在台灣戰後交通發展與歷史中所扮演的時代性意義，也是重要的原因。而在這三種交通工具的文學意義、移動性特質與時代性意義下，本文也在三章的討論中也各自設定了由移動性所衍生的文學議題，包括了在第一章由火車探討台灣戰後初期文學小說中對於政治與經濟的表述、第二章由公共汽車來討論台灣戰後文學中現代主義美學的建構與其對文學的影響、第三章則由自用汽車討論台灣戰後小說與是時社會轉型與美學轉向的對話。這樣的議題安排除了出自各種交通工具移動性的啟發，也企圖讓三種文學中常見的移動性產生交互對話的可能，來呈現台灣戰後文學中移動性與空間敘事的特質與發展。

（一）火車

本文選擇了火車作為首個討論的對象，對於戰後初期的台灣而言，火車無疑是最重要的交通工具，也是經濟發展的重要推手。而在文學小說中，火車同樣是台灣在戰後初期最具代表性的交通工具之一。火車本身依循軌道前進的移動性特質與台灣自清代以降的西部縱貫鐵路建設，使得台灣的鐵路運輸俱有明確的向量性。而在戰後的文學小說之中，這樣的向量性便成為小說中對於認同政治表述的一種途徑與修辭。同時，作為戰後重要的經濟運輸推手，小說中的火車移動正反映與說明了台灣戰後的經濟發展狀況，與台灣戰後現代化的進程。

本文在本章第一節中借用了西方文化研究與文化人類學所提出的根／路徑的概念，來說明台灣戰後小說中的火車如何成為台灣戰後小說閱讀中，關於認同

政治與經濟的焦點。根／路徑的概念以移動與遷徙的認同建構取代了過往固定、根植的存有，擺脫了既有的成見與窠臼，而這樣的理論其實正源自現代性文明發展與工業革命以降，由經濟開始日趨頻繁的全球交流。移動不但是認同的建構過程，也同時反映了在認同建構過程中包括了政治、經濟等千絲萬縷的脈絡。在台灣戰後文學小說中，火車移動的來往不但劃出了各種認同政治的方向，也勾勒出台灣戰後的經濟發展軌跡與獨特的現代化進程。

在第二節裡，本文指出台灣戰後文學小說中，火車的移動往往構成了一種向量式的空間敘事模式，而整部小說的結構由這種向量式的空間敘事模式所主宰。在這種單趟的空間敘事模式中，駛向某個終點的旅程正構成了一種認同政治的表述與實踐，使得小說中的火車移動與其所形成的空間敘事達到了根／路徑的意義。本文首先以司馬中元的〈黎明列車〉來說明一種屬於國民政府反共樣板式、偏向中國性的認同政治表述。而延伸另一部小說，朱西甯〈鐵漿〉的相關討論，本文認為兩部小說作品火車移動所表述的中國性認同政治表述不但是來自外省作家鄉愁，更代表了一種被現代性概念所替換的中國想像。這種現代性概念的源頭雖然要上溯至清末中國的現代化與民國的建立，但其不但影響了戰後台灣的認同政治的建構，也與本文接下來幾個章節的討論有所關係。除了外省作家作品所展露的中國性認同政治外，許多台灣作家的小說作品中，火車移動形成的向量空間敘事則表述與實踐了鄉土性的、台灣在地的認同政治。其中最常被提及，同時也是台灣文學讀者所熟悉的便是陳映真的〈夜行列車〉。本文另外也選擇了以黃春明〈看海的日子〉、〈雨夜花〉與〈跟著腳走〉三部小說中的火車移動與空間敘事來說明這種認同政治的表述與實踐。當然，本文認為這種認同政治的建構不但來自於對中國性認同的對抗，也來自於台灣戰後社會的現代化發展。而在兩種不同的認同政治光譜中，可以看的小說中火車向量式的移動與空間敘事，儼然成為了

戰後台灣小說中認同政治表述的重要關鍵。

在第三節中，本文則企圖由小說中火車移動所透露的經濟脈絡，說明台灣戰後的現代化過程。台灣的現代化並非一路向前，而是歷經了各歷史階段不同方向的曲折發展。台灣自清末自強運動開始，便展開了現代化的發展，鐵路便在此時被引進了台灣，作為現代化建設的嘗試與推廣。中日甲午戰爭割讓台灣後，日本總督府完成台灣鐵路西部幹線的建設，使鐵路成為日本政府拓殖台灣的主幹，並奠定了台灣鐵路交通的營運與發展的根基。戰後，國民政府接收台灣，隨著國共內戰與冷戰的局勢演變，歷經美援到十大建設的重要發展時期，大家今天所熟知，環繞台灣的鐵路網逐漸成型。而在台灣這些不同的歷史階段中，火車扮演了不同的經濟角色與方向，也說明了台灣在不同歷史階段中的現代化發展過程與模式。在本節中，本文加入了范銘如對比討論的吳濁流小說〈波茨坦科長〉與龔勝濤小說《日月潭之戀》來說明台灣從終戰到美援間的經濟與現代化重創與再興，並以陳映真的小說〈故鄉〉來說明台灣後的經濟發展歷程，並進一步指出台灣戰後的現代化發展是如何與戰前的台灣發生了斷層與落差。而這些落差也影響了台灣戰後的文學小說書寫、美學發展以及政治上的影響。

（二）公共汽車

本文在本章的第一節將先簡單地介紹公共汽車在台灣傳入與發展。公共汽車在台灣可上溯至日治時期，但由於太平洋戰爭的破壞與國共內戰，台灣的公路交通運輸在戰後才緩慢恢復。但隨著由美援提供的道路建設與車輛的獲取，公共汽車的營運逐漸恢復，並憑藉著經濟、便利彈性、路線靈活的移動特質成為台灣大眾所以賴的大眾交通工具。而由於戰後國民政府逐漸將交通建設的重心移向公路建設為主，使得公共汽車的運量與營運規模在八〇年代到達了高峰，成為台灣

社會中最常見的交通工具之一。公共汽車的發展正見證了台灣戰後社會經濟轉型，以及都市化發展。

相較於依循鐵軌前進的火車，公共汽車能更靈活輕巧地駛入台灣的各地的大街小巷，有著更便利的移動性特質。但值得注意的是，在六、七〇年代的台灣文學小說中，公共汽車的移動及其所形成的空間敘事模式卻與現實中公車移動性有所矛盾。六、七〇年代台灣小說中的公共汽車移動與空間敘事與前段所提到文學小說中的火車相同，有著向量式、從一而終的移動與空間敘事模式。這種矛盾便是本章索要探討的焦點，在第二節中，本文提出了看不見的路線圖此一概念來說明台灣戰後的現代主義美學建構如何影響了戰後台灣文學小說的書寫，尤其是小說中的交通工具移動與空間敘事模式。這樣的現代主義美學建構並不是單純來自西方的傳入或是日本殖民與民國時期的文化文學傳統，而是來自台灣戰後自身的現代性發展經驗，所形成在地性美學。在國民政府的威權統治、美援與西方資本主義主導的市場經濟以及台灣戰後的各種現代化建設與嘗試，都是台灣戰後獨特、在地的現代性經驗，並形成了獨特、在地的現代主義美學建構。其中，從第二章便開始討論到的台灣戰後現代交通建設也是這其中重要的一環。而在這過程中，也可以看到文學小說中的現代交通工具移動與現實中的交通移動形成了像當豐富的辯證性對話。

在第三節之中，本文藉由鄉土派作家黃春明的作品〈城子落車〉、〈請勿與司機談話〉以及現代派作家李昂的作品〈海之旅〉，來說明看不見的路線圖如何貫穿影響在不同文學史坐標上的作家作品，並探討小說中這樣的交通移動與空間敘事所形成的文學意義。即便黃春明所代表的鄉土文學小說與李昂所屬的現代派小說中，都有著對於台灣戰後現代化過程具批判性的書寫；但這三篇小說中向量式、從一而終的空間敘事模式來自於戰後現代性經驗與現代主義美學建構，反映了對

於現代性一定程度上的信賴與服從，並由建設、教育與文化的推廣產生了結構性的影響。

在第四節中，本文則要借由邱妙津〈離心率〉與甘耀明〈迷路公車〉來說明解嚴後台灣文學小說中的公共汽車移動與空間敘事模式的轉向。在這兩部小說中，看不見的路線圖所主導的單趟向量旅程被循環、漫遊式的移動與空間敘事所取代。這樣的移動性與空間敘事模式的改變來自於解嚴過後台灣社會在整體結構上的改變，不同的社會形態、經濟發展方向、生活模式、交通移動文化乃至文學書寫都有著相當的變化，而這兩篇小說已不同於過往的空間敘事模式為這些轉變留下了深刻的描繪。在顛覆過往模式的移動與空間敘事中，這兩篇九〇年代後的台灣文學小說經由小說中的移動與空間敘事，實踐了非常俱有積極性的文學書寫。

（三）自用汽車

八〇年代之際，台灣由於經濟的飛快發展與公路建設的普及，自用汽車成為成長最快速的交通工具。不同於前面兩章所討論的公共交通工具，自用汽車在移動性特質上與火車、公共汽車有著相當的不同。本章第一節將從移動性研究出發，說明自用汽車的移動性，以及由汽車所發展出的汽車移動性及其文化，以及自用汽車在台灣的發展與傳入。自用汽車由於個人化、零碎化的時空支配方式，發展出了與公共汽車、火車等大眾交通工具截然不同的移動文化。而西方的移動性研究更指出汽車獨特的移動性更延伸出了屬於汽車的移動文化與獨特詩學，而這些影響也從歐美迅速傳入亞洲的摩登都市。然而汽車傳入台灣後，普及率並不高，除了特定的身份與階級之外，一般民眾多只能望汽車揚長而去。戰後的台灣也因為嚴格的監理與外匯控管，一直要到八〇年代開始，汽車的普及率才有明顯的成長，成為一般民眾的主要交通工具。

在戰後到八〇年代以前的台灣，汽車雖然不是普及常見的交通工具，但仍然在文學小說中扮演了重要的角色。在本章的第二節，本文將以郭良蕙的〈喪〉和黃春明〈蘋果的滋味〉兩篇小說中的車禍來說明戰後到八〇年代前文學小說中的汽車移動與其所形成的現代性批判。車禍這樣的負面移動性在晚進的移動性研究中是一門顯學，扣合了諸多關於後現代狀況、後人類與科技倫理之間的討論。而在台灣戰後小說中，車禍的撞擊則要拉回台灣事實的現代性經驗。車禍所形成的撞擊包括了台灣是時的社會結構與所面對的國際關係，並呈現了一種對於當時台灣社會中的現代性批判。

到了八〇年代末九〇年代初，自用汽車成為了普及而常見的交通工具，台灣進入了汽車移動的時代，而自用汽車也充斥在九〇年代之後的台灣文學小說之中。在本章的第三節中，本文將由朱天文〈世紀末的華麗〉、林耀德〈三〇三號房〉以及楊照〈往事追憶錄〉三篇小說為中心，探討九〇年代小說中的汽車移動與空間敘事模式。在這三篇小說中，關於汽車移動的描寫由八〇年代前的車外移向了駕駛座。而西方移動性研究所討論人、車不分的汽車移動性也普遍出現在此時的台灣小說之中，與現實中的新興生活形態產生呼應。而在文學史的脈絡上，解嚴後台灣社會的開放與發展被視為台灣後現代文學興起主因，是時各種關於後現代文學與社會的理論與批評也開始蓬勃發展。但正如同本文在前兩章所提及，台灣戰後有其獨特的現代性發展經驗與過程，台灣文學與社會的後現代狀況並不能單純地以西方的觀點與理論來概括。正如同在本節所提及三篇九〇年代台灣文學小說中，自用汽車漫無目的的遊蕩成為其空間敘事模式的特點。這種漫無目的的遊蕩正來自於一種認同、價值與信仰迅速轉換下的震盪：一方面認同轉變帶來的解放，卻又在意轉變使得自身難以立足。這種空間敘事借由遊蕩、跳躍的方式裂解大敘事，正類似范銘如在討論台灣五年級男性小說作家以定點、循環的時空型

來抗拒、逃避九〇年代的大敘事崩毀與轉型。這種空間敘事模式正與前兩章所討論的向量式、從一而終的空間敘事模式大相徑庭，也宣告了這樣的空間敘事模式及其所代表的現代主義美學逐漸式微。



第二章

火車：戰後台灣文學小說中火車移動的政治與經濟學

緒論、

對於台灣而言，火車無疑是現代交通發展的濫觴，也是台灣戰後初期最重要的路上交通工具。火車交通最大的移動特色在於依循鐵軌前進，具有固定的行進方向。而鐵道的建設與營運仰賴巨大的資本，早期的鐵路發展多由政府出資與執行，也使得鐵路建設與營運的方向往往與國家的政治與經濟發展有著緊密的關係。從清領、日本殖民統治時期到戰後的國民政府統治，台灣的鐵路系統在每個歷史階段都有著不同的發展方向，牽涉到政府統治下的政治與經濟關係。

在戰後初期的台灣，鐵路的主體仍是延續自日本殖民統治時期的西部幹線，並在公路交通體質尚未強健之際支撐起了台灣南來北往的交通運輸重擔，也成為了戰後初期台灣文學小說中交通移動的要角。而這些文學小說中的火車移動除了刻畫了戰後初期台灣的交通移動文化與風土民情外，更同時與戰後台灣的政治、經濟發展有著緊密地相互對話。在政治方面，火車沿著鐵軌的一來一去，正成為了戰後台灣文學小說中認同政治表述的向量坐標；而在經濟方面，台灣戰後文學小說中鐵路運輸的車輛、路線以及移動其實都與日常生活中的經濟活動有著密不可分的關係，而這些日常生活的種種同時也影響了人們對於自我認同的建構。

在本章中，將先以台灣戰後文學小說中的火車移動為焦點，探討小說中的現代交通移動與其空間敘事如何與社會中的政治、經濟發展產生了相互性的對話關係。

一、台灣火車的傳入與發展

作為清帝國試行洋務運動的行省之一，台灣在西元 1887 年由巡撫劉銘傳主導了基隆到臺北一段的鐵路建設，是火車與鐵路運輸在台灣歷史與文化發展中的起始點。³⁰來自十九世紀西歐的火車，藉著其劃時代性的速度與運量，將現代工業化文明拖向全世界。正如同前章節中所引用的當代移動性研究所言，交通移動不只是一種單純的物質技術，而是與社會中政治、經濟、文化等各領域有著相互性的影響與對話。英國移動性研究者厄瑞便指出，火車與鐵路交通除了作為一種單純的技術與系統存在外，更帶來了時空壓縮、大量人口移動以及新興的公共空間。除了直接性的影響外，火車與鐵路交通時刻表所確立的現代時間觀、火車路線與鐵軌的建設所建立的地理疆域等等都構成了現代性社會系統基本架構與範疇。³¹現代性社會的運作與現代性社會的世界觀、時空觀循著由西歐開始蔓延的鐵軌覆蓋了全世界。³²甚至可以更進一步地說，火車是十九世紀末到二十世紀初現代性文明的代表標誌。

而在鐵路逐漸改變人類生活的同時，文學與藝術創作也開始呼應這樣的生活與社會形態轉變。文學藝術中關於火車的各種題材開始出現，也因而衍生出不同的形式、技法、風格。放眼鐵路最早普及的歐陸與北美，法國杜米埃（Daumier）的畫作《三等車廂》（*The Third-class Carriage*）、美國傑克倫敦（Jack London）的短篇小說〈叛逆〉³³皆以火車與其所帶來的現代生活作為創作核心。兩部作品中，車廂內的空間或是火車鐵軌無盡延意像伸都成為文學與藝術創作中新興素材與內容；除此之外，這兩部作品更進一步觸及了當時社會中的重要政治與經濟議題，包括了階級差異與童工問題。巴赫汀以時空型的敘事理論來對歐洲古典時期以降的文學作品進行了分析，指出文學中不同的時間、空間表述方式，以及故事

³⁰ 蔡墩銘，《交通與法律：二十世紀台灣交通見聞》（台北，翰蘆，2010），頁 184。

³¹ John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p92~p101.

³² John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p109.

³³ 傑克·倫敦（Jack London）著，《傑克倫敦短篇小說選》（台北，正文書局，1993）。

中的移動／不移動，正和不同歷史時期的文學傳統、文化以及社會環境有著相呼應的關係。而在火車發明之後的文學與藝術中，作品的時空觀與敘事、修辭風格顯然也受到來自物質技術發展與社會結構轉變的影響。但同時文學藝術中由語言所實踐的空間同樣也表述了火車的移動性在政治、社會以及文化上所形成的意涵。這再次呼應了厄瑞等當代交通移動性學者所主張，現代交通並不只是技術的單軌道發展，而是與社會、文化有著緊密的相互關係。而當火車出現在清帝國統治的台灣不久後，出生鹿港的台灣漢文學詩人洪棄生便在〈鐵車路〉一詩中探討火車在台灣的出現。³⁴這部作品對於台灣當時的火車並未抱持正面的看法，反映了清代台灣傳統漢人仕人文化對於火車等等西方物質技術與現代性文明的抗拒與質疑。

正如同洪棄生〈鐵車路〉一詩中所反映，在台灣所處的東亞，汽笛聲與鐵軌不僅帶來工業革命下的物質產品與現代性的社會發展，也帶來了歐美帝國主義的船堅炮利的戰火與在政治、經濟、文化上的殖民。因此，在討論東亞的鐵路運輸發展時，不但是面對一個現代性發展的課題，也同時面對了殖民侵略與文化衝突的問題。而東亞鐵路所承載的複雜歷史脈絡也不僅僅是一個東方與西方在現代歷史中的接觸與衝突，更是東亞地區內外政治、文化版圖的交疊與錯位關係。除此之外，火車也在近代中國的民族主義與認同建構也扮演了重要的角色，四川保路運動被視為近代中國民族主義的先聲，並進一步促成了中華民國的建立。而中華民國的建立與中國民族主義的發展當然也影響了台灣戰後的認同政治。

回到台灣，清帝國在臺灣的火車與現代化建設嘗試正是對於西方現代性文明中的侵略與殖民所作出的反應。但不久後甲午戰爭的失利，與馬關條約的簽訂使清帝國對臺灣的統治劃下了句點。而接著殖民統治臺灣的日本總督府則在臺灣的

³⁴ 該詩收錄於彭文棟編，〈廣台灣詩乘〉（南投：臺灣省文獻委員會編纂組，1956）。

鐵路史與現代交通建設發展中寫下了極具分量的篇章。在太平洋戰爭爆發之前，殖民台灣的日本總督府完成了貫穿台灣南北的西部幹線、東部部分鐵路以及在殖民地經濟政策下的諸多產業鐵路支線，這樣的建設與治理可以看到日本總督府對於殖民地台灣的想像與實踐，但更重要的是火車與鐵路在日本殖民統治時期對社會的政治、經濟、文化所產生的各種相互性影響。³⁵

1930年，陳虛谷完成了小說〈榮歸〉。³⁶小說中，火車的次等車廂載著剛考上日本文官的臺籍留學生回到故鄉，與他的老秀才父親展開了一場關於身份認同與價值、世界觀的衝突。這篇小說是台灣現代小說的早期代表作之一，火車歸鄉的情節之中，相互交織的是認同政治、殖民現代性、文化衝突以及社會經濟形態轉變等主題。相對於洪棄生〈鐵車路〉中對於火車與鐵路的抗拒，〈榮歸〉中早已將火車視為日常生活中的一環，但在這段火車歸鄉的故事背後，仍與當時社會中的政治、經濟與文化的變遷與發展中的尖銳矛盾互相對話。而到了一九三六年，朱點人的〈秋信〉中，火車則將老秀才載往了台灣博覽會，穿越了台灣在總督府殖民統治下飛快發展的殖民現代性。³⁷在兩部小說中，火車都不單只是情節背景或是主題，而是文學對於日本殖民時期社會中政治與經濟發展的描寫與反思。兩部小說中一來一去的單向火車旅程代表了台灣社會在日本殖民統治時期無可避免的現代化過程，從日常生活到文學書寫、從政治到經濟。

西元一九四一年，太平洋戰爭爆發，台灣隨著日本帝國捲入了二次世界大戰，在終戰之際，原本已有相當規模的台灣鐵路由於美軍空襲而嚴重損毀。西元一九四五年，二次世界大戰結束，日本總督府結束了對台灣的殖民統治，由國民政府接掌對台治理權。這是台灣歷史又一個巨大轉折，台灣社會如同鐵路交通系統般，

³⁵ 相關鐵路建設內容可參見蔡墩銘，《交通與法律：二十世紀台灣交通見聞》（台北：翰蘆，2010），頁184。

³⁶ 陳虛谷，〈榮歸〉，收錄於施淑編，《日據時期台灣小說選》（台北：麥田，2007）。

³⁷ 朱點人，〈秋信〉，收錄於施淑編，《日據時期台灣小說選》（台北：麥田，2007）。

一方面要面對太平洋戰爭帶來的破壞，另一方面則要處理與國民政府統治的磨合與易轍。鐵路史中的慘案八堵火車站事件正說明了戰後國民政府接收台灣過程中的傷痛與齟齬。³⁸其後，台灣的鐵路逐漸在五〇年代逐漸恢復了運輸能量，並隨著各地區經濟發展相繼開拓了多條新的支線。³⁹火車在五〇到六〇年代乃至以後的台灣成為了最重要的交通運輸系統之一，也充分地呼應了台灣戰後初期的歷史發展：包括政治治理的更迭、認同的轉移與矛盾、以及經濟的復蘇與轉變，同時也是五〇到六〇年代間台灣文學小說中最常見的交通工具之一。

如前段所舉隅的日本殖民時期小說〈榮歸〉與〈秋信〉之中，殖民現代性、文化衝突、認同政治以及經濟形態轉變都與小說中的火車之旅有著密切的關聯，現代交通的移動實際上承載的並不是單一的乘客，而是一個巨大的社會系統與公共關係。而戰後統治政權的再度移轉，無疑使得台灣的社會文化有著更複雜的面相。也因此，台灣戰後的政治、經濟以及文學書寫，都是一個複雜的建構過程，彼此之間也有著相護性的影響。在接下來兩節的討論中，本文將以戰後初期台灣文學小說中火車移動為中心，探討台灣戰後文學小說中的認同政治表述，以及小說與經濟脈絡之間的相互關係。而在這些討論之中，歐美當代文化研究的「根源／路徑」(Roots/Routes)一說，將會是極為重要的概念。

政治中的認同是「根源／路徑」中最主要聚焦的問題。霍爾(Stuart Hall)與詹姆斯·克利弗(James Clifford)等學者在文化人類學研究的領域中以流動、變遷、旅行、斷裂、嬉戲等概念取代傳統認同政治鐵板一塊的存有論。克利弗強調「旅行」對於個人認同的強化，得以使人擺脫固有的傳統限制。霍爾以自身作為英國牙買加裔學者的生涯與一名牙買加攝影家的作品為例，指出認同政治的建

³⁸ 1947年3月11日，八堵車站台鐵職員慘遭國軍屠殺，詳見溫佑文，〈戰後台灣鐵路史之研究——以莫衡擔任鐵路局長時期為例(1949~1961)〉(台北，國立政治大學，2010)，p29~p41。

³⁹ 溫佑文，〈戰後台灣鐵路史之研究——以莫衡擔任鐵路局長時期為例(1949~1961)〉(台北：國立政治大學，2010)，p54~p66。

構正來自在對於歷史流動、變遷的重新敘述。⁴⁰在這樣的建構過程中，人們得以避免落入既有認同政治成見，及其背後的權力運作結構。而史碧娃克（Gayatri Spivak）「總是在路上」的說法則代表了更激進的立場，直截地進行對於根源、存有的解構。⁴¹佛里德曼在《圖繪》中將三者陳列，指出了當代對於認同政治研究對於移動、旅行、流變性質的重視。除此之外，佛里德曼也引入傅柯和塞托的說法，指出根與路徑之間互相矛盾，又相互凸顯意義，「離開家園正凸顯了家的概念」。⁴²對於佛瑞蒙而言，「根源／路徑」對於認同政治而言正如同硬幣的正反兩面，作為一個持續建構的過程，認同政治正仰賴不斷地敘述，不斷借由「來／去」的過程形塑自身與疆界。而這個「來／去」正呼應了從古典佛洛伊德精神分析到拉康學派對於孩童「自我」建立的理論，孩童借由語言「來／去」（For／Da）不斷跨越本初與母親混為一體的邊界，建構了他者的參照與自我的確立。延伸這樣的想法，現代交通移動的「來／去」也是一種認同政治的建構，人們在移動之中建構了家鄉、疆域等等的社會概念，同時也將認同政治不斷地在空間之中反覆地實踐。本章將在第二節以這樣的概念來對戰後台灣文學小說中的火車交通移動進行閱讀，探討小說中的火車移動如何成為文學中認同政治最佳表述方式。

而關於經濟，循著從霍爾、克利弗到史碧娃克、佛里德曼對於「根／路徑」的論述脈絡，可以了解到在移動與根源的辯證中，現代文明中逐漸跨文化、跨越地緣政治、跨越領域的經濟發展及其所造成的社會越界與轉變正是這套論述所積極要處理、討論的對象。近幾世紀人類越趨頻繁與複雜的移動與遷徙其實與經濟

⁴⁰ 霍爾指出自身與另一位牙買加裔攝影家游移大西洋三角（大航海時代所形成的奴隸貿易航線，The Black Triangle，包含了西非、加勒比海群島、英美地區。）間的生涯與創作過程，其中的不斷越界、重述歷史的過程，建構了屬於非裔族群的認同政治，取代了歐美社會中主流意識形態下，帶有殖民者視野的認同政治成見。詳請參閱：Stuart Hall, *Cultural Identity and Diaspora*, in *Identity: Community, Culture, Difference*, (London: L&W, 1990), p224~p226.

