

# 臺灣歷史上的牛車—— 從《康熙臺灣輿圖》談起

On the Ox carts in the History of Taiwan with References to the Kangxi Taiwan Map

陳國棟 中央研究院歷史語言研究所研究員

Chen, Kuo-Tung Research Fellow, Institute of History and Philology, Academia Sinica

**國**立臺灣博物館典藏之《康熙臺灣輿圖》完成於17、18世紀之交，大約在郁永河來臺採硫的康熙三十六年（1697）之後不久。該圖主要的功能是行政參考性的地圖，表現手法表面上近乎傳統的山水畫，但實際上卻不是寫實之作。所有的地景與物件皆以圖畫式的符號加以呈現。不過，妙也就妙在這些符號看起來是具象的圖畫，而不是抽象的圖案，於是在描繪這些包括山川、城市、營汛、漢庄、番社、稻田、人物、牲口……等物件時，這些符號還常常略作些微的變化，使得該幅輿圖不致於太過呆板，從而產生了一些別具風格的趣味。

「牛車」也是這種符號化的圖象之一。我們注意到整幅輿圖從南到北，總計16處地方，畫有20輛牛車，顯示出牛車是當時臺灣西部戶外常見的物件。（附表、圖1、圖2）此一事實陳漢光早在他1960年的文章〈臺灣板輪牛車之今昔〉一文中就已經指出過。<sup>1</sup>特別需要強調的是：《康熙臺灣輿圖》雖然只畫了20輛牛車，這並不是說康熙末年時全臺灣只有20輛牛車。地圖上的牛車只是一種具象的符號，出現多到20次，而且散布在從南到北的臺灣西部地區，意味著牛車的使用相當普遍，而且實際的數量非常龐大。此外，出現在圖上最北位置的牛車雖然畫在南崁附近，但也不表示南崁以北就不用牛車。例如康熙三十六年（1697）四月二十七日，來臺採硫的郁永河就在南崁越過小嶺，貼近海岸行進，當時「巨浪捲雪拍轅下，衣袂為濕。」到了八里坌，看到淡水河，也

看到河上原住民渡河用的獨木舟（舢舨）。他「停車欲渡」時，不巧遭到飛蟲攻擊，嚇了一大跳。<sup>2</sup>郁永河的記事也同時說明他從臺南一站站換搭牛車，一路搭到淡水河畔。

牛車大約從17世紀初開始出現在臺灣，要到1970年代以後才在本島消失，而在澎湖則一直維持到上個世紀末。在將近四百年的長時間裡，牛車一直是臺灣重要的交通與運輸工具，頗堪令人玩味。本文擬簡略地描述這種特殊的工具，幫大家發發思古之幽情。

附表《康熙臺灣輿圖》上之牛車（由南至北）

| 排 序 | 位 置     | 備 註    |
|-----|---------|--------|
| 1   | 搭樓社     | 牛1車2   |
| 2   | 下庄      | 牛1車1   |
| 3   | 中庄      | 牛1車1   |
| 4   | 埤頭汛至赤山  | 牛2車2   |
| 5   | 長治里     | 牛1車1   |
| 6   | 依仁里     | 牛1車2   |
| 7   | 大井頭     | 牛2車2   |
| 8   | 臺灣鎮     | 牛1車1   |
| 9   | 右營盤     | 牛1車1   |
| 10  | 鹿仔草     | 牛1車1   |
| 11  | 南日社     | 牛1車1   |
| 12  | 崩山社     | 牛1車1   |
| 13  | 吞肖社     | 牛1車1   |
| 14  | 前往後壠社途中 | 牛1車1   |
| 15  | 眩眩社     | 牛1車1   |
| 16  | 南崁社     | 牛2車1   |
| 小 計 |         | 牛19車20 |

