

Hi, Story

嗨！歷史

第 11 期



發行人：李枝昌

發行所：龍騰文化事業股份有限公司

地 址：248新北市五股區五工六路30號

電 話：(02)22982933

傳 真：(02)22989766



► 忽有龐然巨獸 汽笛嗚嗚而來 P2

► 清末的洋馬兒與火車 P4

► 中世紀歐洲的背包客自助旅行 P6



強力徵求 ~ 想寫《嗨歷史》、
有想法的老師請您與我們聯絡

電 話：(02)2299-9063 #525

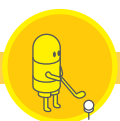
E-mail: jck.kao@lungteng.com.tw

企 劃：高鈞晟



32101N/E/0000000

 龍騰文化



忽有龐然巨獸 汽笛嗚嗚而來

林靖傑 編著

1876年8月3日，火車司機瘋狂地鳴著汽笛，發出嗚嗚的刺耳聲音。前方鐵軌上的人似乎不清楚發生什麼事，還是傻傻地在鐵道上晃盪，直到火車高速將他輾斃。

肇事的路段是「吳淞路」（吳淞鐵路，上海連吳淞），不同於英美商人宣稱的尋常馬路，這是中國領土上貨真價實的第一條鐵路，整個過程是以騙術取得鐵路興建權，並徵收沿線土地而成。

在當地民眾的印象中，這火車巨獸嚴重影響安寧，除阻礙牲畜與農作物生長，還嚴重破壞祖墳的風水。鐵路殺人事件後，清朝政府分三期付款買回該鐵路的所有權，但是在群眾抗爭下，1877年10月20日清朝政府付清餘款後便開始鐵道的拆除工程，拆除後的鐵道建材被運往臺灣。

當時的福建巡撫丁日昌曾在海防之議中表示，鐵路為「將來之所不能不設」，邀請吳淞鐵路的英國工程師 G.J.Morrison 當顧問，但苦於經費短缺，也只能讓運來的鐵道建材在打狗港生鏽腐爛。1887年臺灣巡撫劉銘傳上《臺灣鐵路商務奏》，試著仿照開平鐵路的「官督商辦」模式來籌措經費，但是最後經費與土地徵收還是由政府自行辦理，完成從臺北到基隆的鐵道。

1891年第二任巡撫邵友濂來臺就任時，便是在基隆上岸轉搭火車前往臺北，在邵友濂的擘劃下，臺灣鐵道由臺北繼續往南延伸。1894年年初，邵友濂上奏言明，限於經費問題鐵道僅能鋪設到新竹。此時朝鮮正爆發東學黨之亂，而隔年四月，臺灣正式割讓予日本。



▲圖一：吳淞鐵路通車當天民眾爭相合影



▲圖二：臺中東勢客家文化園區的復刻版騰雲號蒸汽火車



鹿港，位處臺灣中部的彰化縣，是當時臺地離內地最近的點，1784 年（乾隆 49 年）鹿港便與泉州蚶江通航，是清治時期重要的對渡口岸。優越的地利使得鹿港成為中部地區貨物的集散地，並搏得「一府、二鹿、三艋舺」的美稱，街肆上屋宇櫛次鱗比、商賈穿梭不絕。

日本治臺初期規劃鐵道路線，縱貫鐵道行經彰化，並撥給鹿港兩條糖業鐵道，分別是鹿港通彰化與鹿港通溪湖、員林。鹿港原本已有海岸線後退的問題，加上縱貫鐵路的劃定，小鎮沒落的命運終不可避免。

1908 年（明治 41 年），日本貴族閑院宮載仁親王踏上臺灣基隆的土地，並搭乘鐵路南下，來到臺中主持縱貫鐵道「全通式」儀式，為此總督府還開闢了臺中公

園湖心亭當作來臺貴賓的休憩場所。在縱貫鐵道開通後，總督府開始興建臺東線、宜蘭線、枋寮線與其他為各種產業發展而設的支線，如礦業的平溪線、金瓜石線，木料業的阿里山線、羅東線等。