⁴¹ Susan Stanford Friedman 著，陳麗譯，《圖繪：女性主義與文化交往地理學》（南京：譯林，2004），p212~215。

⁴² Susan Stanford Friedman 著，陳麗譯，《圖繪：女性主義與文化交往地理學》（南京：譯林，2004），p216~p217。

有著相當大的關係，而人們對於自我認同的建構也牽扯了相當多元與複雜的因素。在佛瑞蒙運用「根／路徑」的論述來討論跨文化與地緣政治的同時，經濟所影響的階級背景、物質條件、生活方式也是一個不容忽視的重點。這些經濟影響一方面是開啓移動與遷徙的驅力，一方面也是根所固著的背景。在戰後的台灣，起初面對的是在日本結束殖民統治後由國民政府接收後所產生的社會文化與政治經濟轉變，而後則是在經濟發展與現代化的過程中面對西方資本主義及其文化的跨國影響。在這些轉圜變遷之中，經濟的發展狀況與條件都發會了極大的影響力，同時也是認同政治建構，乃至於文學書寫不可忽視的脈絡。因此，本章的第三節將從著眼台灣戰後文學小說中的火車移動中，探討經濟條件以及經濟發展如何扮演火車交通移動的背景與驅力，並與小說中的認同政治表述與文學小說的書寫內容形成緊密的關係。

二、根／路徑：台灣戰後小說中的火車移動與認同政治表述

早在三〇年代的台灣文學小說中，火車的移動就與認同政治的表述與判斷有著緊密的關係，例如前段所提及的〈榮歸〉與〈秋信〉。本節將從戰後的台灣文學小說出發，從小說中的火車移動來探討認同政治的建構。在歐美的文學、文化研究中，使用移動性的概念來閱讀與分析文本中的認同政治其實已有前例。澳大利亞的文學文化研究者 Ken Gelader 在其研究中便以澳大利亞電影《瘋狂麥斯》（*Mad Max*）三部曲（1979、1981、1985）為研究對象，指出三部曲中公路片式敘述風格的改變由無止盡的路程（*endless road*）到鄉鎮（*settlement*）的建立，正呈現了一種澳大利亞移民（英裔白人）與原住民之間的族群關係與認同政治安

放。⁴³而將認同政治以抽象的空間比喻或是實質的空間操作來進行討論，在當代台灣文學與文化研究中也不陌生。荊子馨（Leo Ching）在探討台灣人在戰後初期的認同政治時，便提出了一個空間向量坐標的比喻來說明台灣人的認同趨向。⁴⁴范銘如更基於前段提及霍爾與弗里德曼的研究，指出了空間是「認同建構發生的基地以及認同的指標之一」，小說文本中的各種空間塑造與陳述，都是認同政治的建構過程⁴⁵，並表述了某種屬於小說的認同政治。

而從霍爾到荊子馨的研究中，向量（vector）這個屬於幾何、線性代數與力學的概念詞彙不斷被引用，正說明了認同政治並非根深蒂固的法則，而是各種類、大小形塑力量的集合與過程，強調了認同政治的建構性。而火車依循鐵軌前進的移動性特質，正形成了一種明確的方向向量。在文學小說中，火車移動所開啟的空間敘事不斷開展，並與小說中的時間、事件不斷羅織敘事結構的同時，也正成為了認同政治最佳的表述方式。於是本文在這一節的空間閱讀中，便策略性地借用了向量這一個概念詞彙，來說明戰後台灣文學小說中火車移動的空間敘事如何建構出認同政治的表述。

二次大戰後，隨著內戰失利，國民政府在一九四九年敗走來臺，台灣在國民政府統治下進入了威權統治與國際間的冷戰架構。這段期間的台灣文學發展包括了國家政策下的反共文學與受日語教育的台籍作家正經歷的失語期。在戰後初期的台灣，不論是在社會與文學中，威權統治的一元話語不斷揚聲，然而複雜難解的認同政治問題和社會脈絡早已在戰後的台灣社會中開始交織。對於台籍作家與四九年隨國府來台的作家而言，火車都是日常生活中所熟悉的交通工具。然而不

⁴³ Ken Gelder, *Mad Max and aboriginal Automation: Putting Cars to Use in Contemporary Australian Road Films and Narratives*, from *The Motor Car and Popular Culture in the 20th century* (London: Routledge, 1998), p56~57,64~65.

⁴⁴ 荊子馨著，鄭力軒譯，《成為日本人》（台北，麥田，2006），頁 87。

⁴⁵ 范銘如，《空間文本政治》（台北，聯經，2015），頁 71。

論是對台灣或是中國而言，自晚清以降開始發展的火車交通都早以與歷史文化有著複雜的脈絡牽連。⁴⁶對於台灣而言，火車交通的發展與日本的殖民統治與台灣的現代化有著複雜的關係。而對於中國而言，火車帶來了新的生活模式、經濟形態以及民族主義的同時，卻同時也帶來現代性前所未見的衝擊與創傷。對於小說中的火車移動，不論駛向原鄉、故鄉或是本土，向量的節點或許能提供一個認同政治在概念上的判斷；但卻不能提供向量指向背後的複雜參數。在接下來的討論中，本文將藉由對小說作品的閱讀與空間敘事分析，來說明台灣戰後文學中實為複雜的認同政治建構與表述。

司馬中原的小說〈黎明列車〉(1960)，是一篇以火車的向量移動作為認同表述的極佳範例。⁴⁷小說中，主角「我」與「妳」的相遇從烽火連天的故鄉延續到海峽另一端的縱貫線列車上。在小說的結尾，小說主角「我」歷經戰火流離後，更加堅定地相信自己戎馬一生的志向與信念，「彷彿自己是一個帝王。喀隆喀隆喀隆……我知我將往何處！」⁴⁸。在這篇小說的空間敘事中，火車上的「我」完整地交代了自己來自何方以及將去往何方，即小說的空間敘事完整地交代了主角的「來／去」。而在小說的「來／去」，小說的認同政治與意識形態信仰也昭然若示。小說中，海峽彼岸的為「我」所「來」之處；而自家鄉一路綿延轉戰而來，保護、捍衛、伴隨「她」的方向，正是小說中「我」將「去」之處，在這「來／去」的空間敘事中，也完整地呈現「我」這個小說角色及其認同政治傾向。小說中清楚地呈現了以「反共復國」為目的地的中國性政治傾向。而當火車抵達終點之際，整個小說的敘事以及其中角色的生命也終將完滿。小說中將過去與當下寄

⁴⁶ 關於中國近、現代文學中的交通工具與移動可參閱唐洪峰，〈日常生活、視覺經驗與文學敘事：近代文學中的新式交通工具（1870s~1910s）〉，《東華人文學報》第二十期（花蓮，東華大學，2012）。

⁴⁷ 司馬中原，〈黎明列車〉，收錄於柯慶明編，《現代文學精選集：小說 I》（台北，台大出版中心，2012）。

⁴⁸ 司馬中原，〈黎明列車〉，收錄於柯慶明編，《現代文學精選集：小說 I》（台北，台大出版中心，2012），頁 33。

託於未來的時空安排，也不禁讓人聯想起如王德威對於五〇年代反共小說中時空關係的觀察⁴⁹，更交代了小說中認同政治傾向的緣由。但另一方面，這篇小說的語言與技法卻又明顯有著台灣戰後現代派小說的色彩。在這篇發表於一九六〇年的小說中，如同現代詩形式的斷句、連綿擬真的狀聲詞等等「詩化」的小說語言，以及帶有意識流色彩的技法，都是戰後台灣現代派小說的重要美學特徵。在許多過往的評論中，台灣現代派小說的純粹美學化的取向被視為對五〇年代反共文學的對抗。然而從〈黎明列車〉中，可以看到兩種文學特色的並存，正如同王德威等論者所指出，台灣五〇年代反共文學與六〇年代現代主義文學運動之間實際是一種複雜的對抗與承接關係。⁵⁰ 而在下一章中，本文也將從六、七〇年代小說中的移動與空間敘事出發，來釐清貫穿戰後台灣文學小說中的一種空間敘事模式與美學特徵。

從〈黎明列車〉中看見小說中火車的移動性與空間敘事具體呈現了台灣在戰後的一種認同政治傾向之後，朱西甯的〈鐵漿〉（1961）與相關評論提供了文學中的火車移動性和與空間敘事與台灣戰後認同政治之間關係的另一個深入點。⁵¹ 〈鐵漿〉這篇小說無疑將背景設定在一個傳統中國農村，而朱西甯這篇作品中所展露的中國認同政治傾向也無需贅述。但這篇小說中的火車以及其中的空間敘事，以及其後所發展的閱讀與評論，卻能提供關於戰後台灣的中國認同建構一個更有肌理與深度的觀點。

在〈鐵漿〉這篇小說中，火車的來到農村是整個小說情節的核心。現代性的到來改變了中國傳統農村的生活形態，從時空觀、經濟形態都產生了莫大的改變，

⁴⁹ 王德威《如何現代，怎樣文學》（台北，麥田，2008），頁 147。

⁵⁰ 關於反共文學與現代主義文學的關係請參閱王德威《如何現代，怎樣文學》（台北，麥田，2008），頁 147。

⁵¹ 朱西甯，〈鐵漿〉，收錄於柯慶明編，《現代文學精選集：小說 I》（台北，台大出版中心，2012）。

小說中孟憲貴之死正代表了中國傳統社會結構的瓦解。黃錦樹從〈鐵漿〉的閱讀與評論整理出兩個大致的方向：一種是柯慶明、張大春所言關於傳統中國在現代性過程中的失落；另一種則是劉大任或是朱西甯自言對於事實政治環境的諷刺。⁵²黃錦樹延伸了這樣的爭論，指出〈鐵漿〉中火車的到來正是一場對於現代性的獻祭儀式。從鴉片戰爭、辛亥革命、軍閥混戰、國共內戰，中國現代化的進程中同時開啟了當代中國的傷痕歷史，黃稱之為「暴力的開端」⁵³。如果採取黃錦樹的觀點，則〈鐵漿〉中關於火車來臨的故事情節與空間敘事正代表對於現代中國的表述，以及潛藏在背後傷痕。這樣的詮釋，也可以拉回到前段所提及的〈黎明列車〉，勾勒出一九四九年隨國民政府遷台族群對於自我認同政治與意識形態的表述。范銘如曾指出四九遷台族群擁有非常多元性的族群與文化背景，但卻在台灣形成了外省人這樣單一概念的族群認同；另一位空間研究者張必瑜則由現實空間的研究指出了「有國無家地理想像」⁵⁴的現象。這兩個由空間研究總結出的認同政治現象正與〈鐵漿〉與〈黎明列車〉小說中的現代性中國想像（或以黃所言的現代中國性）相互呼應，呈現一種被現代性概念覆蓋與替代的認同政治建構。

從〈黎明列車〉、〈鐵漿〉兩部台灣戰後小說作品中，火車為主題的情節與其中的空間敘事呈現了當代台灣認同政治中的中國認同傾向。這一種認同政治一方面來自於一九四九年隨國民政府撤退來台的外省族移民對於故鄉土地的認同建構與對故鄉情感上的懷念；另一方面，這樣的認同政治中，也呈現了對於現代中國的想像與表述。對於擁有這樣認同政治傾向的小說作品，失去的故土成為了認同向量的終極皈依，不論是所「來」或是所「去」，淪喪的中國成為了標定路線的起訖。而其中弔詭之處便在於現代中國建立的過程中，現代性一方面是一種神

⁵² 黃錦樹，《現代中國性》（台北，麥田，2006），頁 291~293。

⁵³ 黃錦樹，《現代中國性》（台北，麥田，2006），頁 294。

⁵⁴ 范銘如，《空間文本政治》（台北，聯經，2015），p77。

論（誠如「德先生」、「賽先生」）；一方面卻也是故鄉淪亡的天啓（從〈鐵漿〉中的獻祭，一路至清末延續到一九四九年為了爭奪現代中國統治權力的戰禍），而火車正在這幾部小說中成為了現代性此神祇的尊駕。

相較於前段所提及小說作品中關於火車情節與其空間敘事所呈現的中國性認同，六〇年代開始發展，勃發於七〇年代的鄉土文學運動則展現了不同的認同政治向量。論者過往多強調鄉土文學運動對於現反共文學與現代主義文學運動在美學與意識形態的對抗性，然而這股對抗張力其實遠比單論美學或意識形態複雜得多，從認同政治、階級分隔、城鄉差距、經濟發展、社會結構乃至於文學傳統都是戰後台灣文學在小說書寫出現不同流派的原因。而本節將著眼鄉土文學運動小說中關於火車的情節，雖然與上一節所討論的作品在認同政治上的向量方向以及美學上有所不同，但值得注意的是鄉土文學運動小說卻使用了與中國認同傾向相同的空間敘事模式作為認同政治的表述，方向不同，卻仍遵守了向量式的力學與幾何模式。

台灣文學的空間閱讀者范銘如在《文學地理》與《空間文本政治》中，展開了一系列對於鄉土文學運動乃至於後鄉土文學小說的空間閱讀，其中便以陳映真的〈夜行列車〉（1971）為例來說明台灣文學小說中的空間與認同政治關係⁵⁵，小說中往南方駛去的巨大列車正是一種對於原鄉的宣言，火車的「來／去」同樣是鄉土文學小說中對於認同與坐標的表述。陳映真的政治主張與認同傾向俱有其特殊與代表性的位置，然而在〈夜行列車〉這部小說中，南下列車所構成的空間敘事明確地建構，或說是宣誓了以本土、鄉土為宗的認同政治。

相對於陳映真鄉土小說書寫鮮明的政治意涵，黃春明〈看海的日子〉（1967）這部鄉土小說顯得單純許而富有生活感。小說中女主角白梅年幼時被父親所販，

⁵⁵ 范銘如，《空間文本政治》（台北，聯經，2015），頁 88。

成為了性工作者，漂泊台灣各處，最後來到靠海的漁村。在一次火車旅途中遇見了業已成家的過往同事，興起了養育新生命的念頭。而在經過十月懷胎與生產的過程後，孕育新生命的過程讓白梅重新建立了對於自我、親人與土地的認同。

范銘如以土地／海洋的二元策略討論該部小說的成家故事，指出小說中女主角白梅以土地的生養、安定與居住，面對潮汐、魚群以及尋芳客所形成的流動性，重新建立了自己的世界觀與對自我的認同，立足於土地之上。⁵⁶

若提出進一步的詮釋，則〈兩夜花〉一曲、鯉魚的迴游魚季、回鄉產子等等小說情節，都帶有移動、漂泊後回歸，進而孕育新生命的意像。而小說末尾，女主角白梅帶著剛出生的小孩坐上火車前往靠海漁村的旅程便成為貫串小說的象徵，不論是山或海，孕育生命的鄉土都屬於家鄉。在這段旅程中，一望無際的太平洋「浮耀著嚴冬柔軟的陽光」。這趟旅程正是一趟全新的返鄉之旅，這個新的家鄉，一方面建立於新誕生的新生命；另一方面則建立於白梅對於自我認同與土地認同的重新建立，她在小說結尾前說道：「不，我不相信我這樣的母親，這孩子將來就沒有希望。」，她相信孩子能有美好的生命，「越過海去讀書，成為了不起的人……」。⁵⁷小說中，孕育生命的鄉土無論山海，勾勒出了人生的行旅圖，結尾的火車之旅正貫串了整篇小說「來／去」的移動，一個建立自我認同的過程。

在黃春明另一篇帶有現代主義色彩的小說〈跟著腳走〉（1966）中，則是以情人作為代表鄉土的符號。⁵⁸小說中的男主角是一個失意的記者，對於臺北的都市與現代社會有著諸多不滿與抗拒。回到故鄉與自己的戀人 G 會面成為了他唯一的目的，但無奈這段旅程因為車資不足荒謬地被打斷，小說結束在主角吶喊 G 的聲音中結束。這篇小說可以作為一個愛情故事、也可以作為一個俱有荒謬意味

⁵⁶ 范銘如，〈七〇年代台灣鄉土小說的「土」生土長〉，收錄於《文學地理》（台北，麥田，2008），頁 161~162。

⁵⁷ 黃春明，〈看海的日子〉，《看海的日子》（台北，皇冠，2000），頁 78。

⁵⁸ 黃春明，〈跟著腳走〉，《沒有時刻的月台》（台北，聯合文學，2009）。

的現代主義小品來閱讀，遺憾的是小說中的火車旅行並未達成。然而在這場中斷的旅程中，主角的無所不用其極的返鄉已然指出了「來／去」的移動。故鄉的戀人實際上是一個濃縮的鄉土符碼，俱有對於都市生活、現代社會的對抗意義。即使在這篇小說中火車之旅的移動並不完全位居於敘事結構的主軸，然而其所延伸開展的空間敘事仍在小說中指出了對於鄉土的認同政治表態。

在〈看海的日子〉、〈跟著腳走〉與〈夜行貨車〉這幾部小說之中，認同政治的建構是由對故鄉的情感與認同所塑造積累的鄉土成為了一種烏托邦式的應許之地。而這樣的鄉土多俱有道德救贖或是生命泉源上的情感意義，返鄉的旅程成為了一種找回完整生命與道德的過程，鄉土於是所「來」之處，也是將回「去」之處。這樣的認同政治所表現的向量坐標顯然迥異於前小節所提及的中國想像，但卻遵循了相似的力學與幾何學模式，以及小說中的時空關係。中國性的認同政治以在中國的原鄉作為向量的終點；而鄉土文學則以台灣的鄉土作為了最終的歸依。若說〈黎明列車〉與〈鐵漿〉中，中國認同的根源可以回溯到近代中國的現代性發展；那台灣鄉土文學中以鄉土回歸的認同傾向其實正來自於戰後台灣的現代化發展所造成的社會結構與文化變遷。

在戰後台灣文學小說中的火車移動與空間敘事，大致可以歸納出兩種認同政治建構的方向向量，一種是以外省籍作家作品為主的中國認同；另一種則是以鄉土文學作家作品為主流鄉土認同，這樣的認同光譜大致符合過往認同政治研究者的看法。但其中的認同政治差異並非只是來自族群的分別，在光譜兩端的文學認同政治表述實際上彼此交織著複雜的脈絡與歷史。而在小說空間敘事中共有的向量模式，其實正代表了在戰後台灣文學小說中移動與空間敘事的共通性。在下一章節中，本文將策略性地反向操作根／路徑的概念，從台灣戰後文學小說中火車移動所呈現的經濟脈絡，來說明戰後文學小說與戰後社會間的相互關係。也提供

下一章即將討論到的台灣戰後文學小說空間敘事模式與美學建構的一個背景補充。

三、根／路徑：台灣戰後小說中的火車移動與經濟發展脈絡

在上一節結中，本文藉由文化人類學中根／路徑的概念說明了在移動中形同的認同政治建構與表述。根／路徑的概念形成在大航海時代開始，全球交流移動日趨頻繁的全球脈絡。因此，這種建構於移動、過程中的認同，其實也受到了社會經濟等等發展的影響。戰後的台灣，不論是交通建設、知識傳遞或是文學的書寫，同樣受到了台灣戰後經濟發展的影響。火車從戰後初期開始，便是台灣戰後經濟發展的重要紐帶，聯繫了台灣南北的物流與人流。因此，戰後台灣小說中的火車移動，無疑提供了重要的脈絡參照。

歷經太平洋戰爭後的台灣百業待興，美軍轟炸使戰前日本總督府建立的基礎設施損壞嚴重，鐵路系統也遭受相當的破壞。國民政府在戰後的接收工作中設置了台灣鐵路管理委員會，隸屬於台灣行政長官公署交通處。國民政府在戰後初期大抵上承接了日本總督府所執行的貼路發展方針，例如完成了以開採資源為目的的竹東支線，並復原了由日本總督府所建立的大部分鐵路系統。然而在火車迅速復原背後並非單純代表台灣戰後的復蘇，而是國民政府將台灣資源抽調投入國共內戰以及對台灣進行有效統治的手段。歷經國共內戰的牽連、二二八事件的傷痕與國民政府敗退來臺，使得戰後初期的台灣經濟相當混亂。

范銘如在〈自然的寄寓——戰後台籍作家的家園再現〉一文中所討論兩部小說中的火車旅行就對戰後初期台灣的經濟狀況有深刻地呈現⁵⁹。在吳濁流小說

⁵⁹ 范銘如，〈空間文本政治〉（台北，聯經，2015），。

〈波茨坦科長〉⁶⁰（1948）中男女主角的搭乘火車前往蜜月之旅的過程中便描寫了戰後台灣經濟的混亂與蕭條。從新竹站的斷垣殘壁到二水站乞丐成群的蕭條都歷歷在目，而旅程中所見的省籍矛盾與文化衝突，以及對於國民政府接收作業中貪贓批判也不在話下。吳濁流在二二八事件餘波蕩漾的時代背景下仍在小說中寫下這樣的批判，實屬有著相當大的風險，卻留下了對於戰後幾年間台灣經濟狀況的深刻側寫。

而作為對照的小說，龔勝濤的《日月潭之戀》（1954）中也有一些戰後蕭條殘破的景象，但小說中火車旅行所見大多聚焦於國民政府與外省移民的經濟建設成果，包括了引進自美國的新型火車、電力、水利系統的修繕與興建。這部小說可以如范所言作為〈波茨坦科長〉的對照，亦可說反映了台灣戰後經濟乃至於社會政治發展的一個重要的轉折：韓戰爆發。一九五〇年爆發的韓戰，一方面使得國民政府在臺統治獲得美國的支持；另一方面美國政府重啟的經濟援助（美援）以及因為戰爭需求而造成的東亞經濟復蘇，都讓台灣在戰後長期蕭條混亂的經濟情勢有所好轉。在《日月潭之戀》之中所寫到，舉凡火車、道路、水利、電力等等經濟建設，都屬於 1949 後美援的範疇，除了物質的支援外，亦包括了技術提供以及貸款⁶¹。