說明：以車出現的場景為準，其餘牛隻不計入。

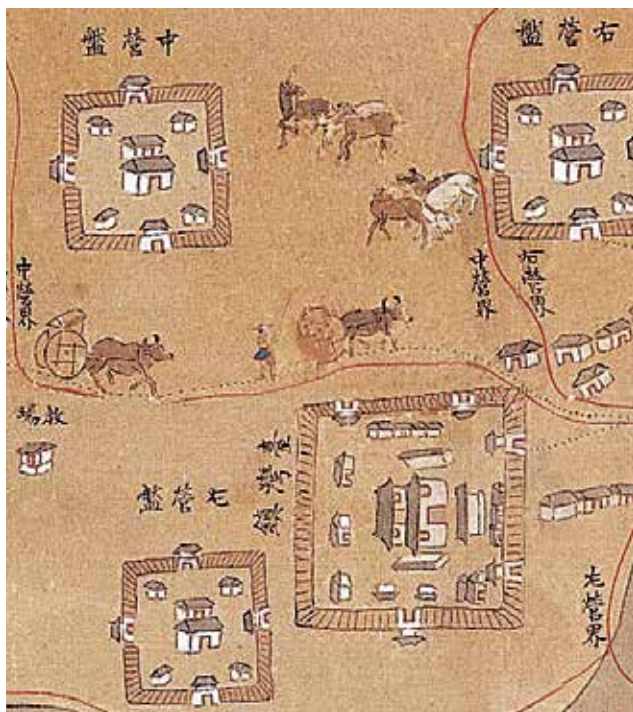


圖1 臺灣鎮附近所見的牛車  
(國立臺灣博物館典藏之《康熙臺灣輿圖》摹本局部)



圖2 長治里附近所見之牛車  
(國立臺灣博物館典藏之《康熙臺灣輿圖》摹本局部)

## 一、牛車引進臺灣的歷史：牛車與車輪

牛車可能是步行以外，臺灣開始最早，而且沿用最久的交通工具。陳漢光根據陳第(1603)的說法，認為臺灣土產無牛。牛隻應是稍後漢人移入時才引進。黃宗義的《賜姓始末》則說崇禎(1628-1644)間福建大旱，巡撫熊文燦與鄭芝龍合謀移民入臺，「人給銀三兩，三人給牛一頭，用海舶載至臺灣。」<sup>3</sup>

周鍾瑄(陳夢林)，《諸羅縣志》(1717年編成)引陳小涯《外紀》說：

荷蘭時，南北二路設牛頭司牧，野放生息，千百成群。犢大，設欄擒繫之；牡則俟其餒，乃漸飼以水草，稍馴狎，闔其外腎令壯，以耕以輓；犍者縱之孳生。

講在荷蘭時代(1624-1662)積極養牛、利用牛隻的事才確立。此一說法與《賜姓始末》的說法並不衝突，因為荷蘭人是可以透過鄭芝龍(或蘇鳴崗，或其他華人)自中國大陸或澎湖引進牛隻的。此外，《巴達維亞城日誌》1640年12月條下也記載在臺灣的荷蘭人：

為農業目的，而從澎湖輸入多數牡牛及牝牛，其數大為增加，公司及個人所飼養者超過一千二百頭至一千三百頭。<sup>4</sup>

除了從澎湖及福建外，荷蘭人也自印度輸入牛隻。荷蘭牧師倪但理(Daniel Gravius, 1616-1681)便曾自印度輸入閩黃牛121頭給蕭壠社。以上為臺灣有牛之始，當在17世紀上半葉。

太平洋西端島嶼原本沒有牛隻，所以臺灣無牛係屬正常。因為牛隻是大型動物，需要有人安排才會

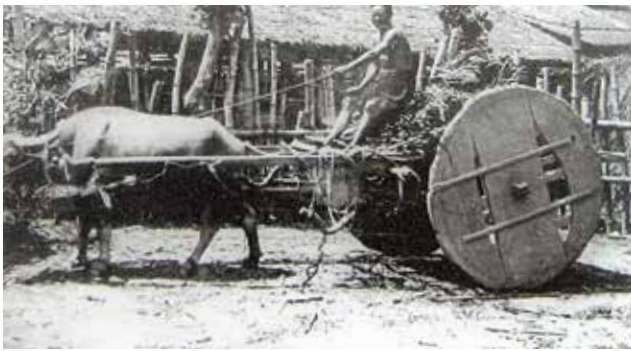


圖3 三塊板式車輪  
 來源：王雅倫，《1850-1920法國珍藏早期臺灣影像：攝影與歷史的對話》（臺北：雄獅圖書公司，1997）。

去到那些島嶼。例如，關島（Guam Is.）的水牛（*Bubalus bubalis carabanesis*，用菲律賓方言稱作 carabao）就是在17世紀時才由西班牙傳教士從菲律賓引進的，而與臺灣近在咫尺的八重山石垣島則要到1935年才有臺灣人為了墾地種植鳳梨而從臺灣運過去臺灣水牛（*Bubalus bubalis*）。<sup>5</sup>

如果牛隻引進臺灣的問題比較單純，那麼，牛車的問題就得稍費唇舌。牛車結構的關鍵在它所使用的由三片木板拼湊而成的輪子，稱之為「板輪」。（圖3）陳漢光推斷板輪牛車應由南洋傳入臺灣。不過，他亦無確證。只能推論板輪牛車應該係在荷據時輸入臺灣，因為前此臺灣連牛隻都沒有。