參考來源：

1. 上海市地方志辦公室，2011 年 2 月 14 日，<http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node68716/node68721/node68754/node68826/userobject1ai66521.html>
2. 侯繼明（音譯），《中國的外國投資與經濟發展，1840～1937》，劍橋，1965 年，頁 242～243
3. 劉文駿、王威傑、楊森豪，《百年臺灣鐵道》，臺北：果實，2003 年
4. 吳小虹，《重回清代臺北車站——古鐵道和一座謎樣的火車站》，臺北：博楊文化，2006 年
5. 陳其南，《臺灣的傳統中國社會》，臺北：允晨文化，1987 年，頁 190～191

圖片來源：

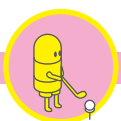
1. 圖一：http://www.360doc.com/content/15/0514/14/4379521_470424585.shtml
2. 圖二：維基百科，SSR2000 拍攝
3. 圖三：故宮博物院，館藏《乾隆臺灣輿圖》
4. 圖四：Shutterstock



▲ 圖三：故宮博物院館藏之乾隆臺灣輿圖（部分）中的鹿仔港



▲ 圖四：阿里山森林鐵道的蒸汽火車

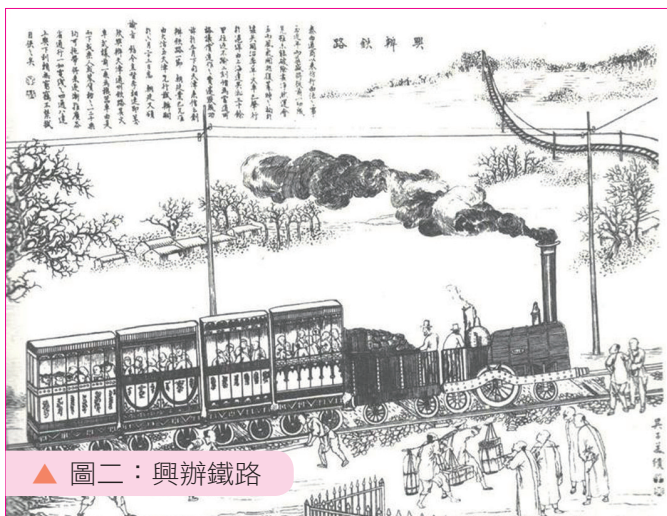


清末的洋馬兒與火車

玖博編著



▲ 圖一：賽腳踏車



▲ 圖二：興辦鐵路

參考來源：

1. 劉觀其，《教科書沒教的晚清史》，臺北：海鵬文化，2016年，頁199。
2. 李默，《老師沒教的中國史一剖視大清王朝》，臺中：好讀出版，2009年，頁267。
3. 陳平原，《圖像晚清：〈點石齋畫報〉之外》，香港：中和出版，2015年，頁321。
4. 〈南昌市檔案館發現清末南潯鐵路股票〉，取自中國新聞網，<http://www.chinanews.com/cul/2014/06-06/6254122.shtml>

圖片來源：

圖一、二、三：陳平原、夏曉虹，《圖像晚清：〈點石齋畫報〉》，香港：中和出版，2015年，頁341、221、321。



▲ 圖三：各國聯合龍燈大會

宮廷騎車趣 —— 騎自行車的皇帝溥儀

中國最早有關自行車的文獻紀錄，是張德彝於 1868 年赴歐洲觀光考察時，記述在英國看到自行車的情形。自行車大約在 1875 年傳入中國，最初被稱為「洋馬兒」。對當時的中國人來說，洋馬兒是很新奇的事物，也曾多次登上當時的畫報，並引發新的社會風潮，例如自行車比賽，而便捷的自行車也逐漸受到大眾青睞。不過自行車剛傳入中國時，可說是少數人家的奢侈品，而末代皇帝溥儀也搭上這股風

潮，成為熱愛騎自行車的皇帝，連他的皇后婉容也喜歡一起騎行。溥儀當時請了一位英國教師，在這位教師的影響下，溥儀脫掉滿服，開始穿西裝、戴眼鏡，還在宮內安裝電話，學習打網球、騎自行車，甚至為了騎自行車方便，任性地將祖宗留下來的門檻鋸掉，在宮中騎車取樂。由此也可了解晚清各種西方新科技傳入時，末代皇帝溥儀痴迷於各種新鮮好玩的西方事物，對於西方文化抱持全盤接受的態度。