在這兩部小說中，火車旅程都占了小說敘事中相當關鍵的分量，但其中的情節則讓讀者分別歷經了兩種不同樣貌的台灣。在〈波茨坦科長〉之中，是從臺北出發，逐漸看見戰後台灣歷經的砲火摧殘與國民政府接收後的經濟亂象；而在《日月潭之戀》則從歷經戰火的街景逐漸走向國民政府宏偉、循序的建設圖像。這樣的內容除了反映戰後作家在不同歷史階段中完成了小說對於戰後初期的台灣

⁶⁰ 吳濁流，〈波茨坦科長〉，收錄於《吳濁流籍》（台北，前衛）。

⁶¹ 若林正丈著，陳培豐、洪郁如等譯，《戰後台灣政治史》（台北，台大出版中心，2014），頁 90~91。

不同的空間書寫，反映了台灣在戰後的幾年間經濟狀況的轉變，從戰後初期的蕭條與混亂到歷經韓戰爆發後的獲得趨緩穩定的契機。隨著美援投入與經濟復蘇，戰後台灣的經濟發展越趨活絡，但卻代表了原本以農業為主的社會結構將開始逐步改變，都市化、現代化的加速開始改變了台灣人們的生活習慣。而這些從交通面相所展露經濟變遷，除了牽動了認同政治與文學小說書寫的方向與內容外，也代表了在台灣在戰後無可避免的要面臨新一波的現代性，這樣的現代性不同於日本殖民時期的殖民現代性，而是來自於冷戰架構下的自由陣營與其後發展出的資本主義市場下的全球化。

在台灣戰後經濟借由美援與東亞情勢逐趨穩定之際，同時也代表著台灣在二次大戰後的東西冷戰架構中被納入以美國為首的西方資本主義市場，經濟開始與亞太地區以及歐美為主的西方陣營聯動。步入六〇年代，台灣逐步發展出屬於自己的經濟定位與發展策略；但在此同時，越加快速的工業化與都市化社會發展進程也逐漸在台灣開始出現，同時帶來了以美國為主外來文化影響。在文學上，歐美現代主義在文學圈產生了影響，同時也埋下了七〇鄉土文學運動的其中一條引信。前段曾提及陳映真的〈夜行貨車〉中表述著一種以鄉土為生命本源的認同政治，而其中也同時包含著對於跨國資本主義的批判以及對於西方文化影響的反思。這樣的批判在陳映真中、後期的小說如〈唐倩的喜劇〉、〈華盛頓大廈〉系列中都俱有代表性的特色。但早期的陳映真小說卻有許多受西方文化影響的風格與元素，這樣的轉變正可以由六〇年代台灣的經濟發展脈絡來說明。

〈故鄉〉（1960）是陳映真早期的小說作品之一，一般論者對於陳映真早期的作品多著重在其與中晚期作品相當不同的美學特色，然而這部以火車歸鄉為開端的小說正能為陳映真往後小說作品中的資本主義批判提供一個脈絡與外緣環

境的詮釋。⁶²這篇小說的故事由一個大學畢業生離開城市回到家鄉的火車為開端，進而開啟對於家鄉及其家庭逐漸沒落蕭條的回憶，最後結束在一段關於搭上火車前往遠方，永遠離開不存在的故鄉的獨白。這篇作品並不屬於寫實主義的美學風格，不若陳映真中晚期小說中對於現實社會的批評的明顯與直接。另外就整篇小說中的情節而言，主角對於故鄉的失落與遠離並未完全歸咎於現實中社會變遷的影響，倒是夾雜了大量的個人情感因素。然而在小說中的幾處，仍可以看出台灣社會與經濟所發生越加資本化、跨國化的轉變過程。例如小說中主角的哥哥在早年從日本習醫返家後，帶回來的是基督宗教信仰、社會主義的理想與人道關懷的精神，這樣的小說人物塑造實則帶有一種日本殖民時期留日知識份子的典型；相較之下，當主角離開家鄉之後來到大都市求學則是蓄長髮、波西米雅生活以及搖滾樂的嬉痞樣貌，則來自於六〇年代以降的美國社會文化。小說中對於兩個世代的知識份子形象有著不同的描寫，其中的差異正來自外緣社會與經濟的改變。六〇年代美援以及西方資本主義陣營的跨國分工讓台灣經濟逐漸發展，而以美國為主的西方當代文化也隨著經濟或政治的活動大量傳入台灣，在各領域擁有相當的影響力。小說中對於家庭與故鄉失望的主角來到大城市後，嬉痞式的生活成為了他對於自己的放逐。在小說的結尾，主角提到：「我要坐著一列長長的、豪華的列車，駛出這麼狹小、悶人的小島，……向一望無際的銀色的世界，向滿是星星的夜空，向聖誕老人的雪橇，沒有目的地奔馳著」⁶³，在這一段駛向遠方與異國的火車旅行想像之中，看似與〈夜行貨車〉中的返鄉列車背道而馳，然而這一段火車的想像實際上對應的是主角在小說最末的吶喊：「我不要回家，我沒有家呀！」⁶⁴，是一段對自我的放逐之旅。當鄉土派作家在七〇年代左右以小說書寫有意識

⁶² 陳映真，〈故鄉〉，收錄於《陳映真小說集：我弟弟康雄》（台北，洪範，2001）。

⁶³ 陳映真，〈故鄉〉，收錄於《陳映真小說集：我弟弟康雄》（台北，洪範，2001），頁 56。

⁶⁴ 陳映真，〈故鄉〉，收錄於《陳映真小說集：我弟弟康雄》（台北，洪範，2001），頁 57。

地主張鄉土作為認同的歸依，並對跨國資本主義、都市化下的社會經濟提出批判之前，六〇年代的小說中已經能發現社會經濟發展改變的蛛絲馬跡。小說中並沒有對這些外來文化影響有著太多的判斷或評價，卻已經反映了社會中來自外力引發的轉變。

而前段論及的黃春明小說作品中，也能看到類似這樣的脈絡線索，前段所提及的〈跟著腳走〉（1966）就反映了六〇年代隨著經濟發展逐漸都市化的台灣社會。正如同前段所討論到，這部小說的美學並不算是黃春明典型的鄉土寫實風格，帶有濃厚的現代主義美學色彩。但小說中從宜蘭到臺北的一趟火車往返，除了反映了對於鄉土認同的追求，同時也反映了在經濟發展與社會轉型下都市與鄉村的推拉關係。在這篇小說中，主角一直對於臺北與現代化的社會有所抗拒，然而小說中段他與故鄉的情人 G 說到「為了結婚後的生活，我到臺北去找工作。」，這樣的處境是為了生活的「現實」。⁶⁵這樣的情節反映了在當時的台灣社會，往大都市尋求工作機會已經是一種普遍的常態，小說中途經臺北所見的工廠、都市也反映了當都市中工商業發展的興盛。而小說的開端，主角不知為何與眾人在風雨前夕搭上往臺北的火車，其實正反映了都市的生活雖然不符合主角的個性與期待，卻仍然對故鄉宜蘭的人口有著強大的拉力。在整部小說的最後，主角選擇即便在風雨中也要徒步走向故鄉，將鄉土作為最終的歸依。但在這樣的認同表述背後，正是對於經濟發展下的都市化社會做出對抗。這篇作品正為七〇年代黃春明小說鄉土的認同政治表述、跨國資本主義批判以及社會經濟發展的反思作出了預告。

早在日本殖民統治時期，呂赫若、楊逵等人的小說作品便指出現代交通移動如何改變台灣傳統社會中的農村經濟結構，並形成了階級與社會上的矛盾。⁶⁶而

⁶⁵ 黃春明，〈跟著腳走〉，《沒有時刻的月台》（台北，聯合文學，2009），頁 62。

⁶⁶ 關於日本殖民統治時期交通建設對於農村的影響已被當時的台灣作家所描寫，詳請參閱楊逵〈模範村〉，收錄於施淑編，《日據時期台灣小說選》（台北，麥田，2007）、呂赫若〈牛車〉，收錄於彭小妍編，《楊逵全集 II》（台南，國立台灣文學館，1998）。

在戰後台灣，韓戰的爆發與美援解決了戰後初期的經濟蕭條，文學中將現代新中國的想像放置在認同建構的終點實際上便仰賴了這樣的經濟基礎與國際政治情勢。而到了六〇年代，逐漸蓬勃的工商業與日益效率化的交通移動，以及資本主義發展下的跨國經濟改變了戰後初期較為單純的社會結構。鄉土文學小說中看似直截的認同政治表述，實際上交織著複雜的脈絡。以鄉土為根源的認同政治表述上，有對於族群文化的認同表述、有對國家話語的對抗，同時也是對現代化、都市化以及跨國資本主義的抵抗與反思。戰後台灣的經濟發展一方面是為交通移動、文學書寫、政治活動的重要驅力，同時也是社會以及文學發展不可忽略的脈絡。

小結、

火車在台灣戰後的社會中，是最重要也是最常見的交通工具，也常見於戰後的文學小說之中。本章藉由空間閱讀與根／路徑的概念，凸顯出文學小說中的交通移動如何與社會中的政治、經濟形成相互性的關係。而在這樣的過程中，也凸顯了戰後台灣文學小說中交通移動的特徵與模式。首先，小說中的火車的移動具備了固定的向量或是目標，而小說中的故事通常在完成向量或是目標後達成，形成了一種空間敘事的模式。其次，這樣的空間敘事模式與社會中的各個面向，包括了政治、經濟等等層面有著相互性的關聯，並成為了小說閱讀對於認同政治表述、經濟脈絡的最佳切入點。當然，這樣的向量模式集中在台灣戰後到七〇年之間的作品。在八、九〇年代之後的作品，這樣向量式的空間敘事模式已經消失。例如在朱天文〈世紀末的華麗〉之中，火車行經鄉土卻彷彿來到異鄉，臺北的都市街頭儼然成為了都市人類的原鄉。⁶⁷在都市的逡巡也取代來前往原鄉或故鄉的

⁶⁷ 朱天文，〈世紀末的華麗〉，《世紀末的華麗》（台北：遠流，1992），頁 189。

向量旅程，這樣的空間敘事模式改變當然與八〇年代中政治的解嚴、經濟的發達成長以及台灣都市化、商業化社會的來臨有關，本文會在第三章做深入的討論。最後，就文學本身而言，這樣的空間敘事模式具備一定程度的共通性，但貫串的作品卻不一定符合過往文學傳統或是文學史的範疇分界。於是本文將在下一章中，藉由台灣戰後文學小說中不同交通工具的移動性作為參照，釐清這樣向量式的空間敘事模式在戰後台灣文學小說的書寫中形成了什麼樣的意義與影響。



第三章

公共汽車：台灣戰後小說中公共汽車的移動性與空間敘事模式

緒論：

在上一章，本文探討了戰後台灣小說中的火車交通移動與戰後政治、經濟發展間的關係。台灣戰後小說中的火車移動反映了社會中的認同政治建構與經濟結構的變遷，這樣的相互性關係也建立於火車在小說與現實中交通移動性相互呼應的基礎上。文學研究者范銘如在《空間／文本／政治》從空間三元論的觀點出發，指出在台灣文學的實際批評中，可以看到社會中的現實空間與政治上對於空間論述形成對文本中空間再現的強烈影響⁶⁸。本文在這裏將這樣的三元論延伸應用在小說中的移動與空間敘事。在上一章的討論裡面，小說中的火車與現實中火車移動性以及社會中的政治經濟發展三者間的呼應關係正呈現了這樣的狀況。例如戰後初期以縱貫鐵路為主幹的鐵路系統便提供了明確的方向向量，讓小說中火車「來／去」的空間敘事及其所構成的認同政治表述，能輕易地在鐵軌上展開。而不論是以本土認同或是中國認同為主的認同政治傾向，也與小說中的交通移動有著一定的相互對話。但在本章中，將以台灣戰後另一個常見的公共交通工具：公共汽車作為切入點，說明移動的再現如何跳脫、抵觸了社會中的交通移動論述與實踐，呈現了在文學中獨特的交通移動性。這種文學中特有的交通移動性，也凸顯出了台灣六、七〇年代間，文學小說中的美學建構與其特性。

公共汽車在七〇年代的台灣發展到了巔峰，而其與火車最大的不同便在於不需要依賴軌道，而是依照營運路線作為其行進的依據，擁有更大的彈性與機動性，

⁶⁸ 范銘如，《空間／文本／政治》（台北：聯經，2015），頁19。

提供了比火車更便利與彈性的移動性。而對於台灣戰後的社會發展而言，戰後迅速拓展更新的公路建設顯然比日本殖民時期建立的縱貫鐵路系統更能提供便捷、迅速、適切的交通移動。

但現實中這種移動性特質與乘經驗顯然與六、七〇年代間台灣文學小說中公車的空間敘事有些矛盾。在六、七〇年代的小說中，一種看不見的路線圖正支配著小說中公車的移動，它是一種空間敘事模式，將小說中的公車帶往一趟直駛至終點的向量旅程。這種空間敘事模式正類似前章中火車的「來／去」，但它並不是來自在現實社會空間中的交通工具特性，而是來自於台灣戰後的現代性發展與現代主義美學建構。

因此，在接下來的這一章中，本文將從台灣戰後文學小說中的公車交通移動作為閱讀的出發點，探討文學中的美學如何形成一種看不見的路線圖，進而影響小說中的交通移動與空間敘事模式。

一、台灣戰後的公共汽車發展

在台灣，不論是長途客運或是短程巴士，公共汽車可以說是戰後最重要與常見的公共交通工具之一。它的成長伴隨了台灣公路建設的發展、工商業發展以及越趨都市化的社會演變。橫跨六〇與七〇年代間的二十年，是台灣戰後現代化社會發展的一個歷史階段，經濟從農業為主走向了工商業，而隨著經濟結構的改變，人口與社會也逐漸走向了不同的結構與形態。而在這段時間內，長、短程的公共汽車扮演了非常吃重的交通角色，見證了台灣戰後現代發展的第一個階段。在這裏，本文將先簡述台灣公共汽車交通在戰後的發展概況，說明公共汽車在台灣戰後社會與現代交通發展中所扮演的關鍵角色。

公共汽車是戰後台灣除了火車外，最重要也是常見的陸上公共交通工具，兩者可以說是戰後到九〇年代前台灣現代公共交通發展的代表，更有著相當的淵源。同樣來自西歐，公共汽車與火車有幾乎相同的長遠歷史，兩者皆可上溯到交通移動尚倚賴獸力的時代。十九世紀法國的公共馬車(Omnibus)正是今日巴士(Bus)，也就是公共汽車另一個常被使用的譯名出處。這個從法國都市開始發展的公共交通系統在十九世紀間逐漸發展成熟，到了十九世紀末隨著蒸汽機與內燃機動力科技的迅速發展，以機械力替代了獸力，逐漸演變成今天大家所熟悉的面貌。而公共汽車與火車最大的不同，便在於公共汽車不需要軌道運輸系統，而是行駛於更四通八達的公路或者是尚能承載容納車輛的小徑與巷弄。因此，公共汽車在移動性上有著更靈活機動的特性。公車的搭乘較火車而言，也更能在途中隨意上下車、轉乘，比火車更能穿越日常生活中的大街小巷。

在台灣，公共汽車的出現，可以上溯到日本殖民統治時期。西元 1912 年，是時台灣影藝業先鋒高松豐次郎(1872~1952)的高松同仁社取得了台北市的乘合自動車(即公共汽車)營業許可，在市內設立了四條公車路線，開啟了台灣公共汽車發展史的第一頁⁶⁹。1930 年，台灣總督府臺北州廳成立了屬於官方的公車客運公司，也就是今日台北市公車處的前身⁷⁰。而隨著台灣各地的公路建設與車輛引進，到了三〇年代中後期，公共汽車在北高、台中、新竹等台灣西部大城中已經有了一定的普及性⁷¹，扮演著市內短程通勤的交通角色。在車輛方面，部份日本殖民時期所引進的五十鈴巴士甚至沿用到戰後，在國民政府公路總局的轄下繼續服役⁷²。

二次世界大戰結束後，歷經太平洋戰爭的摧殘，台灣的客運車輛與公路建設

⁶⁹ 沈方茹，〈台北市公共巴士之發展〉(桃園：中央大學，2003)，頁 23。

⁷⁰ 李志銘，〈單聲道〉(台北：聯經，2013)，頁 170。

⁷¹ 沈方茹，〈台北市公共巴士之發展〉(桃園：中央大學，2003)，頁 46。

⁷² 李志銘，〈單聲道〉(台北：聯經，2013)，頁 172。

損毀嚴重。在戰後台灣，公共汽車業在營運方面，戰前所成立的二十七家客運會社與總督府官方的公車客運由國民政府公路總局接收處理，一部份由公路總局經營、一部分在 1948 年出讓民營。⁷³另外，在公路建設方面，以戰前的台北市為例，雖然有領先日本本土的瀝青路面比例，但卻遭到盟軍空襲損毀嚴重，柔腸寸斷。戰後公路總局成立後開始逐步修繕受戰火摧殘的公路系統。到了 1949 年，國民政府撤退來台造成人口迅速增長，也使得對於公路運輸的需求大量增加。到了五〇年代，在公路交通需求增加、美援支持與國防戰略的需求下，公路總局展開了台一線瀝青鋪設與拓寬工程（1952）、各省道工程、東西橫貫公路（1960~1972）以及麥帥公路（1964）等等公路建設的拓展。⁷⁴在擁有營運體系、公路建設的基礎與大眾的需求下戰後台灣的公共汽車的營運迅速超越了戰前的規模，在一九七六年到達了高峰⁷⁵，該年客運乘客數超過六億人次⁷⁶，這只是公路總局的官方數據，尚未包括民間悄悄投入的野雞車⁷⁷。到了八〇年代，隨著公路法的更新，公路總局的客運業務轉移到台汽公司，也就是今日國光客運的前身，客運市場也逐步開放。時至今日，即使客運榮景已不若當年，但經營長、短程公車、客運的交通公司仍為數可觀，提供了多元、多樣的交通服務。

對於一般民眾而言，公共汽車較之於火車在路線的選擇、班次、停靠點乃至於票價都有更靈活彈性的空間，在幅員不大的台灣成為備受青睞的中長程公共交通工具。而相對於整體架構完成於日本殖民統治時期的縱貫鐵路系統，在戰後台灣迅速成長、拓展的公路建設使得客運交通為台灣戰後社會的需求提供了更合身、適切的交通移動服務。另外，台灣東部地區在鐵路東部幹線完工之前，公共汽車

⁷³ 詳參見台灣省公路局，收錄於《公路局四十年》，（台北：台灣省公路局，1986），頁 2。

⁷⁴ 台灣省公路局，收錄於《公路局四十年》，（台北：台灣省公路局，1986），頁 163~164。

⁷⁵ 李志銘，《單聲道》（台北：聯經，2013），頁 170。

⁷⁶ 交通部公路總局，《馳騁：公路總局六十週年專刊》（台北：交通部公路總局，2006），圖表：公路汽車客運概況。

⁷⁷ 指由私人經營，但未得到公路總局授予經營權與立案的非法公車客運。

更是陸上公共交通工具唯一的選擇。因此在戰後的台灣，長途客運的公車與火車一同分擔了全島的客運重擔。金龍號、金馬號等公路總局長途客運是該時代台灣東西南北移動的重要記憶。從六〇年代開始到七〇年代之間，隨著經濟的穩定發展，台灣社會逐漸走向工業化、都市化的社會形態與生活方式，人們對於移動的需求有增無減。在這期間，國道一號高速公路的開通，也使得中興號為代表的高速公路客運在台灣西部提供了比火車更快捷的移動服務，也是公車客運在台灣最輝煌的年代。到了八〇、九〇年代，台灣的都市化到達了巔峰，台灣各大都市的人口在這段時間漸趨飽和，於是市區內的短程公車成為都市中日常通勤的要角。即使到了九〇年代之後，私人汽車的普及以及大都市有更多元的公共交通如捷運、高鐵等選擇出現，客運與公車的榮景已不若往日，但台灣的公車與客運仍替許多族群提供經濟便利的日常交通服務，並與其他交通工具相互合作。

縱觀公共汽車在台灣的發展，可見其在台灣戰後社會的發展中扮演了舉足輕重的角色。而許多台灣文學作品也反映了公共汽車在台灣歷史的足跡，早在戰前，黃石輝（1900~1945）筆下的漢詩⁷⁸與徐坤泉（1907~1954）的通俗小說《可愛的仇人》⁷⁹中便有著關於女車掌們的故事與描寫、郭秋生（1904~1980）小說〈王都鄉〉中一台台魚貫駛過臺北市區的公共汽車⁸⁰，也勾勒出公共汽車在戰前台灣文學與社會中的輪廓。到了台灣戰後的文學小說之中，公共汽車更是普遍的交通工具。波茨坦科長與新婚妻子下了火車後便搭上客運（1948）⁸¹、黃春明小說中乘著穿梭各地的鄉俚人物（1962）、李龍第下了公車來到洪水即將湧進的市街

⁷⁸ 詳參見翁勝峰，〈日治時期臺灣「女車掌」文化書寫〉，《文史台灣學報》創刊號（台北：國立臺北教育大學，2009），頁197。

⁷⁹ 詳參見林芳玫，〈台灣三〇年代大眾婚戀小說的啟蒙論述與華語敘事：以徐坤泉、吳漫沙為例〉，《第四屆文學與資訊學術研討會前論文集》（台北：國立台北大學，2008），頁13。

⁸⁰ 詳參見柳書琴，〈勤勞成貧：台北城廂小說中的台灣博覽會批判〉（香港：香港教育學院中國文學文化研究中心，2013），頁5。

⁸¹ 吳濁流，〈波茨坦科長〉，收錄於《吳濁流籍》（台北，前衛）。

(1976)⁸²、賴索看著公車窗外不斷被吞噬的風景(1979)⁸³、老靈魂隨著公車穿越臺北，驚見窗外那些被遺忘的死亡(1992)⁸⁴。在戰後台灣各時期的代表性文學小說中，都能看到公共汽車令讀者熟悉的身影，這樣的狀況正說明了公車在台灣戰後社會中作為公共交通工具的普及分佈與便捷性。

綜合以上所論，可以看到公共汽車在戰後台灣提供便捷、多樣的交通移動服務，這樣的普及的移動性也體現在戰後各時期的文學小說作品中。台灣的人文地理研究者李志銘(1976~)對戰後一直到八〇年代間的公車搭乘經驗有這樣的描述：「比起火車或捷運地下鐵行走鐵軌直線的快速前進，公車迂迴穿梭在市區大街小巷的街道路徑經常卻是相對地彎曲而緩慢，並帶有晃蕩感……」⁸⁵、「司機開地不疾不徐，窗外景色宛如走馬燈一般地風光變換，沿途不斷有新乘客上車、下車，即便有些繞路的行程耽擱了時間，卻能帶你走過平常不熟悉的街道。」⁸⁶。在這樣的描寫中可以看到公共汽車提供的移動經驗是非常靈活、蜿蜒、隨性的。

然而以上所討論關於台灣戰後公共汽車的移動性特質與搭乘經驗顯然與台灣六、七〇年代間小說中公車的空間敘事模式相當的矛盾與抵觸。而這樣的癥結正來自於小說內緣的美學建構與發展。