可是，就輪子的演進史來說，板輪問世，迄今為止已有數千年之久。西方人稱為「三塊板式」（three-part, tripartite）的輪子，在人類懂得用車後不久便已問世，到現在都還有人在使用，因為他們特別能適應不良的道路條件。<sup>6</sup>

若就中國來說，中國早在兩三千年前就已經從板輪式車輪演進到輻軸式（hub-and-spoke）車輪，已經具備了現代輪子的基本形式。所以春秋時代老子《道德經》的第十一章就說：「三十輻共一轂，當其無，有車之用。」把輪子有輻有軸（轂即是軸）視作再自然也不過的事。（圖4）

當然，人類進步的腳步並不一致，而地方條件的落差也非常大。因此在18世紀到20世紀的江西，都還出現使用三塊板式的牛車。（圖5、圖6）中國如此，



圖4 漢畫像磚所見之牛與牛車  
 （江蘇邳州市陸井鄉龐口村漢墓出土畫像磚）  
 來源：張道一，《畫像石鑑賞》（重慶：重慶大學出版社，2009）。



圖5 20世紀初年江西所見的牛車  
 來源：Rudolf P. Hommel, *China at Work: An Illustrated Record of the Primitive Industries of China's Masses* (New York: John Day, 1937).



圖6 18世紀圖畫所見江西的板輪牛車  
 來源：Barbara Harrison, *Chinese Porcelain: Hoe Het Gemaakt en Verkocht Werd* (Leeuwarden: Museum het Prinsessehof, 1986).



圖7 19世紀印度孟加拉的牛車

來源：Jenny Balfour-Paul, *Indigo* (London: British Museum Press, 1998)。

他國亦然。例如，在1863年蘇格蘭藝術家威廉·辛普遜(William Simpson, 1823-1899)所創作的一幅《孟加拉的藍靛工廠》圖畫上，就看到印度半島的東北部也使用板輪牛車。(圖7)

## 二、《康熙臺灣輿圖》完成時期前後 牛車的使用

就目前所見的資料來看，在荷據時期、明鄭初期，牛車的使用還不普遍吧。臺灣居民使用牛車，要到明鄭後期(1671-1683)才比較盛行。隸清以後則盛行不衰。也在隸清之後才有了比較豐富的、具體的有關牛車使用情形的描述。以下選錄若干文獻作例子來進一步加以說明。

康熙三十四年(1695)高拱乾編成的《臺灣府志》記載了很多有關利用牛車的事—

安平鎮渡 自安平鎮至大井頭相去十里，風順，則時刻可到；風逆，則半日難登。大井頭水淺，用牛車載人下船；鎮之澳頭淺處，則易小舟登岸。<sup>7</sup>

出入皆乘牛車。遇山路陡絕處，則循藤而過；遇溪路深闊處，則跳石而過。凡傳遞文書，兩手繫鈴，撞之則鳴，其走如飛。<sup>8</sup>

就說明了在進入清朝統治十年出頭的時候，南臺灣原住民「出入皆乘牛車」；而漢人從安平港來到臺灣府(今臺南市)西側的渡口大井頭時，因為水淺，船隻難以直接靠岸，因此還用牛車下到水中接駁。

高拱乾在他自己所發佈的《禁苦累土番等弊示》文告中更明白地提到：

本道下車以來，訪聞有司官役於招商贖社時，需索花紅陋規，以致社商轉剝土番，額外誅求，番不聊生。更有各衙門差役兵賾經過番社，輒向通事勒令

土番撥應牛車，駕駛往來。致令僕僕道途，疲於奔命；妨其捕鹿，誤乃耕耘。因而啼饑呼寒，大半鶉衣鵠面。

他為此要求臺灣府屬下的官役與軍民，

凡經過各番社，不許勒令土番抽撥牛車、擅取竹木，苦累番民。倘有仍踵前轍，一經訪聞，官則揭報、役則立拿杖斃，斷不姑貸。各宜凜遵，毋貽後悔！<sup>9</sup>

可見牛車在原住民間已經極為普及，以致於與官府有所關係的人員不斷地要求他們提供牛車作為運輸交通工具，讓原住民僕僕道途，甚至妨礙了他們的生計。

康熙三十六年(1697)郁永河來臺時，就經常提到板輪牛車。在其所著的《裨海記遊》中一樣也經常提到牛車，例如在他到達臺灣府城的二月：

二十五日，買小舟登岸，近岸水益淺，小舟復不進，易牛車，從淺水中牽挽達岸，詣臺邑二尹蔣君所下榻。

這一段引文正證實了大井頭渡口一帶水太淺，因此要依賴牛車牽挽上岸。他緊接著評論說臺灣這個地方，

地不產馬，內地馬又艱於渡海，雖設兵萬人，營馬不滿千匹；文武各官乘肩輿，自正印以下，出入皆騎黃犢。市中挽運百物，民間男婦遠適者，皆用犢車。故比戶多畜牛；又多蔗梢，牛嗜食之，不費芻菽。