鐵路權爭霸戰

火車雖是西方工業革命的產物，但鐵路建設改變了中國人的生活方式，也影響後來中國的經濟發展與社會進步。清末鐵路政策經歷了合股官辦、商辦及國有三階段。合股官辦以「對外貸款為主，對內募股為輔」，導致鐵路權利對外嚴重流失。各省商紳以「拒外債、廢成約、收路自辦」為口號，陸續贖回鐵路承辦權，但在缺乏資金、技術及管理經驗的情況下，全國鐵路網亦遲遲無法實現。而 1911 年 4 月 11 日，清廷悍然宣布鐵路國有政策，並與英、美、法、德四國銀行團訂立鐵路借款合同，將中國爭回的路權再次出賣。官方介入民間資本對鐵路的投資，導致商股與民股大量虧損，激起人民不滿，後來更引發保路運動，宣示「拒借洋款，廢約保路」。

當時為了修建鐵路，以發行股票、債券等方式籌資。由股票也可看出清末抵

制西方各國的愛國主義。例如清末南潯股票，在股票上節錄江西全省鐵路公司股票重要章程其中的 12 條章程。為反對帝國主義掠奪中國鐵路，保護路權、防止外資滲入，其章程明確規定：「凡購執本公司股票之人，其人或隨後改注洋籍，或將所購之票轉售與抵押洋人，此項股票即應作廢，本公司概不承認。」註明股票不得轉售洋人。

另外，也可由 1909 年刊登在《民呼日報》畫報中的政治諷刺畫看出，其刊載的〈各國聯合龍燈大會〉圖中，舞著火車形狀的龍燈，手舉龍珠走在最前面的是清朝官員，後面翩然起舞的操縱者則是各個帝國主義列強，每人舉一節車頭或車廂，表示其利益及興趣所在，顯示當時列強掠奪鐵路建築權，以及清末路權運動的風起雲湧。



中世紀歐洲的 背包客自助旅行

LQY 編著

背包客（Backpacker）是近年來開始在世界各國流行的一種自助旅行方式。被稱為背包客的遊客們，往往會在有限的預算下進行長途觀光或旅遊行程，主要目的是想要親身體驗異國鄉土的自然風光或人文社會。雖然背包客通常是個人或小團體的行動，但他們會在網路論壇或出版專書討論到哪個國家該走哪條路線，因此很多背包客通常會不約而同地走同一條旅行路線。然而這種旅遊的形式其實並非今人的發明，在中世紀的歐洲就有一批人採用現代背包客的方式自助旅行，只是歷史上稱呼這批人是在「朝聖」。

世界各大宗教都有朝聖的活動，中世紀歐洲也不例外，朝聖的目的地通常是著名的大教堂。正如現代背包客一樣，中世紀歐洲的基督徒也會互相交換朝聖旅行的心得，並將它匯集成導遊指南，讓朝聖者作為安排旅行計畫用的參考。

例如當時西歐各國的基督徒都很熱衷前往西班牙的聖地牙哥—德孔波斯特拉（Santiago de Compostela）主教座堂朝聖，目的是要瞻仰聖雅各伯的「聖髑」，也就是他的遺體，因此當時就有許多教人如何從自己的家鄉前往聖地牙哥—德孔波斯特拉的自助旅行指南。

▼ 圖一：聖地牙哥—德孔波斯特拉主教座堂



然而當時的人大多是文盲，所以朝聖者主要是靠教堂的神職人員宣讀指南之後，才知道該如何前去朝聖。這些指南會仔細介紹行走的方向，沿途哪裡會有旅店、藥房等，同時還會說明這趟朝聖之旅所需的最低花費。

舉例來說，按照 14 世紀的相關朝聖指南內容來看，假如一個人決定要從今天德國的呂貝克（Lübeck）啓程，一路走到西班牙的聖地牙哥—德孔波斯特拉，就算他決定全程露宿郊野，三餐只靠黑麵包跟白開水，這一趟的來回最低花費也得要「五馬克」。這裡所說的「馬克」是指一種由漢薩同盟（Hanseatic League）所發行的古老貨幣。當時一馬克等於 249 公克的白銀，五馬克可以購買兩頭公牛。如果參考今日國際銀價，當時的五馬克大約相當於新臺幣二萬七千元。

這旅費很高嗎？換個角度來看，從呂貝克走到聖地牙哥—德孔波斯特拉，最短的路程也要長達 2,336 公里，不眠不休地行走也要 483 小時。如果按照中世紀歐洲人的紀錄來看，一個人平均一天可以徒步