二、看不見的路線圖：台灣戰後的現代性經驗與六、七〇年代台灣小說中的現代主義美學建構

從戰後到六、七〇年代之間，台灣的現代主義美學建構對文學小說有著非常

⁸² 七等生，〈我愛黑眼珠〉，收錄於《七等生集》(台北，前衛，1993)。

⁸³ 黃凡，〈賴索〉，收錄於《黃凡集》(台北，前衛，1992)。

⁸⁴ 朱天文，〈預知死亡紀事〉，收錄於《想我眷村的兄弟們》(台北，遠流，1998)。

⁸⁵ 李志銘，《單聲道》(台北：聯經，2013)，頁170。

⁸⁶ 李志銘，《單聲道》(台北：聯經，2013)，頁171。

強大的影響。在前段與上一章的討論中，可以看到在現實中公車與火車有著不同的交通移動特質，並提供了不盡相同地搭乘經驗。然而在六、七〇年代小說中的公車卻展現了與火車「來／去」類似，單一向量式的空間敘事模式。對於台灣戰後的火車而言，現實中的交通移動正好與文學小說中這樣的空間敘事模式與移動性特質相符，也因此隱蔽與模糊了文學內緣的美學對於小說中移動性的影響。而在這一章之中，正好能從現實中有著不同交通移動性的公共汽車來說明現代主義美學，這一個「看不見的路線圖」對於六、七〇年代台灣小說中交通移動與空間敘事的影響。

本文在這裡所討論的現代主義美學並非單純地指稱六〇年代台灣文學中的學院現代派所建立的文學美學、或是以文學學科為本位的視野下，聚焦在「橫的移植」或是相對於反共文學、鄉土文學的二元論說法。這裡所討論的現代主義美學是指整個戰後台灣所面對的現代性經驗與其所形成的現代主義美學建構。在進入小說的討論之前，本文在這裡先策略性地以交通移動出發，簡述台灣六、七〇年代的現代主義美學建構。

現代主義美學的發軔來自於現代性社會的發展，而啓蒙運動與工業革命被視為現代性社會建構的兩個根源，分別代表了哲學的轉向與科學技術的發展，也代表了理性對於自然的征服。在理性與科學技術的基礎上，現代社會也改變了人類對於時空的認知。福特主義的出現是現代性社會發展的一個重要里程，它宣告了人類以理性與技術掌握了時間，也宣告了公路運輸在二十世紀交通移動不可動搖的地位。最早期現代主義便是從這種現代時空關係中建構的美學。在西方文學中，福樓拜、波特萊爾等作品中以共時性、跳脫傳統敘事序列（相對於寫實主義與自然主義）等寫作方式，以對時間管理的技藝來掌握空間，正是文學中現代主義美學的發軔。也因此，在早期的現代主義發展中，對於技術與理性有著極高的推

崇，並帶著對文明持有樂觀展望的進步史觀。直到兩次世界大戰和戰間期大蕭條所帶來的創傷與反思，歐美現代主義才展開了轉向與改變。⁸⁷

但若要將西方龐雜的早期現代主義美學體系與發展用來解釋戰後台灣的現代主義美學建構，仍必須先回到對台灣戰後社會發展與現代性經驗的考察。邱貴芬在〈「在地性」的生產〉則指出，台灣現代派文學運動的現代經驗不但來自台灣社會基礎在六〇年代由農業進入工商業的改變，也來自台灣本地與中國、美國、日本乃至於香港文化的碰撞與激盪。⁸⁸這樣的論述與觀點對於台灣六〇年代到七〇年代間的現代主義美學建構是相當全面的補充。但在這裡，本文要先指出，對於六、七〇年代的台灣文學小說而言，日本殖民統治時期所建立的現代主義美學傳統與戰前中國以上海為中心的現代主義美學傳統因為語言的斷裂與文藝、教育政策的箝制，以及不同形式內容的現代性經驗，其實難以被視為戰後台灣現代主義發展直接的泉源。但戰前台灣與中國現代主義的部分內容仍對戰後台灣構成了一定程度的影響與啟發，在本文的討論中亦提供了一些重要的參考與對照。

所以，若要討論台灣戰後現代主義美學的建構，本文認為仍要回到戰後台灣自身所經歷的現代性經驗為主。而從前一節戰後台灣的公車發展中，便可以看到台灣戰後的現代性經驗除了來自物質與技術的積累成長外，不能避免於國民政府的統治手段與冷戰架構下的美援經濟所帶來的影響。以戰後公車所行駛的公路為例，包括瀝青鋪設與測量規劃，許多物資與技術都來自於美援所提供。而其中麥帥公路、東西橫貫公路等等公路建設，更來自於國民政府與美軍所擬定的戰略規

⁸⁷ 本文在此處參考了哈維（David Harvey）在《後現代狀況》與鮑曼（Zygmunt Bauman）《流動的現代性》中對於現代性時空的論述與觀點。不論是從文藝復興與啟蒙運動為論述出發點的哈維或是以工業革命為論述起始的鮑曼，都認為西方的現代性文明以理性與技術將時空視為可以掌握的度量。而現代主義正是由福特主義為代表的現代性文明下所產生的美學形式。詳參見大衛·哈維（David Harvey）著，閻嘉譯，《後現代狀況》，（北京：商務，2003），p301，齊格蒙特·鮑曼（Zygmunt Bauman），歐陽景根譯，《流動的現代性》，（上海：三聯，2002），頁 180~181。

⁸⁸ 邱桂芬，〈「在地性」的生產，從台灣現代派小說談「根」與「路徑」的辯證〉，張錦忠、黃錦樹編，《重寫台灣文學史》（台北：麥田，2006），頁 347。

劃，而非單純的民用交通需求。此外，戰後穿梭台灣各地的公車車輛，也是台灣特有的現代性經驗。五〇年代省公路局陸續採用了福特（Ford）、雪弗蘭（Chevrolet）、通用（GMC）與萬國（International）等美國車輛大廠設計的流線型、流行款式公共汽車，外形設計帶有濃厚的國際主義風格。⁸⁹即使到了七〇年代台汽採購的美國 MCI 巴士⁹⁰，設計風格仍舊延續自包浩斯派工業設計巨擘雷蒙（Raymond Loewy 1893~1986）的經典代表作。是時台灣許多車輛與前章提及的美製火車頭，都來自大戰期間避難美國的德國包浩斯學院設計師所衍生的國際主義風格。⁹¹以美援文為主所建立的交通建設正為戰後台灣帶來了大量的現代性經驗與現代主義的美學形式。另外，包括萬國與 MCI 等等美製車輛與國軍、駐臺美軍的各類作戰車輛在引擎動力與主要零件上有著完全相同的規格，背後的軍事意義亦相當地明顯。這樣的狀況其實正來自於國民政府對於國共內戰失利以及美蘇冷戰架構，國民政府倚靠美援技術與其現代主義設計的機能性與未來感來扭轉自身所處的頹勢，並以現代性的進步形象加強政權統治的合理性與力道，在上一章關於台灣戰後經濟的討論所提及的《日月潭之戀》中便有提及這樣的狀況。當然，這種狀況並不單獨出現在交通運輸系統，例如在張必瑜與范銘如的空間研究中都指出了台灣戰後初期國民政府在台建造新市鎮、建築以及街道規劃中的美式現代主義（國際主義）風格。⁹²這些台灣戰後的現代空間建設，都可以說是戰後

⁸⁹ 關於這邊提及的公共汽車車輛可參見錢大群，《台灣公路巴士之沿革》（台北：錢大群出版社，2001），頁 20~31、交通部公路總局，《馳騁：公路總局六十週年專刊》（台北：交通部公路總局，2006），頁 165、林栢顯，《台灣汽車客運公司之營運沿革》（南投：台灣省文獻委員會，1999），頁 54~55。

⁹⁰ 李志銘，《單聲道》（台北，聯經，2013），頁 174。

⁹¹ 從一九五〇年代開始的美式流線型交通工具正是從歐陸移動到北美的包浩斯派設計師所帶動的國際主義風格，國際主義這種在建築與工業設計上的烏托邦式現代主義美學也隨著美援大量進入台灣。關於包浩斯、國際主義、流線型以及雷蒙的流行款式可參考湯瑪仕·豪菲（Thomas Hauffe）著，陳品秀譯，《設計小史》（台北：傳媒城邦，2007）頁 110、124、142~143。而台灣公共汽車國產化的代表裕隆，在當時也模仿了這樣的美、日的設計製作公車。相關車型資料與照片可參見交通部公路總局，《馳騁：公路總局六十週年專刊》（台北：交通部公路總局，2006）。

⁹² 范銘如，《空間／文本／政治》（台北：聯經，2015），頁 125。

台灣最先經歷的也最容易體驗的現代性經驗與現代主義美學形式。

而除了在物質上的現代性經驗與現代主義美學形式之外，戰後初期國民政府也經由威權統治在教育與文藝政策之中進行了政治的美學化，這種政治美學化對文學書寫與美學建構有著非常直接的影響。⁹³而政治美學化的手段當然也不僅止於國民政府的統治下發生，哈維在討論納粹德國與各強人政權時，也討論到了這樣的狀況。⁹⁴五〇年代國民政府以出版審查與文學獎掖在臺灣建立了反共文學的發展。誠如王德威所言，反共小說是一種以文學時間抵抗現實空間的文學，並在小說中建立了一種以民族成就為終點的進步史觀。⁹⁵而在這種進步史觀的影響之下，對於技術與科學的依賴也成為了不得不然的妥協。到了六〇年代至七〇年代間，台灣不斷面臨了各種轉變，在內有白色恐怖與思想自由的箝制、由農業進入工商業的社會形態轉型；在外有退出聯合國等等風雨飄搖。戰後國民政府所企圖建立的反共神話美學面對這些情況時顯然漏洞百出，捉襟見肘，但這種美學中的時空架構卻已經留下了難以磨滅的影響。在與國民政府統治話語近似的意識形態上，前一章所討論到的小說〈黎明列車〉與〈鐵漿〉便是相當明顯的例子。

當然，小說中的空間敘事一方面可以是主流政治美學的實踐；一方面也能是衝突與對抗的所在。台灣六、七〇年代間的文學小說便利用這種美學架構提出了各自的顛覆與對抗手段，在一張既定的路線圖中尋找各自的方向。是以這種緊扣現代性經驗，以時間支配空間，類似西方早期現代主義美學風格的敘事模式貫串了六〇、七〇年代間台灣現代派與鄉土文學派的小說作品。而除了是作為現代性的經驗與美學外，更由於戰後台灣的政治情勢與社會發展，造成了政治美學化成

⁹³ 哈維認為納粹建立了一套反動的現代主義美學，同時強調神話與進步，將特定的美學意義用於政治，改變了歷史的進程。詳見大衛·哈維（David Harvey）著，閻嘉譯，《後現代狀況》，（北京：商務，2003），頁 262。

⁹⁴ 大衛·哈維（David Harvey）著，閻嘉譯，《後現代狀況》，（北京：商務，2003），頁 262。

⁹⁵ 王德威，〈一種逝去的文學-反共小說新論〉，《如何現代，怎樣文學？：十九、二十世紀中文小說新論》（台北：麥田，1998），頁 146。

為了這種現代主義美學建構中的關鍵部分。也因此這種向量式、從一而終空間敘事模式，並沒有在日本殖民時期的台灣現代文學小說與戰前中國現代主義小說之中出現，也未見於八〇年代後歷經另一波轉型的台灣現代小說之中。

三、看不見的路線圖：六、七〇年代小說中公車交通移動與空間敘事模式

回到文學小說，黃春明的〈城仔落車〉（1962）、〈請勿與司機對談〉（1963）與李昂〈海之旅〉（1968）是三篇發表於六〇到七〇年代之間的小說作品⁹⁶。在這三篇以公車移動為主軸的小說中，都有著向量式的、一路前往終點的空間敘事模式。這正是前節所討論「看不見的路線圖」支配了小說中的公車移動與空間敘事，以來自文學內緣的美學影響取代了現實中的移動法則。而除了小說的空間敘事，這三部作品中關於公車的移動性，包括車廂內的空間也呼應了這樣的空間敘事模式。

〈城仔落車〉是黃春明首次公開發表的小說。小說中一對祖孫自瑞芳搭乘公共汽車前去城仔投靠女兒，卻因為不熟悉公共汽車路線而錯失在城仔下車的機會，只能趕緊下車在車站等待下班公車再次駛往城仔。更不幸的是下車後祖孫兩人沒能搞清楚公車的路線與站牌，於是在寒風中坐困在錯誤的客運站牌，枯等不會到來的公車，直到有好心人為祖孫倆解圍，將兩人帶往城仔。這篇小說中，祖孫兩人的城仔之旅是一趟單向的旅程，嫁去城仔的女兒（也就是孫子的母親）是祖孫兩人唯一可以寄望的親人，即便祖母心中仍有不被接納的忐忑，但也只有前往城仔的選擇。小說的敘事便構築在這趟往城仔的旅程，當到達城仔之際小說的敘事

⁹⁶ 黃春明，〈城仔落車〉，《黃春明作品集 3：莎喲娜拉，再見》（台北：聯合文學，2009）、黃春明，〈請勿與司機談話〉，《黃春明作品集 5：沒有時刻的月台》（台北：聯合文學，2009）、李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985）。

也宣告結束。

黃春明的另一篇有著相似敘事模式的小說是〈請勿與司機談話〉，這篇小說是一段關於司機與乘客在每日通勤中萌生愛情的故事。女主角阿琴常常特地繞路搭公車，藉機在途中與司機交談。但兩人拍拖正有突破之際，同車的軍人指著「請勿與司機談話」的告示牌，阻止了兩人。之後，公車司機從車掌那收到了阿琴的紙條，對愛情重新燃起了希望。開心的他一掃前日的鬱悶和憤恨，一邊哼著個期待著明天的到來。在他駕車在雨中蛇行而歸時，小說引用了電影《恐怖的報酬》的片段指出了他所面臨的危險。但對於司機而言，他所駛向的目的地：明天，才是至關重要的目的地；愛情，才是最後的終點站。就整部小說而言，不論未說明的結尾會是車毀人亡或是愛情故事的圓滿達成，小說的敘事結構都已經將公車駛向了最後已成定局的終點站。

不同於前兩部黃春明小說的美學風格，李昂的小說〈海之旅〉是一篇典型的台灣現代派小說。這部小說以主角一行人段搭乘公車往海邊的旅行為情節主軸。在旅途中，陸續上下車的乘客帶來了許多插曲與危機。這趟旅途的過程並不是以寫實的筆法交代，而是由許多關於意像的呈現、夢境的敘述來組成。直到小說中的司機如同「受盡者不在乎一切向目標拼命」⁹⁷將公車駛抵達終點的海，危機才終告解除，一切得到了救贖。

三篇小說中，〈城仔落車〉是黃春明初試啼聲的作品，帶有黃春明早期小說中的現代主義色彩。但對鄉俚人物的細膩刻畫與人文關懷也同時是黃春明小說在鄉土文學運動中的重要標識。相較之下，〈請勿與司機談話〉則接近典型的鄉土文學小說風格，有著更草根、貼近生活經驗的文學風格。而李昂的〈海之旅〉則是相當符合台灣現代派文學運動中學院美學的現代派小說，不論是在技法或是小

⁹⁷ 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 95。

說的世界觀上，都有著濃厚的現代主義色彩。這三篇以公車移動為主軸小說作品中，有各自所傾向的美學光譜，但在空間敘事模式上卻展現了極高的同質性。而這種空間敘事上的同質性，又與現實中公共汽車路線蜿蜒、悠閒前進、隨性搭乘的移動性與搭乘經驗大相逕庭。正如同前段所言，這種存在六、七〇年代間的小說之中，看不見的路線圖正來自台灣戰後的現代性發展狀況與現代主義美學建構。

雖然早在清領時期，現代交通建設便在台灣展開。但在每一個歷史階段現代交通的發展仍然帶來了其所屬的現代性經驗。例如在〈城仔落車〉中祖孫終於要抵達城仔之際，祖母的心中卻百感交集，深怕自己的女兒與其丈夫會不歡迎自己與孫兒，於是焦慮地說道：「太快了。」⁹⁸。在這一句話中，個人時間與由交通技術所建立，支配了空間與移動的現代時間產生了矛盾，也是整部小說的張力所在。即便是如祖孫倆人生活在農村的人們，也無可避免地要面對現代性經驗所帶來的新時間、新空間，甚至是家庭與人際關係。而小說中時空關係的衝突正是現代主義小說最核心的美學精神，因此，若要討論特定時期的台灣現代主義美學建構，仍要回到台灣在該時期的現代性經驗。在〈城仔落車〉、〈請勿與司機對談〉之中，公車最後的終點分別是親情的歸依與戀情的發展。這種日常生活的主題乍看之下相當平常，但其實這正是黃春明的鄉土小說中非常重要的美學特質，這種美學特質正來自於對於台灣社會在六、七〇年代現代化發展的反思。在〈城仔落車〉、〈請勿與司機對談〉中的車廂裡，人的自然本質與現代社會的技術與規訓間的矛盾是一個很重要的主題。除了前段提及〈城仔落車〉中的個人時間與現代時間，也有〈請勿與司機對談〉中情感與乘車規則間的矛盾。在上一章的討論中便有提到鄉土文學的建立有其獨特的脈絡。在鄉土文學中，有著對國民政府反共文

⁹⁸ 黃春明，〈城仔落車〉，《黃春明作品集 3：莎喲娜拉，再見》（台北：聯合文學，2009），頁 22。

藝與學院現代派美學的對抗與反思，除了主張以鄉土為本的認同政治外，亦非常著重在人文關懷。黃春明的鄉土小說中，透過鄉俚的小人物探討台灣社會現代化所面臨的種種問題，這也是鄉土文學重要主題：對於七〇年代台灣完成步入工商社會轉型的回應。〈海之旅〉是李昂在《花季》中的作品，存在主義的思想的影響與六〇年代台灣學院現代派的技法是李昂在這一批創作中的特色⁹⁹。這篇小說中以海為最後的終點，在抵達海邊後，小說這樣寫道：「一種深沈的美感來到我的心頭，那是長久以來我再次的感受到如此凝重的美，近乎來自天國……一大片翻滾的浪潮於是湧向我。」¹⁰⁰，這段描寫正反映了六〇年代學院現代派所追求的純粹美學化。這種看似無關政治的純粹美學化正是六〇年代開始台灣學院現代派對於現實政治的抵抗與回應，寄望以西方的美學與哲學在戒嚴體制與反共神話的一元政治話語下尋找不同的出路。在這三篇關於公車移動的小說中，小說的空間敘事不論是將終點設置為人文關懷或是純粹的美學呈現，都是對於外部社會與政治的對話。然而在對話的同時，相同的空間敘事模式正說明了台灣戰後現代主義美學建構的深遠影響。

而除了在小說的空間敘事模式外，這三部小說中公車車廂內的空間，也與本段討論的小說美學內涵有著呼應的關係。在六〇年代的台灣現代派小說中，孤立、疏離、冷漠、異化的社會與人際關係呈現被視為現代派小說書寫的一個常見特質。這種社會與人際關係的呈現當然有受到現代派小說所師法的歐美作品影響，也與現代社會形態有關；但另一方面，戰後台灣在國民政府威權統治下所形成的白色恐怖氛圍也是這種小說書寫風格的重要脈絡之一。從戰後到解嚴前的小說之中，火車與軍用卡車是白色恐怖的最佳代名詞，追緝、押解、逃亡都常在這些交通工具之中上演。李志銘在《單聲道》中也提及戰後的台灣火車與公車上，反共保防

⁹⁹ 黃啟峰，《戰爭·存在·世代精神》（台北：秀威，2016），頁 339。

¹⁰⁰ 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 99。

的標語仍不時可見¹⁰¹。而小說中的公共汽車雖然表面上是較為貼近生活的交通工具，但仍無可避免威權統治的陰影無孔不入的滲透。在六、七〇年代的台灣社會中，社會發展的形態轉變與對威權統治的恐懼形成了複雜交融的焦慮。在這裡可以本節所討論的黃春明小說〈請勿與司機談話〉與李昂小說〈海之旅〉來說明。

在〈請勿與司機談話〉中，司機意識自己的工作對於自我的異化。在車廂中他必須接受「扣在後腦瓜煞有派頭的制服帽」¹⁰²、「主管要他們絕對對客人禮貌」¹⁰³等等規範，他感到自身在駕駛活動中如同一只「較具伸縮性」的機械零件。只能以「一頭上套了籠頭套在磨坊裡的驢子……每天辛辛苦苦而毫無希望地圍繞著同樣的圓圈打轉」¹⁰⁴來自我揶揄。在這些描寫中，可以看到過去對於台灣現代派小說常出現關於自我異化焦慮的主題。但在小說的另一部份，指著「請勿與司機談話」的告示牌，阻止了男女主角邂逅的是同車的上士軍人。軍人成為了公共空間秩序的維持者，甚至超越了車掌與駕駛扮演了規則的實踐者，正隱晦指出了台灣在白色恐怖時期的社會權力結構。

而在〈海之旅〉的開頭，即描寫車窗外城市的陌生感與駛入山區後如同進入「異教區」的景色¹⁰⁵，從窗所見的始終是疏離與陌生的景物。而車廂內部，主角面對好友A同樣感受到疏離與陌生，「那不是我熟悉相識多年的A，而近乎只是一個圖騰，一個受蠱惑的活屍。」¹⁰⁶。這樣的意象描寫，呈現了台灣現代派小說常見的疏離與冷漠的人際關係。但在接下來對於公車車廂的描寫，則出現了更多監禁性的意象。在旅程的前段，有「我覺得自己似乎處在一個動物的胃裡……怪

101 李志銘，《單聲道》（台北：聯經，2013），頁 171。

102 黃春明，〈請勿與司機談話〉，《黃春明作品集 5：沒有時刻的月台》（台北：聯合文學，2009），頁 80。

103 黃春明，〈請勿與司機談話〉，《黃春明作品集 5：沒有時刻的月台》（台北：聯合文學，2009），頁 83。

104 黃春明，〈請勿與司機談話〉，《黃春明作品集 5：沒有時刻的月台》（台北：聯合文學，2009），頁 83。

105 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 93。

106 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 105。

異的車廂像打著皺摺的胃壁，還似乎不斷的有水液在冒出……我覺得胃將我放在它的液體中漩渦式的蠕轉……我的身體為漩渦所擺佈，只能一圈圈的打轉。」¹⁰⁷。而在整個旅程中最令人吃驚的插曲便是中途上車的乘客，高大的壯漢、持刀男子與不知為何被押解的瘦弱男子。三人上車之後，整台公車便成為了一座牢籠，直到抵達海邊。在旅途後段的半夢半醒中，主角發現自己手腕上「有一個繩子的痕跡清淡的出現」¹⁰⁸。主角嘗試要逃跑，卻發現手上的繩印越加清晰並加強了束縛，最後發現「玻璃完全的隔絕了我們和外在一切」¹⁰⁹，唯一能做的只有「耽於我所處的地方，空茫的開始等待，不再有任何企圖，僅讓車子馱背著我一站站的奔馳……」¹¹⁰。在這一連串的意象呈現中，顯然不只指涉現代性公共空間的疏離人際關係，更包含了白色恐怖時期各種荒謬的暴力與人人心中有警總的緊張氛圍。

兩部小說中的公車車廂，一方面有著對於現代社會中人際關係異化的焦慮；一方面有著對於國民政府威權統治下的陰影，這種空間性的內容正說明了台灣戰後複雜矛盾的現代性經驗。黃啟峰在《戰爭·存在·世代精神》中以國民政府帶來的創傷（包含了國殤與白色恐怖）經驗使得台灣戰後文學的現代主義運動發展截取了西方起源於大戰之後的存在主義思潮作為重要的基礎¹¹¹。對於存在主義的挪用確發生在戰後的台灣文學小說書寫之中，但對於現代性抱持正面希望的進步史觀仍然是小說中交通移動的主要架構，在〈海之旅〉與〈請勿與司機談話〉之中，前往終點後一切的問題都將告解決。西方在大戰後的存在主義思潮已經是整個西方現代主義運動的尾聲，而其中的哲學與美轉向也開始運作。對於台灣的現代主義美學建構而言，哲學與美學的轉向可能要等到八〇年代尾聲。在這裡，