講到在臺灣馬不容易獲得，因此官員若不坐轎，就只能騎乘黃牛。至於一般人旅行或搬運物品，全都靠牛車。反正臺灣產甘蔗，甘蔗葉正好拿來餵牛，

養牛不太花錢。他又作了兩首與牛車有關的竹枝詞如下。其一云：

安平城旁，自一鯤鯓至七鯤鯓，皆沙崗也。鐵板沙性重，得水則堅如石，舟泊沙上，風浪掀擲，舟底立碎矣。牛車千百，日行水中，曾無軌跡，其堅可知。

雪浪排空小艇橫，紅毛城勢獨崢嶸；

渡頭更上牛車坐，日暮還過赤崁城。

渡船皆小艇也。

當時以小艇駁接大帆船，但亦不能抵岸，必須再由牛車轉駁。(圖8)另一首說：

紅毛城即今安平城，渡船往來絡繹，皆在安平、赤崁二城之間。沙堅水淺，雖小艇不能達岸，必藉牛車挽之。赤崁城在郡治海岸，與安平城對峙。

耳畔時聞軋軋聲，牛車乘月夜中行；

夢迴幾度疑吹角，更有床頭蠅蛭鳴。

牛車挽運百物，月夜車聲不絕。蠅蛭音偃忝，即守宮也；臺灣守宮善鳴，聲似黃雀。<sup>10</sup>

比郁永河晚到臺灣的孫元衡頗有文采。他字湘南，安徽桐城人，貢生出身。康熙四十四年(1705)擔任臺灣府海防捕盜同知，其後任過諸羅縣知縣與臺灣縣知縣。在這段期間寫成了《赤崁集》一書。其中有一首乙酉(1705)年的詩，題為〈曉起漫成〉：

百甕餘齋祿料貧，閒階散步不沾塵。

如哀如訴車音遠，相喚相呼角語頻。

無影日翻沙燕乳，細香風嫋樹蘭春。

年來絕塞烽煙慣，博得滄洲耳目新。

他特別為「如哀如訴車音遠，相喚相呼角語頻」兩句作註說：「車輪脆薄，其音甚楚，市賈吹角，若相和然」。<sup>11</sup>

孫元衡在黎明破曉時分醒來，聽到板輪牛車行進時發生的聲音，歷歷分明，雜和著起身趕早市的生意人的吆喝聲與吹奏號角的聲音。破曉聽到牛車的車輪聲在遠處，表示牛車很早就上路了，主要是要避開暑氣。康熙五十九年（1720）修成的《臺灣縣志》就強調：

行遠皆用牛車，親朋相訪，三、四人同坐，往來甚便。至於五穀、柴、炭之類，無非駕牛以運，連夜而行；人省永日之功，牛無酷熱之苦。<sup>12</sup>

這樣子的想法與做法，歷久而不衰。劉克襄在《山後探險》一書中譯述了1880年代，一位派駐在臺灣的英國海軍軍官的敘事，這位軍官在前往高雄鳳山的途中觀察到：

當長列的水牛車隊有序地走往樹下休息，未抹油脂的車軸發出喀吱聲，吵醒早晨。東南風正迎我們而來。在這寂靜的清晨，牛車隊巨大的聲響遙遠可聞。牛車十分粗劣，而且遲緩、顛簸、吱嘎；沿著凹凸不平與慣常的路，平均一小時才走半里路；這不包括中途的休息。我們相信，它們在中國並不為人知悉。很可能是荷蘭佔據福爾摩沙時代的遺物。<sup>13</sup>

說牛車是荷蘭時代引進，大概符合一般人的認知；但是說中國大陸沒有牛車，當然不確，因為我們已經證明從18世紀到20世紀，至少在江西一省就常常



圖8 《康熙臺灣輿圖》上之牛車駁運  
（國立臺灣博物館典藏之《康熙臺灣輿圖》摹本局部）



圖9 牛車經常以車隊的方式行進  
來源：George L. Mackay (James A. Macdonald ed.), *From Far Formosa* (New York: F. H. Revell Co., 1896).