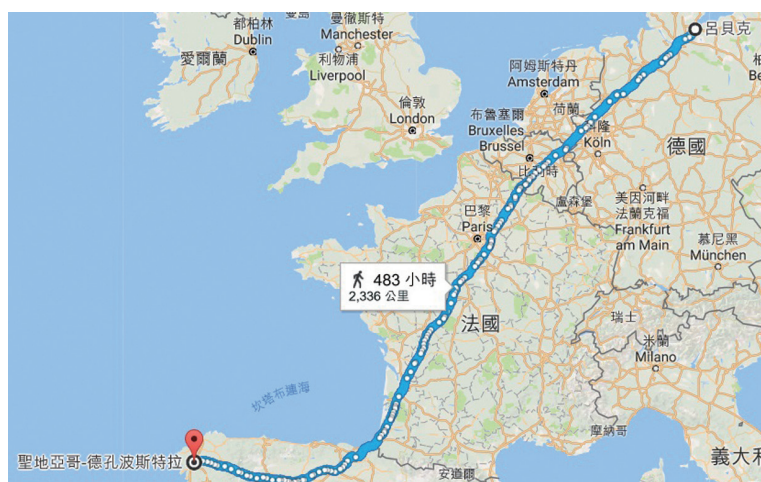
30 公里，所以從呂貝克到聖地牙哥—德孔波斯特拉的旅程，一個人大概要走 78 天。然而在這條朝聖之路上，根據當時的指南來看，途中還得參拜其他的教堂及名勝古蹟、或參加許許多多的節慶、或走一些偏僻小徑以躲開壅塞的交通、或繞過會坑人的關卡，因此真正的來回時間就會短則數月、長則數年。假設朝聖者可以按照指南上的指示，全程安然通關，只花六個月的時間，他大概會覺得走這麼多地方，才花了兩萬七千元，簡直是「卯死」矣！

參考來源：

1. 14th-century pilgrim's travel guide, <http://www.bl.uk/onlinegallery/sacredtexts/compostela.html>
2. European Medieval Pilgrimage Project – Journey, <http://www.internationalschooltoulouse.net/vs/pilgrims/journey.htm>
3. Santiago de Compostela Pilgrims Way, https://www.traildino.com/trace/continents-Europe/countries-European_Trails/trails-Santiago_de_Compostela_Pilgrims_Way
4. 貴金屬交易中心, <http://www.truney.com/silver-price-history.html>
5. 諾伯特·歐勒,《中世紀的旅人》,臺北:麥田,2005

圖片來源：

1. 圖一、三：Shutterstock
2. 圖二：Google map



▲ 圖二：呂貝克到聖地牙哥—德孔波斯特拉的路線示意圖



► 圖三：朝聖者的基本配備



小編推薦 現身說法

► 嗨！臺灣

鐵路對臺灣的交通影響很大，在昔日陸運不發達的時代裡，鐵軌搭配蒸汽火車帶動臺灣的交通革命。

老師可藉由此篇文章，結合106全新推出的「玩軌臺灣史」，從學生日常生活的交通工具來學習臺灣近代史發展。而且能夠針對學校所在地區挑選車站授課，更能貼近學生的生活，進而產生共鳴。

► 嗨！中國

「腳踏車」應該是國人這些年最熱衷的休閒活動之一，從各大都市的租借型到自家中的車款，都能窺見國人對於這「洋馬兒」的瘋狂。

文中不但帶領我們了解清末時期工業革命後的「交通工具」（腳踏車、火車）引進中國造成的衝擊，也能夠透過此一現象反思日後該如何接受新事物的到來，我們又該以什麼樣的心態來應對。

老師可搭配歷史A第二、三章，除了介紹清末所遭遇的挑戰外，也可帶領學生探討當時不能接受的原因，進而反思若發生於今日自身，應該如何面對改變的衝擊。

► 嗨！世界

旅行對於現代人來說是一件很簡單的事，上網訂機票、飯店就能解決。對於中世紀的歐洲人呢？恐怕要有非常人的勇氣才能完成，尤其在宗教色彩濃厚的時代裡，「朝聖」不只是個名詞，是人生的目標。

老師可以搭配歷史C第二章內容，除了解釋中世紀歷史的發展外，也可以透過文章內容，讓學生了解過去的人與我們現在的生活其實很類似，也勇於追求夢想。

影音專區