¹⁰⁷ 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 95。

¹⁰⁸ 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 106。

¹⁰⁹ 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 106。

¹¹⁰ 李昂，〈海之旅〉，《花季》（台北：洪範，1985），頁 108。

¹¹¹ 黃啟峰，《戰爭·存在·世代精神》（台北：秀威，2016），頁 24~27。

本文認為雖然存在主義思潮與許多西方晚期現代主義的精神與內涵在戰後迅速的傳入台灣，但以六、七〇年代文學小說中的現代主義美架構而言仍要以西方早期現代主義美學的架構來說明是較為恰當的。

鮑曼在說明福特主義所代表的固態、沈重的西方早期現代性時，作出了這樣的比喻：

輪船上的乘客相信（毫無疑問，並不總是明智的），被受與特權登上船長艙的選定的船員能夠將這艘巨輪使向它的目的地。這些乘客全神貫注地學習並遵守為他們制定的，用醒目的字體掛在每一條通道上的規則。¹¹²

無獨有偶，賽托在關於現代交通工具旅行的〈監獄式與航海式〉一文中，也以凡爾納的鸚鵡螺號比喻了現代交通工具的旅行方式：讓夢想與技術的並存，乘客以自身的監禁作為抵達應許之地代價¹¹³。從兩人的說法中，可以看到西方早期現代性對於進步史觀與技術的信仰。當然，這種充滿自信的現代性在兩次世界大戰與戰間期的大蕭條之後早已粉身碎骨。但在台灣戰後的現代性經驗與現代主義美學建構中，對於現代性的進步信仰與執著來自台灣自身的現代性發展狀況。國民政府的威權統治與將政治美學化的手段其實正是一種極端理性與技術化的統治方式，造就了一種強烈、具支配性的現代性經驗與現代主義美學建構，也形成對於戰後台灣小說美學的深遠影響。

在六、七〇年代間，台灣以公車移動為主題的小說中，向量式、從一而終的空間敘事模式，正與戰後台灣的現代性發展以及現代主義的美學建構有著密不可分的關係。正如黃錦樹在〈中文現代主義：一個未了的計劃？〉中所言，西方現

¹¹² 齊格蒙特·鮑曼 (Zygmunt Bauman)，歐陽景根譯，《流動的現代性》，(上海：三聯，2002)，頁 184。

¹¹³ 米歇爾·德·賽托 (Machiel de Certeau)，方琳琳、黃春柳譯，《日常生活實踐》(南京：南京大學出版社，2009)，頁 197。

代主義美學的客體與論述早已充分開展，然而中文現代主義，或更貼近本文的討論，台灣現代主義的客體與論述，卻仍在形成的階段¹¹⁴。因此本章在這裡希望從現代交通移動性與空間閱讀的策略角度出發，為台灣戰後的現代性經驗與現代主義美學的建構提出一些看法與補充。

四、下一站：解嚴後的空間敘事轉向

臺灣的公共汽車運輸的運量在一九七五年達到了巔峰。然而在汽機車的普及與捷運、國內線航空與高鐵等新興公共運輸系統的發展下，到了今日，公車不再是主流、強勢的交通工具。但對於許多缺乏私有交通工具與未居住在軌道運輸區域的民眾而言，公車仍是不可或缺的公共運輸交通工具。台灣空間研究學者，同時也是台灣移動性研究的先行者王志弘在一九九二年的一篇文章中便指出台北市公車在九〇年代的搭乘者大多數為女性、老人以及學生等在移動權力上偏向弱勢的族群所搭乘¹¹⁵。這樣的觀察正指出了公共汽車在八〇年代後的發展與特性。

而在文學小說的書寫方面，時至一九八〇年代，台灣已走向都市化與工商業為主的社會形態。八〇年代末期，民主運動的蓬勃迫使國民政府解除解嚴，並隨即開放總統直選。從戰後開始的威權統治終告一個段落，更多元的政治主張與訴求開始能浮上檯面。同時，八〇年代末，台灣小說的書寫展開了新一波的美學運動。來自國外的新文學技法被大量使用與實驗，後設小說、魔幻寫實、後現代主義等等新美學方興未艾；在政治解嚴與社會的多元化與開放下，各種新興題材也爭相出籠，政治諷刺、歷史書寫乃至於都市文學都在是時的文學圈引起廣泛的效

¹¹⁴ 黃錦樹，〈中文現代主義：一個未完成的計劃！〉，收錄於黃春明，《謊言或真理的技藝：當代中文小說論集》（臺北，麥田，2003），頁 50。

¹¹⁵ 王志弘，〈交通規劃的反省〉，收錄於《減速慢行》（台北：田園城市，1999），頁 100。

應。在這樣的狀況下，小說中的空間與移動也發生了轉變，前段所討論看不見的路線圖已然坍塌，取而代之的是新的空間敘事傾向。

邱妙津的小說〈離心率〉(1991)在一個個站牌中，引出了主要角色阿志在臺北的故事。在這趟車程中，沒有執著於終點和規則的駕駛，卻充滿來自司機先生的惡作劇與違規。公車不時逃離路線鑽入小路，「像情人般難以捉摸」¹¹⁶。折騰了整個臺北市後，公車繞行了一個週而復始的圓。從基督教會所出發，在清真寺停下，但這段旅途並不俱有對任何信仰與救贖，甚至是目的地，只要你有一枚十元硬幣就可以隨時搭上公車。在〈離心率〉之中，站牌名正是小說個段落的標題，但這些站牌名並不代表其在現實交通上的移動意義。〈離心率〉之中的路名與站牌名來自於阿志的人生故事以及臺北市日常生活的交匯。整座城市被個人記憶翻寫，而站牌與城市空間本身的關係則相當模糊。臺北這座城市的中心所在必須由邊緣的環繞來界定。路線圖被屬於個人的記憶取代，公車移動的旅程也不是簡單的單程旅途與明確的終點與移動向量。小說的結尾末班車到站，司機將車門反鎖，阿志繼續陷入「正循環是回歸，逆循環是放逐」¹¹⁷的公車路線裡。小說標題的「離心率」本身就是一個隱喻，無論是回歸／放逐，都難以抵達／逃離這座臺北城。小說中的公車借由這樣的空間敘事模式建構了一部不折不扣的都市小說。有趣的是，在這篇小說的空間敘事之中，起點、目的都消失了，循環式的空間敘事結構使得空間本身成為了旅程的實質支配者。

除了在交通移動中所構成的空間敘事外，在車廂之中，阿志對『「下車前請提前拉鈴」』¹¹⁸的告示牌嗤之以鼻，司機隨即以緊急煞車回應，阿志索性到車廂後排點起香菸。在〈離心率〉的車廂內，日常生活的種種隨時挑戰著車廂內的秩

¹¹⁶ 邱妙津，〈離心率〉，《鬼的狂歡》（台北：聯合文學，1991），p51。

¹¹⁷ 邱妙津，〈離心率〉，《鬼的狂歡》（台北：聯合文學，1991），p77。

¹¹⁸ 邱妙津，〈離心率〉，《鬼的狂歡》（台北：聯合文學，1991），p52。

序，乘客們在大雨中推擠著、狼狽地搶搭末班車，「以屬於文明的優雅裝扮自暴文明所鄙視的俗陋」¹¹⁹。小說中的公車，充滿了日常生活對於社會秩序與治理的挑戰和逾越，卻更貼近了現實中的公車搭乘經驗。正如〈離心率〉之中的乘客在上車時依然乖乖地投下了十元車資，卻也一瞬間將公車當成求婚之處。在前段討論中，小說公車空間在戒嚴時代的壓抑秩序已經消失。

在〈離心率〉這篇小說中，可以看的六、七〇年代小說中的移動性、空間敘事模式乃至於時空關係都與解嚴後的小說有著很大的不同，空間敘事超越了既定的路線圖範疇，延伸出各種抄捷徑、遊蕩的可能，甚至顛覆移動本身（同時也顛覆敘事）的可能。在小說最後形成的環狀空間敘事不但消解了移動與敘事的起點／終點，也混淆了城市空間的劃界。借用賽托的說法，〈離心率〉中公車的空間敘事不是要實踐現代性空間的地圖（map），而是一個關於主體行程（tour）的敘述，這種不同風格的空間敘事取代了現代主義美學中的理性與技術核心¹²⁰。賽托指出，在行程中呈現的是一本歷史書，而非地理地圖¹²¹。在這種空間敘事之中，空間與時間界限的消解，彼此雜揉，補充了一張清晰、秩序、企圖掌握全局知識的地圖所沒有辦法說明的空間性：一種充滿歷史與時間活動的淤積與滲漏，卻更為豐富的空間性。於是在這種空間敘事的差異中，小說中移動所形成的地方感（sense of place）卻有著極大的差異。在討論兩種空間敘事傾向所形成的地方感差異前，得先釐清賽托對於空間與地方的主張。對於較俱有解構傾向的賽托而言，空間（space）是得以實踐、展開戰術、可改變書寫的所在；而地方（place）則是已經被某種規則支配、木已成舟的專屬、固定之處¹²²。對於六、七〇年代的小

¹¹⁹ 邱妙津，〈離心率〉，《鬼的狂歡》（臺北：聯合文學，1991），p61。

¹²⁰ 米歇爾·德·賽托（Machiel de Certeau），方琳琳、黃春柳譯，《日常生活實踐》（南京：南京大學出版社，2009），頁 202。

¹²¹ 米歇爾·德·賽托（Machiel de Certeau），方琳琳、黃春柳譯，《日常生活實踐》（南京：南京大學出版社，2009），頁 204。

¹²² 米歇爾·德·賽托（Machiel de Certeau），方琳琳、黃春柳譯，《日常生活實踐》（南京：南

說而言，業已在路線圖（map）上的終點（place）不論是城仔、海邊，其實都是一個面目模糊、缺乏地方感的存在。相反地，以〈離心率〉來說，不斷穿梭循環在空間中的旅程（tour）其實仔細以個人記憶銘刻了台北市這座城市的日常生活肌理，毫無目的、進退兩難的旅程卻反而使得小說中的移動累積了厚實的地方感以及歷史記憶。

甘耀明的〈迷路公車〉（2003）則提供了另一種新的空間敘事可能。這是一篇充滿魔幻風格的小說，情節是關於主角搭上一班神奇的古董公車，在旅途中尋找他走失的寵物小羔，同時也是主角尋回丟失的自我的故事。

主角搭上的公車上載滿了各時代的乘客。從古代劍客到現代學生，這些乘客的共同點在於還未尋找到目的。當公車加油的時候，司機提到「彷徨的是路上的行人，他們像螞蟻走來走去，公車上的人只是在找一種東西」¹²³。公車司機則認為「流動」便是他自己已經得到的答案，動輒暈船的他只能以陸上行舟的方式解套。

搭乘這輛公共汽車必須以一個故事作為搭乘的車資。主角娓娓道出他與小羔的故事作為車資後，在車上指引主角的老學究下了車，結束了他自己的探尋之旅。臨走前老人告訴主角「這只是一趟必要的旅行，絕對必要……」¹²⁴，便是關於這趟旅程的答案。而主角則繼續搭乘公車進行一場陸上的奧迪賽。

在〈迷路公車〉之中的旅行，並不帶有對目的的抵達承諾與應許。取而代之的是以搭乘與旅行本身的探尋，作為主體建構的過程。小羔對於主角而言，是一個自身的投射，代表了主角被都市生活與現代性結構所壓抑的部分。在公車上的回憶實際上便是主角對自己主體性的重新建構，也因此是一趟必要的旅行。

京大學出版社，2009），頁 199~200。

¹²³ 甘耀明，〈迷路公車〉，《神秘列車》（台北：寶瓶，2003），頁 243。

¹²⁴ 甘耀明，〈迷路公車〉，《神秘列車》（台北：寶瓶，2003），頁 251。

〈迷路公車〉雖然創作於千禧年後，卻仍稱得上是一篇標準的現代主義小說。但在這篇現代主義小說的背後，卻有著與前段六、七〇年代不同的哲學思考與空間意識。在前段的討論中，曾談到黃啟峰所提及的六、七〇年代台灣小說中的存在主義思潮。然而以六〇年代現代派小說〈海之旅〉為例，縱使小說中的描寫對於所面臨的現代性架構多有批判，但小說最後目的地的救贖仍需倚靠自身所以賴的現代性架構來達成。但在〈迷路公車〉之中，不論是整個小說的空間敘事，或是小說中出現的各角色，方才展現了存在主義中「存在先於本質」的精神。主體的建構正來自不斷的探索，而非某種目的地的救贖或解脫。在這樣的主體探尋中，看似沒有路線可言的空間敘事展現了更有積極性的意義。完全不同的路線正說明了台灣文學在解嚴後的美學轉向。

小結

本章嘗試以策略性的角度，以小說中的公車移動性及其空間敘事來說明台灣六、七〇年代小說中的現代性經驗與現代主義美學建構，以及這種現代主義美學在解嚴後的改變與轉向。從中可以了解到，在戰後的小說書寫中，現代性推動的社會發展與台灣所面臨的政治局勢與環境是影響小說美學表現的關鍵。小說中的空間敘事模式做為文學中的空間再現，除了展現小說中的空間意識，也與現實中的空間產生了一定的對話與對抗。而其中所牽扯的脈絡，也不乏在前章中討論的諸多議題。不可否認，以單一公共交通工具所形成的空間敘事進行考察，是一種偏頗的策略角度。在單種交通工具與文學的敘事關係中提出觀察與批評，不免是有侷限性。也因此，在下一個章節中，本文將由私人交通工具：汽車，作為出發點，提供關於與戰後台灣小說中交通移動性與空間敘事模式更多的對話可能。

第四章

自用汽車：小說中的汽車移動與解嚴後的文學轉型

緒論、

在前兩章，本文從火車與公車這兩種戰後最普遍的公共交通工具出發，探討從五〇到七〇年代間台灣小說中的交通移動如何與台灣戰後的社會發展產生對話，以及在其中運作生成的美學建構與文學風格。而本章則要將閱讀的焦點轉移到在八〇年代台灣有著爆炸性發展的個人交通工具：自用汽車，並進一步由文學小說中的自用汽車探討此時台灣在文學、移動以及社會文化上的新一波發展與轉變。

在八〇年代，台灣的經濟發展到達了高峰，社會也步入了以工商業為主的晚期資本主義形態，民眾多能開始負擔較以往高昂的交通移動成本，也開始有了更多元、進階的移動需求。於是自用汽車在八〇年代開始了爆炸性的成長，成為台灣最常見的個人交通工具之一，也帶來了新的交通移動性。而除了在交通與經濟的成長轉型外，多方的民主運動與政治抗爭促成了八〇年代末期的解嚴、終止動員戡亂以及開放總同直選等等民主改革，逐步結束了國民政府自戰後開始的威權統治。政治上的開放也使得一般大眾開始對自由風氣的嚮往、對個人價值的呈現以及對多元生活方式的嘗試更加活躍，這些改變也與自用汽車在八〇年代末期的迅速成長有著相互的呼應關係。到了九〇年代之際，平均每兩個台灣人就擁有一部汽車，見證了台灣汽車交通在八〇年代的繁榮與發展。而汽車移動性的普及與興盛不只與社會中的交通、經濟與政治發展的轉變有關，也代表了生活、文化、空間觀乃至於美學形式的流轉，這些變化在八〇年代的台灣文學小說書寫中造成

了極具份量的影響。本章將以台灣小說中的汽車作為閱讀的出發點，指出八〇年代之後台灣小說中的汽車移動與其空間敘事如何與社會、經濟、政治以及文化上的發展和變遷形成對話，並發展出新一波的空間敘事風格與移動性特色。

一、自用汽車的起源與傳入台灣

在戰後台灣，由於在政治情勢與經濟狀況的影響下，自用汽車的使用與發展受到了政府嚴格的管制。因此，縱然在戰後的台灣開始了相當密集的公路建設與規劃，但自用汽車要等到晚近的八〇年代才成為一般民眾普遍使用的個人交通工具。而除了在台灣的發展狀況外，汽車作為私人交通工具，其自身的交通移動特性、使用文化與前兩章所討論的公共交通工具具有許多不同之處。因此，在進入文學小說的閱讀前，本節將先行就汽車的移動性特質及其在台灣的傳入與早期發展先做一些討論與補充。

1885年，德國工程師卡爾·賓士（Karl Friderich Benz）製造出第一台內燃機汽車，正式啟動了汽車時代。到了1908年，福特T型（Ford Model T）汽車開始量產。T型汽車的量產不只是車輛工程與製造上的重大突破，同時也是現代社會中時空關係、資本、勞動，乃至於文化上的重要轉折。大量生產、便宜可靠的T型汽車宣布了汽車移動性的時代真正到來，人人以汽車移動成為了可能。¹²⁵從歐美開始普及的自用汽車再一次為現代文明帶來了前所未見的速度與便利，也讓汽車在二十世紀成為交通移動的代名詞。在歐美，早期的汽車行駛在尚未開墾為公路的小徑、鄉道之上，沒有密封的車頂與車窗，猶如駕馭著鋼鐵之馬。在這

¹²⁵ 這一部分的討論已經在上一章中開啟，詳參閱大衛·哈維（David Harvey）著，閻嘉譯，《後現代狀況》，（北京：商務，2003），p301、齊格蒙特·鮑曼（Zygmunt Bauman），歐陽景根譯，《流動的現代性》，（上海：三聯，2002），頁180~181。

個時代，汽車工藝的發展正值血氣方剛之際，眾家工程師與車手無不在追求速度傳奇，如同同一時期在地平線彼端寫下歷史的林白（Charles Lindbergh）。¹²⁶即使到了歐美經濟崩盤的戰間期，合眾國的大蕭條與禁酒令仍讓亡命之徒催生了美國的賽車文化、納粹德國的大眾汽車（Volkswagen）也點燃了德國青年在國家民族主義下的認同狂熱，充滿速度的機器是鋌而走險與逃離現實的利器。汽車在二十世紀初的歐美寫下了充滿激情的歷史，汽車也因為這段發軔而與展現個人、追求自由的修辭畫上了無法磨滅的等號。¹²⁷但這套修辭中，除去上述這些當代傳奇的浪漫粉飾，汽車在現代文明中造就的「自由」修辭其實另有更關鍵與重要的脈絡，這條脈絡也凸顯了汽車移動性的真正特殊之處。

丟下汽車發展史在辛烷值過剩年代留下的傳說，仔細觀察「自由」一詞的本義若要連接到汽車本身，其中有不少抵觸與矛盾的地方。例如在速度帶來的解放上，汽車與火車、公車並沒有相差太多，甚至在長距離移動上還略遜於高速鐵路。另外，持有與駕駛汽車也大多要依循著公路來移動，並恪守數不清的交通規則與監理辦法，號誌燈、路牌、測速照相乃至於交通警察也隨時隨地地提醒汽車駕駛人其「自由」的侷限，種種規範並不比搭乘公車或火車來的輕鬆。追根究底，人類在近代文明發展中稱之為與自由價值相關的重大歷史事件而言，單單擁有與駕駛一台汽車似乎和各大革命、民權運動與抗爭相比似乎不怎麼有說服力。¹²⁸到底汽車何以在二十世紀開始成為「自由」的象徵？幾位重要的移動性研究者指出了自用汽車在現代文明中的「自由」修辭其實來自於汽車對於時間與空間的全新支配方式，這種支配時空的方式確立了一種不同於大眾運輸移動性所能提供的生

¹²⁶ John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p113

¹²⁷ John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p117.

¹²⁸ 關於汽車與其「自由」的修辭可參閱凱瑞·漢彌爾頓（Kerry Hamilton）、蘇珊·霍伊爾（Susan Hoyle）著，〈移動城市，運輸連結〉，收錄於約翰·艾倫（John Allen）、朵琳·瑪西（Doreen Massey）、邁克·普瑞克（Michael Prkye）編，王志弘譯，《騷動的城市 移動／定著》（台北：國立編譯館與群學，2009），頁 85~86。

活形態與社會連結方式。¹²⁹汽車在空間上提供了一個私有、隱秘、得以選擇同行者的內部私人空間；在時間上，則提供了更零碎、隨意、私人的時間，不用完全依循公共交通那套整體、固定的公共時間排程。這種對於時空的支配管理顯然是更貼近當代社會的運作與生活形態，如同哈維等學者所說的後現代性，或如同鮑曼所說的液態的、輕盈的現代性。當代移動學者厄爾（John Urry）便以「汽車移動性」（Automobility）這個專有名詞來說明汽車對於時、空間的獨特支配方式。人們在這種嶄新的移動性中建構了全新的生活與文化，汽車讓各種工作、旅行、休閒以及社交活動能以更多元、靈活的方式實踐。¹³⁰

厄爾同時也指出，汽車移動性所帶來的新時空支配方式不但建立了新的文化與生活，也帶來了全新的汽車詩學（Autopoietic system）。¹³¹汽車在這樣的新時代詩學中成為了人們生活的中心，厄爾引用伍爾芙（Virginia Woolf）在日記中的一句：「我們只聊汽車」（We talk of nothing but cars.）¹³²，指出了汽車在現代社會與文化中的無可取代性。此一詩學體系在晚近百年間串聯了全球的文學藝術、社會經濟、工程及科學編織出了無數的作品。在文學方面，從歐美現代主義的佛斯特（Edward Morgan Forster）¹³³、伍爾芙、費茲傑羅（Francis Scott Key Fitzgerald）開始，東漸到日本新感覺派，再輾轉輸入日本殖民統治時期台灣小說的文學書寫之中。而在約莫同一時期，上海租界也掀起了汽車時代詩學的熱潮。上海新感覺派同樣擷取了歐美與日本的現代主義美學與精神，而在之後以張愛玲為代表的中國海派作家文學作品中也不乏十里洋場上的速度與激情。從這樣的回

¹²⁹ 詳參閱彼得·艾迪（Peter Adey）著，王志弘譯，《移動》（台北：群學，2013），頁247~249。

¹³⁰ John Urry, *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century* (London: Routledge, 2000), p190.

¹³¹ 厄爾認為這樣的詩學系統來自於汽車重新拓展了現代生活中的時間與空間（相較於火車時代的集體性），充滿了自由與寬闊，詳見 John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p115~p118。

¹³² John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p112.