可以看到類似的板輪牛車。不過，這位英國海軍軍官在接近兩百年之後依然看到牛車在破曉前夜行，藉以避開暑氣，在一片寧靜之中劃破沉寂，那種嘎嘎聲響，猶然縈繞耳際，揮之不去。（圖9）

為什麼牛車的聲音會那樣子吵鬧呢？英國人說是車軸沒有上油，欠缺潤滑之所致。另外一個理由則是路況太差。周鍾瑄編纂的《諸羅縣志》記載1717年之前，臺灣

北路，夏、秋行路之難，中土未有。水深泥淖，車牛重載，往往傾覆。固由淫潦相繼，亦土性不堅，沙灰淤陷；而陂田蓄水，車牛往來雜糅，故處處坑塹，非盡秋霖之故也。<sup>14</sup>

當時，從離開臺灣府城（今臺南市中心）北側沒幾里開始，一直到臺灣北端，都屬於「臺灣北路」。夏天、秋天雨水多，是部份的原因。更嚴重的是路況不佳：路上到處有坑洞，坑洞積水，有時候還相當深；同時，道路從來沒有夯實，處處形成陷阱。路面這麼糟糕，主要是沒有人負責維護。在這樣的道路條件下，板輪牛車倒是恰當的交通工具，因為它的長處就是適應不良的路況。

### 三、牛車的用途

牛車是交通工具，當然用於運輸與交通，不過，它被使用的場合與目的，有時候還頗出人意表，相當有趣。舉例而言，牛車開到海裡接駁船貨就是個不尋常的現象，而且就發生在臺灣府城的碼頭，一處叫做大井頭的地方。

前文已經述及1697年郁永河從福州來到臺南，下船時已經親眼目睹過這個現象。幾年後，1708年（康熙四十七年）馮協一受命為新任的臺灣府知府，他聘請吳振臣<sup>15</sup>擔任幕友（顧問兼秘書），兩個人一道搭船到臺灣來。吳振臣記錄說，五月初一日：

午間，進鹿耳門。……進此即大港，周二十里。泊大馬頭，又名大井頭。岸灘水淺，舟不能近，俱用牛車盤運上岸。岸上即大街，去府僅里許。<sup>16</sup>

牛車用作自近海駁運人、貨上岸的交通工具。近岸靠碼頭的地方水變得很淺，船隻根本無法靠岸，因此只好把牛車拉到水裡，直接盤運。臺灣西海岸

大多是沙岸，問題也就差不多。就如同乾隆二十年（1755）時，閩浙總督喀爾吉善在奏摺中所提到的那樣：臺灣「雖處海濱，沿海皆有沙線阻隔，橫洋巨艦不能直達各廳縣境。」<sup>17</sup>

除了港口駁運之外，島內主要商品的搬運，牛車當然是主要的交通工具。例如1830年代中期成書之《彰化縣志》在提到牛車的重要性時就指出：

其在本地囤積五穀者，半屬土著殷戶；其餘負販貿易，頗似泉、漳。惟載貨多用牛車，與內地不同耳。<sup>18</sup>

1900年左右成書之《安平縣雜記》記臺南安平港一帶商品（主要指糖）裝船外運的事，提到：

或用竹筏由溪配郡，或用牛車由地付郡，交付糖間製糖及南北郊買糖之人分配火船、夾板商船之類。……

載資，每件：車，遠一角、近五尖；筏，每件一角五尖。<sup>19</sup>

無論遠近，用牛車載都比用竹筏載來得便宜。在清代臺灣，佃戶繳納租糧給地主時，地主常常要求佃農把租穀用牛車運到指定的場所或港口，分別就叫作「車運到府（業主的家宅）」、「車運到館（業主設的租館）」或「車運到港」。（圖10）

牛車也用於旅遊，不只是交通工具，而且真的是用來遊樂，特別是原住民。不過，相似的記載並不多，只見於各種版本與形式的「采風圖」。（圖11、圖12）

清乾隆初巡臺御史六十七，《番社采風圖考》〈遊車〉條說：

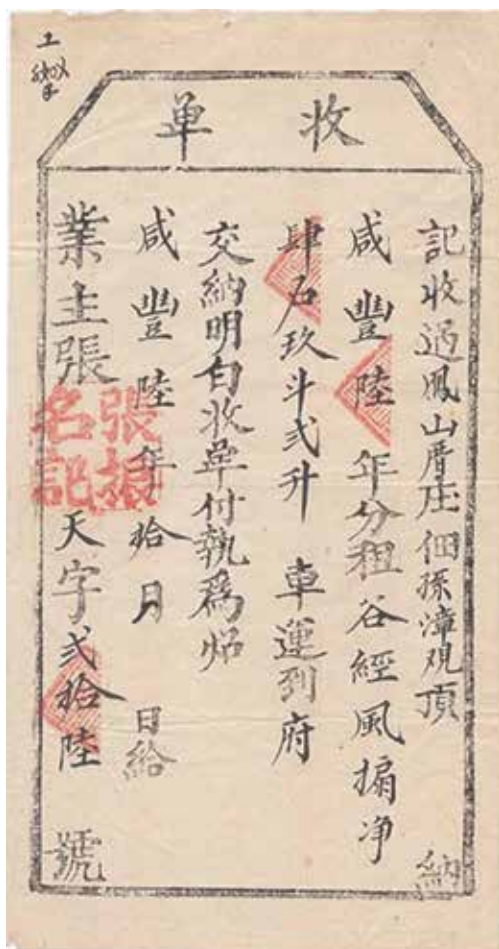


圖10 載有「車運到府」字樣的收單(作者自藏)