¹³³ Andrew Thacker, *E. M. Forster and the Motor Car, Literature History third series 9/2* (Jordanstown: University of Ulster, 2011)。

顧中可以看到一個巨大的文化生產架構與美學體系，從一九二〇年代開始，汽車時代詩學正如同福特 T 型汽車的生產線向全球輸出了現代文學中無法從缺的標配款式。而汽車除了作為歐美現代文學中不可或缺的標準配備外，甚至也在西方文藝中逐漸發展出類型藝術。在仰賴汽車移動的西方國家如美、澳，公路電影以及公路電影式的小說在二十世紀形成了歷久不衰的作品類型。這些都無疑是汽車詩學的經典代表，但對於二十世紀初的台灣而言，汽車有著速度與身份地位的象徵，卻不太帶有自由的意味。正如同前章的討論，台灣的現代性經驗有其自身的脈絡，同時也形成了特殊的文學與美學特色。

在台灣，汽車到來的時間並不算太晚。但要到上世紀八〇年代之後，自用汽車才成為台灣社會日常與普及的現代交通工具。在此之前，私人汽車是屬於少數階級與族群所獨有的交通工具。就目前的記載與前行研究，日本殖民統治時期臺北日之丸旅館所購入的汽車，應當是台灣最早的一台民用小型汽車，旅館將該車用於接送旅客。¹³⁴台灣總督府則是台灣第一個使用公務汽車的政府單位。而前段所提及高松同仁社除了經營公共汽車外，也是台灣出租汽車的始祖。隨著公務與營業用汽車開始在臺北運轉，各類汽車的引進與公路建設的拓展在二〇年代之後的台灣逐步地展開。而台灣第一部私人自用汽車據信為大正年間，大稻埕商會會主所擁有。¹³⁵隨著公路建設的升級、車輛的引進以及監理制度的確立，到了太平洋戰爭爆發之際，公共汽車、計程車、貨車以及自用汽車在台灣西部大都市中有了一定的發展與普及率，國民政府台灣省公路局在終戰後的接收資料中推估日本殖民時期台灣領有牌照的自用汽車總計為一千輛左右。¹³⁶

各種類型的汽車也常見於日本殖民統治時期的台灣小說之中。尤其是在三〇

¹³⁴ 待查證 台灣總督府交通科調查報告

¹³⁵ 待查證 臺灣日日新報

¹³⁶ 台灣省公路局，收錄於《公路局四十年》，（台北：台灣省公路局，1986），頁 152。

年代之後，隨著公路發展與車輛逐漸普及，在當時各類型的小說中都可以看到汽車的身影。呂赫若著名的小說〈牛車〉（1935）便指出了公路交通與卡車貨運對台灣傳統農村的經濟以及生活形態帶來了巨大的衝擊與改變¹³⁷。而在大都市之中，自用汽車與出租汽車（計程車）不時穿梭在大街小巷之中。王詩琅的〈十字路〉（1936）¹³⁸與巫永福的〈首與體〉（1936）¹³⁹兩篇小說中，抑鬱與幻滅的大都市中總環繞著華美、新穎的汽車。林越峰的小說〈到城市去吧〉（1934）中的一句話更說明了汽車在三〇年代台灣都市中的普及與盛行：「到都市去吧！住在都市的人，有汽車坐、有大菜吃……」¹⁴⁰。而在楊逵（1905~1985）的普羅小說〈模範村〉（1937）¹⁴¹中，則有對私人汽車有更進一步的描寫。在小說中，汽車是屬於殖民統治的日人與台灣地主階級的象徵，也是他們在交通移動上的特殊權力，小說中的地主阮顧爺更曾贈送村中派出所一輛福特汽車¹⁴²。而當整部小說的中農與無產階級無助地坐困在充滿剝削與壓榨的殖民地農村時，資產階級的地主與統治階級的日人則能駕著汽車恣意地穿梭在農村與城鎮之間。在日本殖民統治時期的台灣，私人汽車正是殖民現代性的一環，是屬於殖民統治者以及特定階級與區域的移動方式。而在此時的台灣文學小說中，對於汽車的描寫便多是以旁觀的視角為主，與歐美現代小說中手持方向盤駕馭速度與追求自由的描寫有很大的差別。在此時的台灣文學小說中，汽車除了象徵速度、自由、地位與進步的同時，更隱含了對階級、殖民的矛盾關係以及對現代性的反思與對抗。

¹³⁷ 呂赫若，〈牛車〉，收錄於林至潔編，《呂赫若小說全集》（台北：印刻，1995），p49。

¹³⁸ 王詩琅，〈十字路〉，收錄於鍾肇政、葉石濤編，《光復前台灣文學全集：薄命》（台北：遠景，1979），p213。

¹³⁹ 巫永福，〈首與體〉，收錄於許俊雅編，《日據時期台灣小說選讀》（台北：萬卷樓，2003），p78。

¹⁴⁰ 林越峰，〈到城市去〉，收錄於鍾肇政、葉石濤編，《光復前台灣文學全集：薄命》（台北：遠景，1979），p233。

¹⁴¹ 楊逵，〈模範村〉，收錄於彭小妍編，《楊逵全集二》（台南：國立台灣文學館，1998）。

¹⁴² 楊逵，〈模範村〉，收錄於彭小妍編，《楊逵全集二》（台南：國立台灣文學館，1998），頁121。

二、戰後初期到七〇年代的台灣汽車發展與文學小說中汽車負面移動性的現代性批判

歷經太平洋戰爭的戰火，戰後初期台灣可以使用的汽車車輛較戰前減少。根據國民政府台灣省公路局的資料，1946年台灣本島領有牌照的自用汽車共計僅900餘輛。¹⁴³由於國共戰爭失利造成了政治情勢與經濟狀況的困窘，戰後國民政府在台灣後施行了外匯與監理管制的政策，限制了私人汽車的買賣、進口與持有，而到國家政策扶植的裕隆汽車公司開始國產第一批自用汽車裕隆青鳥已經是1960年之後的事了。¹⁴⁴從戰後到六〇年代間，台灣的自用汽車多屬於少數、特定的階層，或是駐臺美軍與相關人員所持有，而車輛來源大多是美軍攜帶進口或是輾轉流入台灣汽車市場的美國汽車。¹⁴⁵這樣的狀況也再次呼應了前章所討論的美援經濟與國民政府威權統治對於台灣交通移動發展的影響。而正由於僅有少數人才能持有與負擔，自用汽車在八〇年代以前的台灣可以說是昂貴的奢侈品，一般大眾仍倚賴大眾交通工具、人力車或是機踏車、腳踏車作為日常移動的選擇。因此，在戰後台灣的文學小說中，自用汽車類似於日本殖民統治時期小說，多以旁觀的視角來描寫汽車。當時得人們雖然多見過汽車，但對於這樣的交通移動方式仍然是陌生、有距離的。但這種相似的視角背後仍有著不同的脈絡，台灣戰後初期到八〇年代前夕文學小說中的汽車移動性與描寫，同樣是基於台灣社會在戰後的現代性經驗以及文化影響。

在本節中，將從車禍事故這個負面的移動性來探討戰後到七〇年代間台灣小說中的汽車移動性。在移動性研究之中，交通移動所伴隨的風險、污染等等負面

¹⁴³ 台灣省公路局，收錄於《公路局四十年》（台北：台灣省公路局，1986），頁152。

¹⁴⁴ 張維，《台灣地區汽車產業傳》（台北：中華徵信，1999），頁13~14、312。

¹⁴⁵ 張維，《台灣地區汽車產業傳》（台北：中華徵信，1999），頁4~5。

影響也是重要的議題與研究方向。其中，車禍事故是晚近移動性研究與交通工具相關創作的熱門主題。其中最具代表性的便是英國小說家巴拉德（James Graham Ballard）1973年的小說作品《超速追緝令》（*Crash*）。這部小說以車禍的撞擊為主要情節，引發了布希亞（Jean Baudrillard）等眾多知名學者關於對後現代、科幻文學、後人類、移動性等等當時各個新興學科的熱議、討論（關於巴拉德啟發的移動性議題也仍會在下一節中繼續討論），也在台灣學界引起了後人類研究學者的迴響與引介。¹⁴⁶但這些來自於西方的移動性討論是基於歐美早已普及的汽車移動性與其後工業社會發展。本章中，以車禍事故為主題的閱讀則要先拉回一個較偏向於台灣在地現代性發展與現代主義美學建構的脈絡之中。

本章選擇以戰後台灣小說中的汽車事故為閱讀起點，一方面是基於閱讀過程中所發現小說文本的共通性；另一方面則是期望在這裏能補充前章中所討論的台灣戰後現代主義美學建構中關於對現代性的批判與反思。黃春明的〈蘋果的滋味〉（1972）是台灣文學小說讀者都耳熟能詳的故事，也是台灣戰後小說中關於汽車移動性書寫的一個經典。但無獨有偶，郭良蕙的〈喪〉（1958）與〈蘋果的滋味〉有著非常相似的情節與架構，這兩位台灣小說作家的創作脈絡與美學上有著相當的不同，但兩部小說中，都以一場車禍事故作為小說情節的主軸。然而這樣的同質性並非巧合，這種負面的移動性同時也反映了戰後台灣小說中現代主義美學的另一個面相：對於現代性的批判與反思。在前一章的討論中，本文從時空觀念與交通移動連結來說明戰後台灣戰後現代主義中文學書寫、敘事與交通移動的對話。在這樣的架構下，文學小說中的書寫、敘事與交通移動間形成了一種在系統性上相輔相成、正相關的對話。然而現代主義本身除了是反映現代性發展及其世界觀的美學架構，同時也對現代性發展本身有著相當的批判。這兩篇小說中車

¹⁴⁶ 相關討論可參閱林建光，〈《超速性追緝》中的身體與科技〉，收錄於林建光、李育霖主編，《賽博格與後人類主義》（台中：國立中興大學與華藝，2013），頁 205。

禍事故的撞擊構成了小說敘事結構的中心，呈現了台灣戰後小說中對於現代性的批判與反思。

郭良蕙是台灣戰後外省女性小說作家的代表人物之一，其作品中的空間性大多以都市生活與婦女生活為中心。〈貴婦與少女〉¹⁴⁷（1956）中便生動地描寫了六〇年代臺北街頭的交通與移動狀況：「三輪車載著顧客以天不怕地不怕的姿態狂奔；大巴士裝得像沙丁魚罐頭在後面急急吼叫；小轎車，輕巧靈便，而且美觀，就像這輛正從路心通過的別克吧……絕對能吸引住每一個行人的視力……」¹⁴⁸。在小說這段敘述中，自用汽車在城市中移動的優越性已經相當明顯，另外也說明了是時台灣的一般大眾仍然是靠人力車、火車或是公共汽車作為日常的交通工具。自用汽車不需要忍受與人共乘，更彰顯了經濟、身份地位以及品味等等階級性的獨特優越。然而除了優雅駛過的汽車外，在郭良蕙小說中亦描寫了汽車帶來的問題。

在〈喪〉（1958）這篇小說中¹⁴⁹，老王家的獨子小芸被鄰居富人馮家的少爺駕車撞死，本來以養育小芸為生活重心的老王夫妻痛失愛女，也失去了生活的重心。鄰人富少在事故後被拘留數天，回家後希望以賠償金錢作為與老王夫妻的和解。而在這段善後的過程中，這筆金錢所帶來的異化卻使得老王一家逐漸走向崩解。在事故剛發生時，老王與妻子難以原諒馮富少，打算對簿公堂。然而隨著時間與馮家的斡旋，兩人也意識到金錢可能是他們為一能得到的實質補償，老王夫妻於是接受了馮家的和解條件。而老王卻在得到和解金後心生別念，打算拿賠償金另外招娶年輕的側室來生育子女。這篇小說就情節而言可以說是一篇日常生活故事的小品，而郭良蕙在這篇小說除了對人性的深刻描寫外，在技法與形式上也

¹⁴⁷ 郭良蕙，〈貴婦與少女〉，收錄於《郭良蕙選集》（香港：郭良蕙新事業有限公司，2015）。

¹⁴⁸ 郭良蕙，〈貴婦與少女〉，收錄於《郭良蕙選集》（香港：郭良蕙新事業有限公司，2015），頁284。

¹⁴⁹ 郭良蕙，〈喪〉，收錄於《郭良蕙選集》（香港：郭良蕙新事業有限公司，2015）。

沒有太令人驚豔之處。然而這篇小品之中卻從汽車的交通移動問題，聚焦、觸及了現代性社會諸多問題的核心。小說中，事故發生後所造成的衝擊除了是不同經濟階層的矛盾外，也深刻地指出了現代性社會中的矛盾與異化。在小說的事故中，車禍的發生是人的身體身命與機械間的矛盾。而在事故後續的處理上，金錢則帶來了情感與家庭價值的變異。這些矛盾與異化的主題其實正是現代主義美學中的核心關懷：即人本身與現代文明發展的矛盾關係。郭良蕙在這篇小品中其實已經精細地呈現在台灣戰後都市中已經相當具規模的現代化發展。

相較於郭良蕙，出身蘭陽的本省籍鄉土作家黃春明，其小說中的空間性顯然與汽車來往的都市街道有所距離。在前兩章中，可以看到六〇年代的黃春明小說作品中，交通工具仍是以公車與火車為主。要到了七、八〇年代後，黃春明的小說中才出現較多關於汽車的描寫與主題。而黃春明〈蘋果的滋味〉（1972）¹⁵⁰這篇小說中的汽車則非常深刻地呈現了自用汽車在七〇年代台灣的移動性特質及其與社會間的關係。〈蘋果的滋味〉可以說是台灣文學讀者最熟悉的一篇關於汽車的作品，它與〈喪〉有著相似的情節，以一場車禍的負面移動性展開了小說，但〈蘋果的滋味〉更深入地探討與批判了台灣戰後現代性問題背後的政治與國際關係因素。

小說中的故事大多數的台灣讀者都耳熟能詳，一臺由美國武官格雷上校駕駛的汽車撞傷了工人阿發，格雷上校雖然負起了賠償與照顧阿發一家的責任，但這起意外卻已經完全改變了阿發一家的生活。在小說的一開頭便描述了這場車禍的現場，一方是掛著外事車牌的轎車，另一方則是與飯包、工具一同撞個稀爛的腳踏車。在這段描寫中，交通工具的種類與牌照的階級意義已經說明了一切。而在這一個故事的背後其實正包含了戰後台灣社會中的幾個矛盾衝突。

¹⁵⁰ 黃春明，〈蘋果的滋味〉，收錄於《黃春明作品集 2：兒子的大玩偶》（台北：聯合文學，2009）。

在這部小說中可以再次看到台灣交通發展中，冷戰體制中的台美關係如何影響了台灣的交通移動性，隨著國共戰爭、韓戰一直到越戰，這樣的影響力一直持續到七、八〇年代的台灣。從五〇年代開始，台灣的經濟、政治、軍事的實際上仰賴了相當分量的美援。這些美援除了金錢、物資與技術，更帶來了不同的生活與文化形態，以及從這種國際政治關係所衍生的權力關係。例如小說中，格雷上校雖然負起了事故賠償與醫療照護的責任，但追根究底仍是由於其武官身份敏感，不想因為一件交通意外而使得兩國關係有所惡化。小說開頭中的電話對白正指出了在這場車禍背後作動的國際政治板塊¹⁵¹。而外事警察領著格雷的下屬前往阿發家的過程中，美國軍人對於台灣的文化優越或是觀點以及台灣外事警察所展現的逢迎態度與自卑心都反映出在和平的處理過程背後¹⁵²，政治外交場域的算計與文化的差異隔閡。而在小說的最後，阿發一家人享用著格雷提供的西方食物，以及小說中最重要的象徵：蘋果，對比小說開頭中散落在車禍現場，只有一顆酸梅作為配菜的飯包，正凸顯了美國文化與台灣在地文化在七〇年代的衝突。而以美國為代表的公路交通與汽車文化也對台灣的交通發展產生了莫大的影響。在美援以及以美國為主的自由市場經濟之下，台灣雖然在物質方面得以豐足，但同時台灣的社會文化方面也開始受到以美國為主的外來文化深遠影響與改變。在這一場車禍之中，撞擊的除了是小說中的人物，也包含了與歐美外來文化間的影響與矛盾衝突，這樣的狀況正來自於在左右台灣經濟、文化與外交甚深的冷戰架構與其衍生的台美關係。

而除了是國際關係與文化上的撞擊外，這部小說中也包含了七〇年代鄉土小說中最常見的主題之一：都市與鄉村的衝突。戰後台灣逐漸走入以歐美為主的資

¹⁵¹ 黃春明，〈蘋果的滋味〉，收錄於《黃春明作品集 2：兒子的大玩偶》（台北：聯合文學，2009），頁 41。

¹⁵² 黃春明，〈蘋果的滋味〉，收錄於《黃春明作品集 2：兒子的大玩偶》（台北：聯合文學，2009），頁 42~43。

本主義市場經濟，都市化與工業化的發展使得七〇年代的台灣在社會、經濟與生活形態方面開始有著顯著的改變。而在都市中資本主義社會所形成的新價值觀與新的生活形態與過去社會中的價值觀與生活形態多少形成了矛盾與扞格。包括以黃春明、陳映真、王禎和等為代表小說作品中都有這樣的主題，而汽車正是屬於都市社會的的象徵之一。在〈蘋果的滋味中〉裡，車禍兩造的腳踏車與汽車便象徵了兩種社會形態完全不一樣的交通移動方式、主人翁阿發在車禍後與妻子爭吵時，妻子也質疑阿發為何要到大都市來工作。小說中，格雷的下屬與警察在著阿發的妻小前往醫院時，這樣的衝擊也出現在汽車裏面。原本心急如焚、嚎啕大哭的阿發妻小因為汽車內的豪華內裝與窗外速度感帶來的獨特風景而失去了原有的情緒，缺乏以汽車移動的生活經驗使得非城市居民並不能融入這樣的移動性之中¹⁵³。在七〇年代開始越加快速的都市化變遷，使得過往的生活與移動疆界的轉變加快了腳步，也形成了七〇年代鄉土小說書寫對於這種變遷所形成的衝突、矛盾的關懷與注目。台灣九〇年代空間研究者林以青的〈文學經驗中的都會情境——以七〇年代的臺北為例〉正為當時台灣社會的都市發展與鄉土文學之間的關係提供了相當的觀察與整理，也包含了從道路切入的空間研究與移動性觀點¹⁵⁴。

在這兩部小說中，汽車事故的撞擊正反映了在戰後台灣的現代性發展與現代主義美學建構的狀況中的批判面向。現代性文明發展與人類的衝突與矛盾關係正是現代文學與現代主義美學的神話原型，在整個現代性文明帶來啓蒙、進步的同時，人類也意識到某種原初生命與屬於人類的自然狀態被異化、取代與抹殺。汽車的撞擊基本上宣告了現代性在系統功能上的失敗，變形裸露的零件與血肉瓦解

¹⁵³ 黃春明，〈蘋果的滋味〉，收錄於《黃春明作品集 2：兒子的大玩偶》（台北：聯合文學，2009），頁 54。

¹⁵⁴ 林以青，〈文學經驗中的都會情境——以七〇年代的臺北為例〉，收錄於鄭明俐主編《當代台灣都市文學論》（台北：時報，1995）。

了現代交通移動向目的地的美好諾言。在巴拉德之後，車禍事故在西方移動性研究中一時成為了顯學。美國精神分析與人類學者伯特曼（Mikita Brottman）便以佛洛伊德的學說出發，指出交通意外並非只是意外，更是無意識與死亡驅力的具現。¹⁵⁵精神分析身為現代主義方法論，的確為人類與自身所建立文明社會間的衝突，提供了系統性的解釋。但如果是對於一套系統性的結構而言，拉康（Jacques Lacan）一系精神分析論的視角則提供了一套更具效果的詮釋途徑。在拉康的精神分析架構下，小說中關於交通移動的「撞擊」實際上正是具象化的扭節與病徵，展示了象徵死亡（Symbolic death）的過程與創傷的內核。¹⁵⁶在〈喪〉之中，原本難以估計的親情與生命價值在事故之後被量價為金錢作為了賠償，這樣的異化正是拉康象徵死亡的重要過程。而從移動性的角度來觀看台灣的現代性發展，除了在物質、技術與時空關係的改變外，正如前兩章中所不斷討論與強調，國共戰爭與冷戰結構在台灣的現代交通移動性構成了非常複雜與深遠的影響。〈蘋果的滋味〉之中的蘋果除了是小說本身最重要的象徵，也可以用來形容台灣的現代化過程：具備了西方外來性、有著光鮮亮麗的外表；但這些西化、亮麗的外表下卻也同時包藏著蒼白、酸澀的內容。這樣的現代性發展儘管在文學小說中被深刻的批判與反性，但同時卻不可抗拒地形塑了整個戰後的台灣的發展。1978年，中山高速公路的開通正式宣布台灣的交通建設有計劃地向公路主義發展。隨著經濟、政治以及文化各方的發展下，八〇年代汽車在台灣崛起，成為了普及而主流的交通工具。

三、九〇年代台灣文學小說中的汽車移動性與其空間敘事

¹⁵⁵ Mikita Brottman, *Car Crash Culture* (New York: Palgrave, 2001), p33~34.

¹⁵⁶ 本文在這部分的觀點參考了紀傑克（Slavoj Zizek）對於拉康象徵死亡的詮釋觀點，關於紀傑克對於拉康象徵死亡的詮釋可參酌 Slavoj Zizek, *The Ticklish Subject: The Absent Centre of Political Ontology* (London: Verso, 1999), p170.

七〇年代開始，台灣的政治局勢與財政狀況都逐漸寬裕，因此政府對於關稅、外匯與監理的嚴格管制也開始鬆綁。1978 年中山高速公路的開通代表了政府將交通建設與發展的整體方針指向了公路主義，這些政治、經濟與建設面的前提為八〇年代自用汽車的成長提供了一定的基礎。而八〇到九〇年代台灣經濟的榮景帶來了充足的收入，讓大多數民眾都能夠負擔自用汽車相關開銷。在八〇年代初期，台灣的汽車普及率從不到百分之二十，到了九〇年代已飛快成長到百分之五十，家家戶戶有台汽車已經不甚稀奇。¹⁵⁷當然大約在 1985 年開始，政府開放汽車產業的多元化與個汽車業者的競爭，¹⁵⁸使得國產汽車業者提供更平價汽車、進口汽車銷售產的拓展，也都是自用汽車在八〇年代成為普及交通工具的重要因素與助力。另外，八〇年代末期的台灣隨著民主運動的風潮解除戒嚴，加以經濟發展的榮景，一般民眾也開始追求更為自由、多元的生活形態。在多方的前提與需求下，市場上現正熱銷、人人能擁有的汽車正成為這個時代最搶手、也最能彰顯、呼應時代精神的代表性交通工具。

在文學方面，汽車隨著普及率提升而在小說中更常拋頭露面。而更值得注意的是，從八〇年代開始，關於文學小說中關於汽車的書寫與敘事方式有了很大的不同，並形成了不同於以往的移動性描寫與空間敘事傾向。首先，在絕大部分的作品中都以駕駛座的視角為主，掌握了方向盤與油門踏板。在過去，汽車屬於少部分俱有社經優勢的階層所擁有，對於大部份的民眾而言是難以想像的奢侈品。也因此在大部份的小說作品中，汽車與一般大眾的距離感也難以被打破，甚至是被更加地強調與凸現。如同前段所討論的幾篇小說中，汽車就像是權力者與上層

¹⁵⁷ 行政院主計處，《中華民國台灣地區家庭收支調查報告》、張維，《台灣地區汽車產業傳》（台北：中華徵信，1999），頁 256~257。

¹⁵⁸張維，《台灣地區汽車產業傳》（台北：中華徵信，1999），頁 205~213。

階級的儀仗，一般人只能目送它行駛而過。但在八〇年代之後，汽車成為大部份人都能擁有的交通工具，小說中的視角也多從汽車之外拉進了駕駛座。這是一個非常重要的改變，代表了自用汽車真正形成了一種主流的交通移動性。而自用汽車獨特的時空支配方式也開始對台灣的交通與社會、文化、生活形成了真正的影響。

在前段中已經討論到英國小說家巴拉德在七〇年代西方所掀起，關於汽車移動性研究的熱潮與議題。在《超速追緝令》中，汽車車禍的撞擊，使得車身的機械與金屬同身體擠壓在一起。在這樣的過程讓主角產生了無比的性快感，主角因此不斷追尋車禍與其所造成的性快感。布西亞對小說的盛讚，掀起了西方評論與相關研究者針對人與汽車（代表科技、機械）之間界限與關係的爭論與探討，¹⁵⁹激起了移動性、後現代乃至於後人類研究的餘波盪漾，其中，人車嵌合在西方關於汽車移動性的研究中提供了很大的啟發。巴拉德在 1995 年撰文以作者的角度導讀了《極速追緝令》，他指出在這部小說中，汽車不只是關於性的意象，而是一個關於現代人生活的整體隱喻。¹⁶⁰移動性研究者厄瑞與薛勒在使用汽車駕駛者（Car-driver）這個英文詞彙便帶著人車嵌合的賽博格（Cyborg）意涵，人與車之間的連字號被不斷強調。厄瑞認為，汽車提供了空間支配上的隱密與隔絕、時間支配上的彈性與零碎性，這樣的時空支配與當代社會的生活形態以及運作模式是一個系統性的整體，人們都成為了車不離人、人不離車的汽車駕駛人。這種新的時空支配與生活模式也與晚近西方的社會與生活形有著極大的關係，鮑曼便說過，有汽車便能旅行，這就是輕快現代性的代表¹⁶¹。在這樣的移動性下，零

¹⁵⁹ 林建光，〈《超速性追緝》中的身體與科技〉，收錄於林建光、李育霖主編，《賽博格與後人類主義》（台中：國力中興大學與華藝，2013），頁 211~215。

¹⁶⁰ John Urry, *Mobilities* (Malden: Polity, 2007), p271.

¹⁶¹ 齊格蒙特·鮑曼 (Zygmunt Bauman)，歐陽景根譯，《流動的現代性》，（上海：三聯，2002），頁 195。

碎、不連貫的時間得以被利用與規劃。因此，在當代社會中，人車嵌合其實正展現了一種倚賴汽車的移動性及文化。

在八〇年代的台灣文學小說中，也開始出現了這樣的人車嵌合。這種描寫正指出了八〇年代台灣在汽車移動性上的高度發展，汽車移動性已經成為了許多人日常生活的一部份，與上段所討論五〇到七〇年代台灣小說中所描寫的汽車搭乘經驗有很大的不同。

超車是一種快感。和做愛的快感比起來毫不遜色。

堅實剛韌的車體結構在噴射動力引擎驅動下，刷刷掠過一輛貨卡傳出的咒罵聲。只有一個字可以形容：爽！

我握著方向盤，人車一體，好像這輛車已經連通我的血管，而我沈穩的心跳如同正催動著引擎。

有里美在一旁，我可不敢說沒有炫耀駕駛技術的意思。¹⁶²

這是林耀德小說〈303 號房〉(1996) 的開頭，在這一段描寫中，人車嵌合一體的描述不斷出現，人的血肉、臟器、感官與欲望都與汽車的機件被組合在一起運作。『「低轉速、高扭力、大馬力，」我笑笑說道：「男人需要這樣的車，女人需要這樣的男人」。』¹⁶³，在小說的這段對話裡，正如同巴拉德在《極速追緝令》中將汽車與性不斷連接。在楊照小說〈往事追憶錄〉(1991) 中，小說的主人翁在年輕時買了一台二手裕隆速利 303(一台在當時普及率相當驚人的國產國民車¹⁶⁴)，穿梭在台灣的大街小巷之中，尋找自己的記憶與認同。但在這樣的過

¹⁶² 林耀德，〈303 號房〉，《大東區》(台北：聯合文學，1994)，頁 133。

¹⁶³ 林耀德，〈303 號房〉，《大東區》(台北：聯合文學，1994)，頁 134。

¹⁶⁴ 平價易取得的國民車普及在街頭之後，汽車所帶來的特殊地位與自由象徵已經不復以往。然而特定品牌或形式的汽車仍然俱有在身份地位與品味上的象徵意義，例如在〈往事追憶錄〉中

程中，主角卻不時發覺自己的身體與汽車駕駛座交融成一體：「在暑熱的太陽曝曬下，我的身體竟不時會膠融在駕駛座上，彷彿急著要成為車身室內配備的一部份似的……」¹⁶⁵、「……每當穿著與駕駛座同樣顏色的褲子時，我常會錯覺自己的腳不知何時完全化入成為座椅的一部份……」¹⁶⁶。在〈往事追憶錄〉唯一能讓主角離開汽車座椅的便是女性，在這裏，主體、身體、性慾與汽車零件所組合的嵌合體又再次出現。在這些小說中關於人車嵌合的描寫，正指出了在八、九〇年代後台灣的汽車移動性（Automobility）開始興盛。

這樣的移動性發展其實和台灣在八〇年代的轉變有著相互與對話的關係。如同在本段開頭所言，八〇年代開始的台灣適逢經濟發展的高峰，並擁有著相當活絡的市場，這對汽車的發展與普及提供了很重要的基礎。與此同時，解嚴後逐漸開放的政治環境與社會風氣使得一般人對於個人自由與多元生活方式有了更多的追求。汽車個人化、靈活可調整的時空支配方式使得汽車成為最符合此時台灣社會風氣與時代精神的交通工具。在前兩章關於火車、公車等交通工具的討論中，可以看到從戰後到七〇年代台灣小說中的交通移動性包含著一種集體性、壓抑性的氛圍與難以擺脫的系統性，而個人與交通工具之間也有著很明確的界限。但在八〇年代之後，小說中常見的汽車除了是界定身份與地位的符碼之外，私人汽車的車廂隔離了外部的世界，形成了屬於自我、私密的內部空間。在這個自我、私密的空間之中，也形成了對於自我、個人記憶以及欲望的探索，而使得自用汽車與個人間彷彿取消了界限與分野，成為了不可分離的整體，這在稍後關於〈往事追憶錄〉的討論中便可以看到。而汽車的機動、隨時出發的移動性也使得人們脫

主角後來擁有的進口豐田雙門跑車。關於台灣的國民車現象可以參考邱至蕨〈台灣戰後「國民車」的形象演變－以日系汽車為中心〉（台南：成功大學碩士論文，2014）。

¹⁶⁵ 楊照，〈往事追憶錄〉，《往事追憶錄》（台北：聯合文學，1994），頁 32。

¹⁶⁶ 楊照，〈往事追憶錄〉，《往事追憶錄》（台北：聯合文學，1994），頁 50。

離了整體、系統性的時間。例如在朱天文的小說〈世紀末的華麗〉裡(1990)¹⁶⁷，米亞與她的好友們兩台汽車夜衝說走就走，擺脫城市的風花雪月，敞篷車整晚穿梭陽明山之間，下車與大自然做愛。在小說這一段描寫之中，構成自由與解放的意義正來自汽車移動性的時空支配。隨時出發、恣意而行的「夜衝」脫離了都市中的「規律的夜生活」，成為米亞對於青春的重要記憶。這些台灣九〇年代小說中關於汽車移動性的時空特質都指出了汽車移動性及其所帶來的時空支配方式都已經成為此時台灣社會與生活中的主要架構。

當小說中所描寫的汽車移動性快速發展與成長背後，其實正蘊含著社會快速變遷及其所帶來的價值觀轉換與震盪。這樣的轉變中也牽扯了關於文學與美學、社會間的多方對話。而在九〇年代台灣文學小說中的汽車移動便可以看一種漫無目的、遊蕩式的空間敘事，正與台灣在此一時期的轉變過程，以及其中的相關問題有著相當的關係。

在〈303 號房〉這部小說中，主人翁在北上的路程中訴說自己的私家偵探生涯，內容多為荒誕、無意義的工作瑣碎與軼聞，最後整篇小說正結束於車內兩人對話結束後的寂寥。若將小說結尾的寂寥與小說主人翁回憶在 303 號房荒謬而無意義、「荒涼」¹⁶⁸的性愛串聯，以及小說開頭所言汽車、身體以及欲望的組合物串接回整個小說敘事的迴路，便可以看見小說的主人翁即便抓緊了方向盤，卻逐漸失去自己的自信、身體、欲望乃至於主體性。而小說中這種毫無方向與意義的疾駛正扣合了〈303 號房〉與《大東區》這本小說集中其他小說間的互文性關係（主人翁的名字亦出現在其他篇章中），堆砌出林耀德《大東區》這個由快感與空虛建構的文學空間。朱天文〈世紀末的華麗〉的後段，米亞搭上小袁的車在半夜的臺北城內兜風一圈，宣示了她的鄉土正是這裡：「臺北米蘭巴黎倫敦東京

¹⁶⁷ 朱天文，〈世紀末的華麗〉，《世紀末的華麗》（台北：遠流 1992）。

¹⁶⁸ 林耀德，〈303 號房〉，《大東區》（台北：聯合文學，1994），頁 165。

紐約結成的城市邦聯」¹⁶⁹。相較於米亞偶然搭著火車所經過的陌生、異國，令她失根枯萎的台中與太平鄉，聲色犬馬的中山北路才是她所認同家鄉。¹⁷⁰而小說中汽車的夜衝與夜遊實際上正是不斷地穿梭環繞在臺北的各處。在〈303 號房〉與〈世紀末的華麗〉中，駕駛汽車看似是一種追求自由、放蕩不羈的移動，但實際上卻陷入了移動的不可能。而在〈往事追憶錄〉中，小說主人翁駕車的穿梭巡禮臺北街頭並非有計劃、目的地，而多是臨時起意，甚至只是上班路途中的偷閒。街頭上各種記憶與現實、舊時代與新時代駁雜的場景對於主人翁而言是一個巨大的衝擊，這些街景是戒嚴時代標語與髒話塗鴉的並置、是北方餃子館與電腦軟體廣告的比鄰。「想到這裡，我感受到自己彷彿在時光間無窮斷裂難以連接起來的存在而感到暈眩，連忙跑回車內，坐在方向盤後喘息不已。」¹⁷¹，汽車狹小的車廂成為小說中得以逃避這種紊亂與斷裂感的私人空間，是能稍微錨定記憶的坐標。然而置身事外談何容易，這台上了年紀的小國民車仍舊是小說街景物換星移中的一員。

追根究底，這些小說中的汽車移動性與其漫無目的、遊蕩式的空間敘事模式正是對於八〇年代台灣在政治與美學上各種轉變的對話，無目的地的遊蕩正是以空間抗時間推進的手段。在這一段期間內，用所謂晚期資本主義或是後現代狀況用來描述台灣市場經濟算沒有太多的爭議，光是本段開頭的私人汽車普及率就可以說明台灣當時的經濟發展盛況。而與全球市場同步，迅速代謝替換的商品經濟充斥了大街小巷，而以商品定義主體的戀物癖也司空見慣，從〈303 號房〉的汽車到〈世紀末的華麗〉中的流行時尚都可以看到這樣的現象。在這樣的現象裡，主體性、自我、欲望的定位與商品一樣上架後即迅速貶值、被取代。許多評論者

¹⁶⁹ 朱天文，〈世紀末的華麗〉，《世紀末的華麗》（台北：遠流 1992），頁 189。

¹⁷⁰ 朱天文，〈世紀末的華麗〉，《世紀末的華麗》（台北：遠流 1992），頁 189。

¹⁷¹ 楊照，〈往事追憶錄〉，《往事追憶錄》（台北：聯合文學，1994），頁 48。

便從這樣的發展狀況帶入了西方後現代與晚期資本主義社會研究的邏輯來解釋台灣當時的狀況。但這些討論都根植於歐美在經濟、政治與社會的發展過程與結果。正如同本文第三章從移動性切入台灣現代主義美學建構的討論中，便強調西方的後現代性與晚期資本主義理論並不能套用於台灣，更何況台灣的後現代性是出自於台灣獨特的現代性經驗與發展。台灣戰後的現代性經驗中，冷戰架構所形成的美式文化影響與國民政府的威權統治形成了非常深遠的影響，雖說解嚴與民主化是極大的轉變與進步，然而屬於舊時代的認同與價值並非在一夕之間能有所改變。而這些不同的價值、理念、認同之間的牽扯造就了台灣八、九〇年代社會文化轉折中的焦慮與彷徨。八〇到九〇年代間的後現代狀況仍是複雜曖昧、俱有在地特色，難以用西方概念理論概括標籤的。而這樣的影響當然也牽扯到了之後所謂的台灣「後現代」文學。因此，許多文學史或文學閱讀將八〇年開始的台灣文學小說以西方後現代的標籤一言蔽之恐怕仍是充滿爭議與斟酌空間的未定之論。因此，八〇年代到九〇年代間小說中汽車漫無目的、遊蕩式的交通移動性與空間敘事有著與此一時期的台灣社會與美學發展的相互性關係。社會與文化的轉型期造成了美學內容的震盪與重估，造就了文學中的交通移動性與空間敘事模式。

著述與創作兩頭熱的林耀德其實對於八〇到九〇年代間台灣小說中的「現代」與「後現代」有著許多看法。在解嚴後的台灣文學史與文學研究中，高舉後現代文學與都市文學兩面大旗的林耀德小說想當然爾是所謂後現代文學閱讀的寵兒。但〈303 號房〉這篇關於速度、快感與虛無的小說卻讓人不難聯想到本章開頭提及三〇年代的上海新感覺派前輩們，華語文學小說的現代主義先驅。而林耀德其實也相當自覺地提及民初與日本殖民時期的現代主義文學傳統對於當代台灣文

學的影響¹⁷²，劉紀蕙的林耀德小說研究便已經指出這一點¹⁷³。林耀德將自己小說中「時間不感症」的病因上溯到了戰前的台灣與中國，但本文在這裏將提出另外一種見解。

在上一章的討論中本文便強調了從移動性觀點下所閱讀的空間敘事與時空關係，可以看到戰前中國與台灣現代主義在戰後出現了斷裂。雖然這些美學內容還是提供了戰後台灣文學小說書寫一定的影響。例如在《臺北人》中，汽車是鋪陳王謝堂前排場的重要符號，〈遊園驚夢〉¹⁷⁴（1966）與〈梁父吟〉¹⁷⁵（1967）兩篇小說便是以汽車的描寫作為開頭。而值得注意的是在〈永遠的尹雪豔〉（1965）中一小段關於汽車描寫留下了一段中國現代主義美學在台灣文學小說中的軌跡。這段描寫主要是關於伊雪豔在上海時期回憶，紡織業富少王貴生天天開著嶄新的「開德拉克」接送尹雪豔在百樂門與國際飯店之間¹⁷⁶，相當富有上海新感覺派小說中的風格。但這種美學對於白先勇的小說書寫而言只能稱之為一段文化鄉愁，〈永遠的尹雪豔〉中的汽車正與白先勇《臺北人》其他篇小說中陳舊、單色的汽車呈現了很大的對比。這樣的對比不但如同歐陽子言《臺北人》中的「今昔之比」¹⁷⁷，更進一步地呈現上海新感覺派與戰後台灣現代派在美學風格上的對比。正如同前章所提及的台灣戰後現代主義美學的建構，台灣的現代主義美學主要出自於自身所面對的現代經驗，與上海新感覺派的現代主義美學間有著很大的斷裂。

而當林耀德將自己在九〇年代的文學創作歸宗向上海新感覺派與台灣戰前現代主義的同時，其實正宣告了前章所討論的台灣戰後現代主義美學建構的崩壞與斷裂。在台灣戰後現代主義美學建構中，時間進程支配了空間的移動，集體性、

¹⁷² 林耀德，《觀念對話》（台北：漢光文化，1989），頁 172。

¹⁷³ 劉紀蕙，〈林耀德現象與台灣文學史的後現代轉折——從《時間龍》的虛擬暴力書寫談起〉，收錄於《孤兒·女神·負面書寫：文化符號的徵狀式閱讀》（台北：立緒，2000）。

¹⁷⁴ 白先勇，〈遊園驚夢〉，《臺北人》（台北：爾雅，1983），頁 257。

¹⁷⁵ 白先勇，〈梁父吟〉，《臺北人》（台北：爾雅，1983），頁 175。

¹⁷⁶ 白先勇，〈永遠的尹雪豔〉，《臺北人》（台北：爾雅，1983），頁 55。

¹⁷⁷ 歐陽子，〈王謝前的燕子〉，收錄於白先勇，《臺北人》（台北：爾雅，1983），頁 5。

壓抑型的空間許諾了明確的目的地。但〈303 號房〉中的汽車則是大力踩下油門，揮霍空間移動來使得時間貶值，讓九〇年代台灣社會中的新感覺能在《大東區》裏再現空間的切片中被呈現。

劉亮雅在〈擺盪在現代與後現代之間——朱天文近期作品的國族、世代、性別、情慾問題〉一文則明確指出了朱天文小說中所呈現的現代與後現代價值的並存與衝突。朱天文小說這樣的文學特質正來自於「台灣特殊的政治經濟環境，使得現代（甚至前現代）與後現代思想雜糅糾葛。」¹⁷⁸。劉認為朱天文在其小說作品中一方面保留了對現代的價值取向與舊文化（戒嚴前）的依戀；卻又敏感於晚期資本主義社會帶來的某種解放。在〈世紀末的華麗〉之中，米亞漫無目的、兜風夜衝的車遊其實正反映了這種對於價值與認同的模糊與不確定性。這些車遊俱有一種矛盾的空間意義，將解放與自由的可能寄託在不斷推陳代謝的都市感官。

而在楊照的〈往事追憶錄〉之中，汽車漫無目的的繞行與遊蕩更不是唯一抵抗時間推進的手段。小說中，汽車的移動、女性伴侶的更替的情節以及小說整體的敘事結構，都企圖以不斷地開展、重複、迴圈、顛覆來抵抗時間的推陳。移動、欲望以及敘事都企圖逃脫與抵抗線性時間的推展，將主體與身體錨定在洪流中。

而在先行的台灣文學空間閱讀中，范銘如在〈放風男子與兒童樂園〉¹⁷⁹中便以定點、循環性的時空型來說明五年級男性作家對於九〇年代文化與社會轉型、大敘事崩毀的抗拒與逃避。而這幾部八〇到九〇年代間台灣小說中的汽車移動性與漫無目的、遊蕩兜風式的空間敘事模式正與范銘如所指出的小說時空型有異曲同工的意義，藉由空間的遊蕩、跳躍來斷裂、分解的大敘事的線性時間軸。八〇

¹⁷⁸ 劉亮雅，〈擺盪在現代與後現代之間——朱天文近期作品中的國族、世代、性別、情慾問題〉，收錄於張小虹主編《性／別研究讀本》（台北：麥田，1998），頁 196。

¹⁷⁹ 范銘如，〈放風男子與兒童樂園〉，《文學地理》（臺北：麥田，2008），頁 63

到九〇年代間這種漫無目的、遊蕩式的空間敘事顯然與本文前兩章常見的向量式移動有著很大的不同。不論是反共文學、六〇年代的現代主義文學或是七〇年代的鄉土文學，向量式的交通移動性與空間敘事正是小說意識形態與價值觀的表述手段，這些小說中的移動是被敘事的線性時間序列所主宰。但對於八〇年代以後的小說而言，移動性跳脫了小說敘事的線性時間序列，推遲，甚至顛覆、瓦解了小說敘事的時間軸，形成了空間對於時間的對抗與挑戰。而在〈放風男子與兒童樂園〉所討論到的駱以軍小說可以說是將這種空間敘事模式推向極至的代表。

在駱以軍〈降生十二星座〉¹⁸⁰小說中，電玩「道路十六」裡電玩汽車無法進入秘密關卡，使得玩家必須進入週而復始的關卡。在這篇小說裡面，汽車並非來自於現實中的交通工具，而是來自於電動玩具此一文本。在小說中，電玩的關卡設計使得移動成為不可能，另一方面也否定了本身作為道路遊戲的意義，成為守護直子之心的機關。除此之外，在《遣悲懷》中，身為父親的主角不斷迷路在縣道上¹⁸¹、《第三個舞者》中因為大便失禁而錯過女友墮胎手術的盧子玉¹⁸²，這幾篇小說裡面汽車的交通移動性被否定，取而代之的是無法達成的移動達成了小說敘事中所要表達日常生活中某些荒謬、狼狽、屈辱、猥瑣的面貌。在整個現代主義傳統中台灣文學小說中以現代交通工具作為移動手段與工具要到此時宣告一段落。在這樣的文學移動性與空間敘事中，自工業革命以來在文學中的現代性價值與現代交通工具所構築的文學移動性傳統被徹底顛覆。

小結、

¹⁸⁰ 駱以軍，《降生十二星座》（台北：印刻，2005）。

¹⁸¹ 駱以軍，《遣悲懷》（台北：麥田，2008）。

¹⁸² 駱以軍，《第三個舞者》（台北：聯合文學，1999），頁 88。

從以上幾篇小說與相關討論，可以看出八〇年代之後台灣文學小說中關於汽車交通移動性及其空間敘事上的一些特徵與傾向。首先在移動性方面，汽車移動性成為了台灣社會中的交通移動主流。在這樣的移動性文化下，小說中對於汽車的視角與描寫產生了很大的改變。在戰後到七〇年代的台灣文學小說中，汽車與一般大眾的距離感與隔閡非常明顯，而使用汽車移動的經驗也相當匱乏。但在八〇年代之後，小說中關於汽車的視角大多來自於駕駛座上，汽車移動性所帶來的新時空支配方式也被清楚地捕捉與呈現。更甚者，許多關於人車嵌合的描寫出現在小說中，說明了汽車移動性與生活的緊密結合。而在小說敘事方面，汽車在八〇年代到九〇年代間的台灣文學小說中形成了一種漫無目的、遊蕩、兜風的空間敘事模式與傾向。這樣的敘事模式與傾向與前章在公車與火車中常見的向量移動式的空間敘事有著很大的不同。這種漫無目的的空間敘事失去了目的地，也因此取消了終極價值的預設，亦取消了小說由單純時間序列所主宰的敘事結構。這樣的空間敘事模式正反映了八〇到九〇年代間社會中的價值觀重估與震盪，從戰後開始的現代主義美學在這裡宣告一段落。對於成長於戰後，寫作於八、九〇年代的台灣小說作家而言，八〇到九〇年代的改變同時帶來了解放與失落。在過去，戰後台灣現代主義美學中以國家群體、父權、現代性為中心的結構開始崩塌，形成了新美學、新價值的可能。但在嘗試新的美學、估量新的價值體系的同時，不確定性所帶來的不安與焦慮正反映在小說的整體敘事上，形成了八、九〇年代小說中在空間敘事模式上的特點。

第五章

結論

經過三章的討論，本文就戰後台灣文學小說中的現代交通工具移動性與空間敘事，提出了一些粗略的見解與討論。但這些尚顯模糊、粗糙的推論卻已經橫跨了難以衡量的歷史、地理，以及書寫的里程。本文所討論小說中的火車、公共汽車以及自用汽車，其實都植基於無數先民以及眾多書寫者在這座島嶼上的辛勤開拓。本文的寫作，並不期待能完成一個屬於台灣文學的地圖或指南（map），而是希望本文作為一次旅程（tour）的開啟，啟發更多文學與交通移動之間的對話與辯證。

移動性研究是一門新興的學科，近年來不斷吸納與延伸其學術範疇。本文對於移動的想像、界定以及操作，其實仍停留在移動性研究草創之際便已經涵蓋的學術範疇。在近幾年的西方移動性研究中，不只是交通工具，從繁複抽象的 3 C 用品與網路所造就數位移動、到返璞歸真的身體動作，都成為了移動性研究所關注的領域。¹⁸³本文在這裡僅只以台灣一般生活中常見三種的交通工具作為觀察的中心，來探討文學小說與移動性之間的議題，無非是想對台灣文學研究與移動性研究間的對話投石探路，做一個初步的探究。

從各個社會與在地文化發展出的新方向也是移動性研究不斷更新拓展的活水。在本文有限的篇幅中，其實遺略了許多在台灣在地扮演重要角色的現代交通工具。其中包括了戰後至今對於一般大眾而言最普及與熟悉的自用交通工具：摩托車。摩托車以其靈活、經濟與便利性穿梭了台灣島上的每一條馬路、巷弄，以及每一個階級與年齡。相對於本文提及的交通工具，摩托車在台灣普及率絕對