圖11 《番社采風圖》之〈遊車〉  
(中央研究院歷史語言研究所典藏)



圖12 《敦仔行樂圖》與牛車(國立臺灣博物館典藏)



圖13 車斗上有竹編篷子的牛車

來源：美國國會圖書館提供臺灣國家圖書館印製2006年桌曆。



圖14 蔣元樞，《重修塹岸橋圖》

來源：蔣元樞纂輯、國立中央圖書館特藏組編，《重修臺郡各建築圖說》（臺北：國立中央圖書館，1983）。

番無年歲，不辨四時，以刺桐花開為一度。每當花紅草綠之時，整潔牛車；番女梳洗，盛妝飾，登車往鄰社遊觀，麻達執鞭為之驅。途中親戚相遇，擲果為戲。若行人有目送之而稱其豔冶者，則男女均悅以為快。<sup>20</sup>

或許這樣的風俗只存在一段期間（嚴格說來，牛車對原住民而言是外來的，並不是固有的），或者是漢人觀察者未能親身參與，不明其究竟，所以也就沒有太多話可說。當然，坐車出門，交通與娛樂本來就兼而有之，用不著特別強調吧。

#### 四、牛車的形式與演變<sup>21</sup>

牛車作為代步的及搬運農作物的交通工具持續甚久，因此在時間的歷程中，難免也有一些改變。板輪是持續存在最久的一種形式，而有關此種板輪車的記載則是以1830年代完成的《彰化縣志》最詳，我們權且摘錄如下：

地平曠便於行車。輪高五尺許，軌轍畫一。一牛約運五、六百觔。編竹為車籠，以盛五穀之屬。誅茅採薪，去其籠，捆束以載。行遠可乘三、四人。重則另橫一木於右，繫紉加軌，多一牛以曳之，若馬之兩驂而缺其左矣。（按、今有一車而駕三牛者，更多則再駕一牛於轅前，名曰「頭抽」。其左曰「左邊」，右曰

「右邊」。）婦女乘則置竹亭于上，或用布帷。凡引重致遠皆用車。漢庄、番社，無不家製車而戶畜牛者。冬、春皆夜行。田潦盡涸，四野康莊，夜靜風生，蹄輕行疾。轆轤之聲，遠近相聞，有臨淄、即墨之風焉。夏、秋多淫雨，水深泥淤，非晝不可行。<sup>22</sup>

據此描述，一頭牛拉的牛車，載運能力大約有500-600觔，相當於三、四百公斤。（若用兩、三頭牛來拉，承載量當然成比率增加。）載重能力雖然不是很強，可是牛的耐力強，拉車可以持續很久一段時間，這才是它的優點。《彰化縣志》也指出：牛車用來載運五穀的時候，車斗上用竹編的篷子罩住，這樣穀物就不會掉出來。（圖13、圖14）若是裝載禾稈或者茅草，那麼就把竹篷去掉，稻草用捆的，這樣可以載得多。（圖15）若是用來載人，一頭牛拉的牛車通常可以載三、四個人；若是搭載女客，那麼就在車斗上裝個竹亭，或者再加上布帷。（圖16，參考圖11）

《彰化縣志》強調駕車出行的適當時間，冬、春皆夜行；夏季與秋天因為雨水多，路上常常積水，又多坑洞，容易出事，因此應該在白天行走，一方面看路看得較清楚，另一方面則是出了狀況也比較容易排除。不管是原住民的聚落還是漢人的村子都有牛車備用，因為不管是載重還是行遠，牛車都是最好的交通工具。



圖15 徐澍，《臺灣番社圖》所見無蓋的車斗  
(國立臺灣博物館典藏)

《彰化縣志》提到牛車的車輪很高，大約高達五尺，也就是一公尺半左右。這種牛拉的板輪車用整塊木板製成車輪，或用兩、三塊木板拼成，無軸與輻的分別。為何輪子沒有軸與輻，而作成一個圓板狀呢？三十多年後寫作的朱仕玠提供了一個詮釋。他說：

臺地車輪，用堅木板鋪平，鑿橫孔，用堅木穿貫；無輪與輻之別，蓋臺地雨後潦水淳塗，車輪有輻，障水難行，不如木板便利；所謂因地制宜。

大意是說如果使用有輻的車輪，一旦卡到泥濘之中，不容易拉拔出來，所以他也認為使用板輪比較適合臺灣的特殊氣候與地理條件。

牛車在清代時期，基於載重能力的考慮，有一牛、兩牛或三牛等不同的拖拉方式，一如《彰化縣志》所言。不過，所有的牛車車輛本身大致上同樣都是使用



圖16 《林天木臺灣巡視圖》  
(國立臺灣博物館典藏1928年片瀨弘模寫本)

兩個板輪。進入日據時代以後，逐漸以一牛拖拉為常，而且在輪子形式及材質上也有所改變。先是由板輪轉為有軸與輻的鐵輪，由兩輪變成兩大兩小的四輪。1930年以後又使用橡膠包覆鐵輪的輪子。(圖17、圖18)這是一方面隨著時代的進步，可利用的材料有所改變；一方面在日據時代道路條件也大大改善；再者也是因為時代的進步，牛車的功能越來越受到侷限，由一般的交通工具轉型為純農業性的農場運輸工具的緣故。

不管車輪怎麼改變，牛車從清代進入日據時代，依然是臺灣主要的運輸交通工具，特別是在鄉下農村，而日本人的政策是「工業日本，農業臺灣」，牛車當然盛行，直到明治四十一年(1908)12月27日，臺灣總督府發佈「荷車取締規則」(貨車管理條例)，限制其使用範圍之後，牛車的發展才受到某種程度的限制。其後，臺灣的鐵、公路交通隨著汽車、火車的運用日漸發達，牛車才以緩慢的速度降低其運輸的角色。即便如此，在日本戰敗之時，全臺仍有牛車六萬餘輛。<sup>24</sup>

說了老半天「牛車」，其實它在民間，有許多不同的名稱，例如叫作「牛車」、「大車」、「笨車」及「柴頭車」……等等。最有趣的是：它也被喚作「馬車」，而製造或修理這種車輛的店鋪也稱為「馬車店」。事實上，臺灣很少有馬，只供特殊身分的人騎乘，不用作交通工具。<sup>25</sup>

南投縣竹山鎮中和國小的調查，指出鎮內下崁的方，有一處小地方的名叫作「車店子」。從道光(1821-



圖17 輪子有輻與軸的牛車

來源：邱上林編，《影像寫花蓮》(花蓮：花蓮縣立文化中心，1997)。



圖18 四輪膠胎載運甘蔗的牛車

來源：邱上林編，《影像寫花蓮》(花蓮：花蓮縣立文化中心，1997)。

1850)年間開始，下崁就有很多人以駕駛牛車為業，前往遠處的流藤坪、田仔等地運送竹材。路遠費時，牛車隊常常在一棵可遮陽蔽日的大榕樹下休息，久而久之，就有人來開店提供服務，也有人來幫忙修理車輛，於是產生了「車店子」這樣的地名。而在車店子更南之處，也因牛車運輸活絡，曾經有過飲料舖子。不過，該處的聚落較小，並且位於道路中途，於是人們便把它叫作「半路店」。<sup>26</sup>

同樣的資料也描述當年駕駛牛車的情況，內容豐富生動，我們轉錄如下，聊代結語：

當時在中部地區，牛車製造以鹿港較多。以昭和十二年(民國二十五年)為例，一輛牛車約需日幣三百多元。做零工每天工資二角半，運砂石每輛可賺十多元，運稻穀則以斤計算，一百斤一塊半，如載二千斤可賺三十元，收入堪稱不錯。可是並非天天有生意上門，而且除了牛隻的飼養照顧需費神外，每年也要繳稅金兩次，每次七十多元。

早期牛車車輪外包鐵圈，牛隻可拖貨將近二千斤。民國四十年左右，塑膠車輪出現，就可拖二千多斤了。駛牛車者經常於半夜三、四點鐘，即需帶著飯包、開水，準備出遠門。空車時，坐在牛車上；運貨時，則伴著牛隻步行。天氣熱時需取水潑牛身，以散其體熱。牛隻走得太慢，則需稍加鞭打。當時本地（中崎）牛隻亦經常到鹿谷、小半天等地運貨，因柏油路面尚未出現，貨物裝網好後，牛隻拖著車和貨，在

崎嶇的碎石路面緩緩前進。有時上坡需奮力拖拉，有時下坡主人則需幫忙刹車。最怕的是雨後的泥濘路徑，若不慎陷入泥中，麻煩就大了。到達目的地，卸貨領了工資，再趕回家裏，已是日近黃昏。這樣裝貨、卸貨，又要步行數十里路，夠辛苦了。