¹⁸³ Peter Adey 著，王志弘譯，《移動》（台北，群學，2013），頁 7~16。

是穩坐冠軍，除了是大部分台灣人最習以為常的移動方式與移動經驗，更是眾多外國人士對於台灣印象深刻的交通移動方式。這樣的交通工具，自然也沒有在台灣戰後的文學小說中缺席，舞鶴小說中的野狼 1 2 5 或是林耀德筆下的大度路亡靈騎士，都是台灣文學小說中令人印象深刻的摩托車移動情節，而這些情節所扮演的角色與意義相信這是一個不容錯過的研究內容與方向。¹⁸⁴

除了從移動性研究的視野與架構而言外，交通工具本身也有著不停歇的發展與突破，造就了新的移動性可能。本文雖然借由三種交通工具：火車、公共汽車、自用汽車，企圖以交通工具的移動性特質來分別討論文學中的移動性與各種空間敘事，但這樣的分野其實也是一個概念性、策略性的討論。在第二章關於火車移動性的討論中，本文借由火車仰賴軌道的移動性來探討文學小說中火車單向旅程敘事所形成的認同政治表述以及經濟發展脈絡。在討論中，本文其實並沒有將長短車、區間火車做明確的分別，而是概略地囊括。此外，九〇年代後興起的捷運系統與高速鐵路其實也早已出現在一些文學小說作品之中，但本文並沒有足夠的篇章與架構將這些文學小說中的新興軌道移動性納入討論之中，而這些文學中的新興移動性可能也帶來了本文尚未討論到的移動性特質與空間敘事模式。除了已經誕生的新興移動性外，在這篇論文完成之際，電動汽車、自動駕駛等等全新的交通移動模式都已經萌芽，並開始投入市場。在人工智慧接管交通工具的操駕之後，既有交通移動的時空關係與方式勢必重新洗牌，相信這些全新移動性與社會文化之間的對話是下一輪移動性研究的挑戰與課題。隨著移動性研究的發展延伸，關於文學中移動性的探究與摸索勢必將是條長遠的路。

出自於閱讀經驗上的好奇與疑問，本文選擇探討文學小說中交通移動。近年在社會學界蓬勃發展的移動性研究與文學研究中興起的空間閱讀，讓本文在將閱

¹⁸⁴ 舞鶴，《十七歲之海》（台北，麥田，2002）、林耀德，《大東區》（台北：聯合文學，1994）。

讀經驗具體化，並加以論述的過程中獲得了莫大的引導與助力。作為一個策略性的閱讀嘗試，或可稱為一個閱讀方向的拋磚引玉，本文對於對於閱讀的範圍與結果都預設在一個易於操作的範圍之內。由交通工具種類當作閱讀分類，並以小說中的敘事結構為討論中心，本是期望能在三章的的閱讀與論述中，從戰後台灣文學小說中拆卸出三套精簡的零件模組。但事與願違，最後本文所得到的，是一個脈絡與敘事、文學與社會，以及在各種移動性之間相互粘黏難分的巨大團塊，卻也應証了移動性研究在學科建構過程中所不斷強調的相互性關係。

本文借用了移動性研究中相互性關係的觀點與范銘如由台灣文學空間閱讀所發展出的空間三元論，將其應用在文學與社會的移動性辯證之中，藉以釐清台灣戰後文學小說中的移動性與其空間敘事如何與其所處的脈絡產生了複雜的運作關係。

由於軌道移動的特性，台灣戰後小說中的火車移動其實正與現實中的火車移動呼應。而這樣的移動再現正使得戰後小說中的火車移動成為觀察台灣戰後政治經濟狀況的最佳窗口。本文借用了西方文化研究的根／路徑的概念，由小說中的火車的移動性來探討台灣戰後初期到七〇年代間文學書寫所形成的認同政治問題，以及小說中移動性所牽動的經濟脈絡。在戰前便已經貫串台灣的縱貫鐵路成為了戰後台灣文學小說中認同政治表述的重要標示。不論是將目的地設為難以回歸的原鄉或是念茲在茲的在地故鄉，戰後台灣文學小說中的火車移動其實已經可以視為觀察小說中認同政治的重要指標。而火車的移動同時也是關於台灣戰後文學小說經濟脈絡的重要線索。從范銘如已經討論過的〈波茨坦科長〉、《日月潭之戀》，到〈故鄉〉、〈跟著腳走〉等小說作品，可以看到台灣從終戰到七〇年代間的經濟發展與現代化的過程。在這樣的脈絡之下，誕生了許多台灣文學重要文學作品，例如台灣戰後的鄉土文學小說多以台灣現代化與工商業化的過程做為題材。

而同時，從美援到工商業化的經濟與社會發展過程也是本文論述的重要脈絡。

戰後台灣小說中的公車移動則出現了有趣的現象，小說中的公車移動與現實中的公車移動有著出入與抵觸。以現實中的狀況而言，較之火車，公車的移動性應當擁有更靈活、機動的特質，有著比火車更貼近日常生活的移動特性。但在戰後六、七〇年代間，台灣文學小說中的公車移動更多的是來自於現實社會中威權政治下的壓抑氛圍，以及類似於火車的固定式、向量式的移動。本文認為小說中這樣移動特性其實正來自於台灣戰後社會發展與狀況的影響。在威權統治、國共內戰的創傷以及冷戰架構的支配下，這種壓抑與焦慮的氛圍也影響了小說中的移動。例如黃春明〈請勿與司機談話〉中，公車行駛在鄉俚的市街，其中發生的故事也是稀鬆平常的小情小愛。但在這部小說中，卻由一名軍人扮演了車上秩序的維持者，隔離了人際間偶遇。在李昂的〈海之旅〉中，種種監禁性、暴力性的意象充斥了整趟公車之旅，呈現了與現實生活中對公車移動截然不同的印象。而到了解嚴之後，小說中公車這樣的移動性質便不復存在。取而代之的是在九〇年代的小說中，各種踰越秩序、卻更貼近日常生活的公車移動。

自用汽車直到八〇年代才在台灣逐漸普及，在戰後初期到七〇間，自用汽車多是屬於特定族群與階級的交通移動方式。因此在戰後到七〇年代之間，台灣小說中的自用汽車移動多是由旁觀的角度來書寫，到了八〇年代之後，小說中的自用汽車移動才移向了駕駛座。從文學中汽車移動的普及，可以看到台灣的移動文化在八〇年代隨著社會與經濟的發展產生了很大的轉變。汽車作為自用交通工具的代表，極具自由度的時空支配以及隔絕外在世界的車內私人空間，形成了其汽車獨樹一格的移動文化。在西方的移動性研究中，特別強調汽車駕駛人（Car-Driver）人車一體的嵌合，說明這種與個人生活緊密結合的移動性。而在九〇年代的台灣文學小說中的汽車，正反映了這樣的移動性特質。

最後，總括這三種台灣戰後文學小說中的交通工具移動所形成的空間敘事，也依稀可以歸納一條台灣戰後小說在交通移動空間敘事上發展與演變的路線。出從戰後到七〇年代間，台灣文學小說中的移動性呈現了與台灣戰後現代性發展與其所造就的現代主義美學建構。二次大戰結束，國民政府接收了台灣，在國共內戰失利與冷戰對峙的局勢下開始了對台灣的治理。從戰後到七〇年代，台灣的建設，包括了交通的發展在很大的程度上基植於國民政府的治理與戰略考量，並受到美援在規劃、經濟與技術上的影響。如前段所言，在這樣的現代性的狀況之下，台灣戰後形成了一種獨特的現代主義美學建構。這樣的現代主義美學有著極權政治、國族中心與技術至上的特性與內容，並從生活經驗、教育與文藝政策下對台灣戰後的文學小說書寫形成了深遠的結構性影響，司馬中原的〈黎明列車〉正是這種現代主義美學的代表。這種現代主義美學構成了一種看不見的路線圖，使得台灣戰後的許多文學小說作品中出現了向量式、從一而終的空間敘事模式。但這樣的空間敘事模式並不只服務於國民政府所樹立的反共復國標語，同時也可以成為小說書寫者實踐鄉土認同、人文關懷或是追求純粹美學成就的手段。包括了台灣戰後現代派作家與七〇年代的鄉土文學作家都在看不見的路線圖尋找出新的方向，陳映真的〈夜行列車〉、黃春明的〈雨夜花〉、〈請勿與司機說話〉和李昂的〈海之旅〉等小說都是這樣的代表。另外，本文也指出了在這樣的現代主義美學風格中，如黃春明〈蘋果的滋味〉與郭良蕙的〈喪〉如何透過汽車車禍事故這樣負面、否定的交通移動，來對台灣社會中的現代性發展做出批判與反思。

在八〇年代尾聲，九〇年代之際，解嚴與工商業的蓬勃發展使得台灣的社會、移動與文學都產生了巨大的改變，而台灣九〇年代小說中的汽車移動與其漫無目的的空間敘事模式正捕捉了這樣的轉變：小說中人人手握方向盤卻不知能將汽車駛向何方，漫無目的空間敘事模式正來自於過往美學與價值的倒塌，隨之而來商

品社會卻又變幻莫測，帶來了焦慮與震盪的情緒。漫無目的地遊蕩正是一種揮霍空間來使得時間貶值的手段。但所謂漫無目的地遊蕩也並非如字面上的負面，林耀德的《大東區》、朱天文〈世紀末的華麗〉以及楊照的〈往事追憶錄〉深刻與台灣解嚴後幾年間的社會轉型，以及在九〇年代的新興生活與文化形態產生對話。另外，在邱妙津的〈離心率〉與甘耀明的〈迷路公車〉中，公車移動的循環往復與漫遊成為了對認同的積極探尋與生活記憶的肌理銘刻。新的小說書寫方式、美學以及認同都逐漸在這樣的敘事模式中建立與開展。而過往向量式、從一而終的空間敘事也不復見在這個時期的文學小說，在朱天文《世紀末的華麗》之中，即使是火車與客運，都無法在一趟回鄉之行中將米亞帶回故鄉。¹⁸⁵

正如本文開宗明義所言，交通移動是許多小說敘事推展的重要動力來源。然而這樣的動力正產生於文學書寫與社會文化共同組建的複雜機械結構。不論是從移動性的相互性關係或是空間閱讀所延伸的三元論辯證角度而言，小說的敘事都與社會不斷形成正反往復的辯證關係。本文所歸納出台灣戰後文學小說中的移動性特質與其空間敘事模式，並不是要單純地說明何種原因造成了何種敘事模式風格；而是希望呈現文學敘事如何與其所在的脈絡形成了相互影響的對話。也因此，在最後，本文並不企圖歸結出傳統敘事學研究中分門別類、標記明確的研究結果；而是呈現一套策略性的空間敘事分析，藉以說明台灣戰後文學小說中的交通移動性與其空間敘事所形成的意義，而這些意義也將會隨時被補充或翻轉。

最後，本文在探討小說中的移動性與空間敘事的同時，非常有幸能借助社會科學與文學學院的兩個新興學術範疇：移動性研究與文學空間閱讀的啟發與幫助。這兩個新興學科皆萌發於學科範疇的侷限，並成長於跨學科的整合與應用。這些知識界限的跨越與重整，其實正來自於無法以簡單概念化約的世界與經驗，

¹⁸⁵ 朱天文，〈世紀末的華麗〉，《世紀末的華麗》（台北：遠流 1992），頁 188~189。

而使得學科知識必須不斷重組論述。如果說學科知識的繁複與衍生是為了貼近世界與經驗，那文學研究不斷的閱讀與詮釋正是為了保持文學的溫度。

在台灣戰後文學小說中三種交通工具移動性與空間敘事的討論中，本文有相當的篇幅觸及了幾個台灣戰後文學研究核心主題：小說中的認同政治、台灣戰後的現代主義美學以及解嚴後的文學轉向。

從戰後到今日，台灣所處的複雜背景與國際地位使得認同政治在這片土地上成為一個複雜的課題。因此，在台灣文學研究中，作家作品中的認同政治表述也一直是研究者長久以來所關注的焦點。在今日的文學或文化研究中，對於認同政治的定義與想像已經由過去鐵板一塊的坐標定位轉向流動式、建構式的力學模型。小說中的交通工具移動與空間敘事模式其實正為文學小說中認同政治建構與表述提供了一個絕佳的分析方向。從台灣戰後小說中的交通移動與空間敘事，也可以看到關於認同政治的建構與表述逐漸從單純的方向坐標，逐漸轉向在不斷地移動中尋求認同的建構與探尋。

在關於美學的討論上，從戰後現代文學運動之際的論戰到晚近黃錦樹所言中文現代主義的未完成，已經有無數的台灣文學研究者對現代主義與戰後文學小說之間的關係提出了各式各樣的見解。現代主義美學的建立，是基於對現代性的回應，然而現代性本身便是一個包山包海的概念台灣文學研究從早期專注於西方現代主義文學的技法與典律，到近期如邱貴芬提出現代性經驗與美學的傳播。關於台灣戰後的現代主義，始終是一個不停歇的複寫和補充，以及維度的拓展，逐步建構的龐大美學體系。本文在探討小說中交通移動與空間敘事的過程中，有幸能以移動性與空間閱讀的觀點，對台灣戰後的文學最重要的美學核心之一，提出來自不同學術維度的想像與可能。而在這樣的過程中，基於本文借用移動性研究所注重的相互性概念以及空間閱讀的三元論辯証，本文不斷地在尋找文學內緣與外

緣之間對話的可能，並同時、也是最重要地，將文學研究中的看似嚴肅的議題與日常生活的經驗相互聯結。

而時至今日，台灣文學小說在八〇年代末的轉向，也已經難以用單純的後現代文學的概念來囊括。正如同台灣六〇年代的現代主義文學運動，八〇年代末、九〇年代出的文學小說的蓬勃發展除了新技法的引入與社會、政治風氣的鬆綁，經濟發展所造就的社會形態轉變也改變了小說的書寫。但與此同時，屬於戒嚴時代的影響與殘留也非一夕間便內完全代謝。從空間閱讀與移動性的觀點來看，八、九〇年代的台灣文學小說更俱有一種文化轉形期的意義，其中的內容題材的五光十色與敘事的刻意委蛇，正是屬於此時代台灣文學書寫的所面臨的新感覺。

從戰後台灣文學小說中的交通工具移動性與空間敘事中，可以看到從討論開始的戰後到晚近的千禧年後，一甲子的歲月內，台灣文學小說的交通移動不斷地與台灣在地的生活經驗與社會文化形成緊密的對話。正如同本文在首章之中便已經強調，本並不想建立一套關於交通工具的文學史，而是希望在與生活經驗貼近的文學維度中，探尋那在書寫之際便已經點燃的光與熱。而這樣的探尋，始終是一條未竟之路。

參考文獻：

一、專書

(一) 作家專著

- 張愛玲，《第一爐香》（台北：皇冠，1991）。
- 朱西甯，《鐵漿》（台北：印刻，2003）。
- 黃春明，《沒有時刻的月台》（台北：聯合文學，2009）。
- 黃春明，《黃春明作品集 2:兒子的大玩偶》（台北：聯合文學，2009）。
- 黃春明，《黃春明作品集 3:莎喲娜拉,再見》（台北：聯合文學，2009）。
- 黃春明，《黃春明作品集 5:沒有時刻的月台》（台北：聯合文學，2009）。
- 黃春明，《看海的日子》（台北，聯合文學，2009）。
- 陳映真，《夜行貨車》（台北，遠景，1982）。
- 陳映真，《陳映真小說集：我弟弟康雄》（台北，洪範，2001）。
- 吳濁流，《吳濁流籍》（台北，前衛，1991）。
- 李昂，《花季》（台北，洪範，1985）。
- 甘耀明，《神秘列車》（台北：寶瓶，2003）。
- 邱妙津，《鬼的狂歡》（台北：聯合文學，1991）。
- 郭良蕙，《郭良蕙選集》（香港：郭良蕙新事業有限公司，2015）。
- 白先勇，《臺北人》（台北：爾雅，1983）。
- 林耀德，《大東區》（台北：聯合文學，1996）。
- 朱天文，《世紀末的華麗》（台北：遠流，1992）。
- 楊照，《往事追憶錄》（台北：聯合文學，1996）。
- 駱以軍，《降生十二星座》。（台北：印刻，2005）。
- 駱以軍，《第三個舞者》（台北：聯合文學，1999）。
- 駱以軍，《遣悲懷》（台北：麥田，2008）。
- 舞鶴，《十七歲之海》（台北：麥田，2002）。
- 朱天文，〈預知死亡紀事〉，收錄於《想我眷村的兄弟們》（台北，遠流，1998）

(二) 其他專著

- 范銘如，《空間／文本／政治》（台北，聯經，2015）。
- 范銘如，《文學地理》（台北，麥田，2008）。
- 陳芳明，《臺灣新文學史》（台北，聯經，2011）。
- 李志銘，《單聲道》（台北，聯經，2013）。
- 黃錦樹，《現代中國性》（臺北，麥田，2006）。
- 王志弘，《減速慢行》（台北：田園城市，1999）。
- 王德威，《如何現代，怎樣文學》（台北，麥田，2008）。
- 黃啟峰，《戰爭.存在.世代精神》（台北：秀威，2016）。
- 林耀德，《觀念對話》（台北：漢光文化，1989）。
- 劉紀蕙，《孤兒.女神.負面書寫:文化符號的徵狀式閱讀》（台北：立緒，2000）
- 洪致文，《台灣鐵道文化志》（台北：遠足文化，2014）。
- 錢大群，《台灣公路巴士之沿革》（台北：錢大群出版社，2001）。
- 林柄顯，《臺灣汽車客運公司之營運沿革》（南投：台灣省文獻委員會，1999）。
- 蔡礪銘，《交通與法律：二十世紀台灣交通見聞》（台北，翰蘆，2010）。
- 張維，《台灣地區汽車產業傳》（台北：中華徵信，1999）。
- 《台灣鐵路史》，（南投：臺灣省文獻委員會編印，1990）。
- 交通部公路總局，《馳騁:公路總局六十週年專刊》（台北：交通部公路總局，2006）。
- 台灣省公路局，《公路局四十年》，（台北：台灣省公路局，1986）。

(三) 編選合集

- 張錦忠、黃錦樹編，《重寫台灣文學史》（台北：麥田，2006）。
- 黃錦樹，《謊言或真理的技藝:當代中文小說論集》（台北，麥田，2003）。
- 林建光、李育霖主編，《賽博格與後人類主義》（台中：國立中興大學與華藝，2013）。
- 鄭明俐主編，《當代台灣都市文學論》（台北：時報，1995）。
- 柯慶明編，《現代文學精選集：小說 I》（台北：台大出版中心，2012）。
- 彭小妍編，《楊逵全集 II》（台南：國立台灣文學館，1998）。

林至潔編，《呂赫若小說全集》（台北：印刻，1995）。

鍾肇政、葉石濤編，《光復前台灣文學全集：薄命》（台北：遠景，1979）。

施淑編，《日治時期台灣小說選》（台北：麥田，2007）。

許俊雅編，《日據時期台灣小說選讀》（台北：萬卷樓，2003）。

彭文棟編，《廣台灣詩乘》（南投：臺灣省文獻委員會編纂組，1956）。

七等生，《七等生集》（台北，前衛，1993）。

黃凡，《黃凡集》（台北，前衛，1992）。

（四）翻譯論著

荊子馨著，鄭力軒譯，《成為日本人》（台北：麥田，2006）。

若林正丈著，陳培豐、洪郁如等譯，《戰後台灣政治史》（台北：台大出版中心，2014）。

竹越與三郎，《台灣統治志》（台北，南天，1997）。

米歇爾·德·賽托（Machiel de Certeau）著，林心如譯，《賽杜文選(一)》（台北：國立編譯館，2008）。

米歇爾·德·賽托（Machiel de Certeau）著，方琳琳、黃春柳譯，《日常生活實踐》（南京：南京大學出版社，2009）。

巴赫金（Mikhail Mikhailovich Bakhtin），《巴赫金全集iii》（石家莊：河北教育出版社，1998）。

大衛·哈維（David Harvey），《後現代的狀況》（北京：商務，2003）。

蘇珊·斯坦福·弗里德曼（Susan Stanford Friedman）著，陳麗譯，《圖繪：女性主義與文化交往地理學》（南京，譯林，2004）。

彼得·艾迪（Peter Adey）著，王志弘譯，《移動》（台北：群學，2013）

齊格蒙特·鮑曼（Zygmunt Bauman），歐陽景根譯，《流動的現代性》（上海：三聯，2002）。

約翰·艾倫（John Allen）、朵琳·瑪西（Doreen Massey）、邁克·普瑞克（Machael Prkye）編，王志弘譯，《騷動的城市 移動/定著》（台北：國立編譯館與群學，2009）

湯瑪仕·豪菲（Thomas Hauffe）著，陳品秀譯，《設計小史》（台北：傳媒城邦，2007）

傑克·倫敦 (Jack London), 《傑克倫敦短篇小說選》(台北:正文書局, 1993)。

(五) 英文專書

John Urry, *Mobilities* (Malden, Polity, 2011) .

John Urry, *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century* (London: Routledge, 2000) .

Joseph Frank, *The Ideal of Spatial Form* (Rutgers University, 1991) .

Slavoj Zizek, *The Ticklish Subject: The Absent Centre of Political Ontology* (London: Verso, 1999) .

Mikita Brottman, *Car Crash Culture* (New York: Palgrave, 2001) .

Gabriel Zoran, *Towards a Theory of Space in Narrative, Poetics Today, Vol.5, No.2.* (Duke University, 1984)

Stuart Hall, *Cultural Identity and Diaspora, in Identity: Community, Culture, Difference,* (London: L&W, 1990) .

Mimi Sheller, *Mobility.* (Madrid, Sociopedia.isa, 2011) .

Andrew Thacker, *E. M. Forster and the Motor Car, Literature History third series 9/2* (Jordanstown: University of Ulster, 2011) .

Ken Gelder, *Mad Max and aboriginal Automation: Putting Cars to Use in Contemporary Australian Road Films and Narratives, from The Motor Car and Popular Culture in the 20th century* (London: Routledge, 1998)

Mimi Sehell, John Urry, *The New Mobility Paradigm, Environment and Planning A 2006, volume38* (Lancaster, Lancaster University, 2006) .

二、論文

(一) 期刊論文

邱貴芬,〈「在地性」的生產—從台灣現代派小說談「根」與「路徑」的辯證〉,《中外文學》34卷10期(2006年3月)。

王志弘,〈速度的性政治: 穿越移動能力的性別界分〉,《社會研究季刊》第16

期（1994年3月）。

唐洪峰，〈日常生活、視覺經驗與文學敘事：近代文學中的新式交通工具（1870s-1910s）〉，《東華人文學報》（2012）。

王德威，〈「根」的政治，「勢」的詩學：華語論述與中國文學〉，《中國現代文學》第24期（2013）。

翁勝峰，〈日治時期臺灣「女車掌」文化書寫〉，《文史台灣學報》創刊號（2009）

柳書琴，〈勤勞成貧：台北城殤小說中的台灣博覽會批判〉，《現代中文文學學報》12卷2期（2015）。

（三）學位論文

王志弘，〈流動、論述與權力—台北「交通黑暗期」與KTM的分析〉（新竹，清華大學碩士論文，1991）。

沈方茹，〈台北市公共巴士之發展〉（桃園，中央大學碩士論文，2003）。

邱至葳，〈台灣戰後「國民車」的形象演變—以日系汽車為中心〉（台南，成功大學碩士論文，2014）。

（四）研討會論文

林芳玫，〈台灣三〇年代大眾婚戀小說的啟蒙論述與華語敘事：以徐坤泉、吳漫沙為例〉，《第四屆文學與資訊學術研討會會前論文集》（台北：國立台北大學，2008）

三、其他文獻

行政院主計處研究報告