民國五十年代以後，因三輪貨車及大卡車的日漸普及，駛牛車已逐漸式微。今日，造型優美的牛車竟成為庭園和圍牆的裝飾品，令人睹物而生思古之幽情。<sup>27</sup> 

<sup>1</sup> 陳漢光，〈臺灣板輪牛車之今昔〉，《臺灣文獻》，第11卷第4期（1960），頁14-33。

<sup>2</sup> 郁永河，〈裨海紀遊〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第44種，1959），頁22-23。

<sup>3</sup> 這件事情，有一說主張是蘇鳴崗而非鄭芝龍安排的。稽核史實背景，不無道理，但與本文無直接相關，不在此申論。

<sup>4</sup> 郭輝譯，〈巴達維亞城日誌〉第二冊（南投：臺灣省文獻委員會，1970），頁246-247。

<sup>5</sup> 松田良孝著、邱淑雯譯，〈八重山的臺灣人〉（臺北：行人文化實驗室，2012），頁64。

<sup>6</sup> Lionel Bender, *Invention* (Eyewitness Books) (London: Dorling Kindersley, 1991), p. 12.

<sup>7</sup> 高拱乾，〈臺灣府志〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第65種，1960），頁43。

<sup>8</sup> 高拱乾，〈臺灣府志〉，頁188。

<sup>9</sup> 高拱乾，〈臺灣府志〉，頁249；高拱乾，〈禁苦累土番等弊示〉。

<sup>10</sup> 以上三段引文件郁永河，〈裨海紀遊〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第44種，1959），頁13-14。

<sup>11</sup> 孫元衡，〈赤崁集〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第10種，1958），頁7-8。

<sup>12</sup> 陳文達著、王禮修，〈臺灣縣志〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第113種，1961），頁401-402。

<sup>13</sup> 劉克襄譯著，〈後山探險：十九世紀外國人在臺灣東海岸的旅行〉（臺北：自立晚報社文化出版部，1992），頁149-150。

<sup>14</sup> 周鍾瑄，〈諸羅縣志〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第141種，1962），頁289。

<sup>15</sup> 吳振臣的父親即是因科場案被流放寧古塔，幸得他的好友顧貞觀寫了一闕以「季子平安否？便歸來，平生萬事，哪堪回首？」開頭而感動多人的《金縷曲》一詞而獲得賜歸的吳漢槎。

<sup>16</sup> 吳振臣，〈閩遊偶記〉，收在《臺灣輿地彙鈔》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第216種，1965），頁15。

<sup>17</sup> 《明清史料》，戊編第二本，頁102a-103b，〈戶部「為閩督喀爾吉善等奏」移會〉。

<sup>18</sup> 周璽，〈彰化縣志〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣研究叢刊」第48種，1957），頁137。

<sup>19</sup> 《安平縣雜記》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第52種，1959），頁30-31。十進位貨幣（銀元）單位，從大到小，遞次為元、角、尖、瓣。引文中的「火船」指輪船，「夾板船」指歐洲式的帆船。

<sup>20</sup> 六十七，〈番社采風圖考〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第90種，1961），頁16。

<sup>21</sup> 關於牛與牛車，邱淵惠有一本叫作《臺灣牛》的書，描述得很清楚。此外，康原的《臺灣農村一百年》一書，多處地方也在講牛和牛車。讀者儘可自行參考。邱淵惠，〈臺灣牛〉（臺北：遠流，1997）。康原，〈臺灣農村一百年〉（臺中：晨星，1999）。

<sup>22</sup> 《彰化縣志》，原刊於1836年左右。（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣研究叢刊」第48種，1957）卷九（風俗志）「雜俗」條，頁292。

<sup>23</sup> 朱仕玠，〈小琉球漫志〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第3種，1957），頁69。

<sup>24</sup> 陳漢光的〈臺灣板輪牛車之今昔〉，《臺灣文獻》，第11卷第4期（1960），頁14-15。關山情主編，〈臺灣三百年一鄉土系列〉（臺北：戶外生活圖書，1986），頁156。

<sup>25</sup> 陳漢光，〈臺灣板輪牛車之今昔〉，《臺灣文獻》，第11卷第4期（1960），頁14-32。有關板輪車之描述請參考朱仕玠，〈小琉球漫志〉，臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第3種；或朱景英，〈海東札記〉，臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第19種。

<sup>26</sup> 南投縣竹山鎮中和國民小學（塗有忠）編，〈下崁采風錄〉，頁66，〈車店子山清水秀〉。

<sup>27</sup> 南投縣竹山鎮中和國民小學（塗有忠）編，〈下崁采風錄〉，頁323，〈走入歷史的行業〉。