台灣文學研究學報第 42 期
2026 年 4 月．頁 231-268
國立臺灣文學館

介面地景

—— 鐵道系統與政宣影像類型的共構與轉化

楊子樵
陽明交通大學社會與文化研究所助理教授

摘要

本文從「介面」與「類型」兩個視角審視台灣政治宣傳電影與鐵道系統的歷史共構與演化，論證鐵道系統作為一種媒介技術介面，如何形塑台灣政宣電影的類型化路徑與地景再現的美學範式。透過分析日治時期（1930-40 年代）《愉悅之旅》、《火車窗外》、《南進台灣》以及戰後國府時期（1950 年代）《黃帝子孫》及糖鐵反共抗俄宣傳列車等影像，本文指出宣傳影像與文本共構出「鐵道—電影」複合文化介面。運用霍克威的介面理論，本文揭示此介面的雙重特質：既連結外部異質空間，又規訓內部主體身分。結合奧特曼的類型理論，本文論證這種雙重介面性如何讓政宣影像在維持句法結構連續性的同時，透過語意符號的系統性替換，完成從帝國擴張（日治時期）到國族整合（戰後國府時期）的歷史轉型。透過並置閱讀《臺灣鐵道讀本》、《臺灣鐵道旅行案內》、《臺灣鐵路風景線》等官方鐵道文本，本文最終論證「鐵道—電影」如何作為一種「元類型」，成為台灣政宣電影類型化的可能性條件。

關鍵詞：宣傳電影、鐵道系統、介面、類型、基礎設施、媒介考古

Interfacing Landscape:

the Co-constitution and Transformation of Railway Systems and Propaganda Film Genres

Yang, Lawrence Zi-Qiao

Assistant Professor
Institute of Social Research and Cultural Studies
National Yang Ming Chiao Tung University

Abstract

This article examines the historical co-constitution and evolution of political propaganda cinema and railway systems in Taiwan through the dual lenses of "interface" and "genre." It argues that the railway system, as a media-technological interface, shaped the generic trajectory of Taiwan's propaganda films and the aesthetic paradigm of landscape representation. Through an analysis of Japanese colonial-era films (1930s–40s) including *A Pleasant Journey* (*Tanoshii Tabiji*), *From the Train Window* (*Kisha no Mado kara*), and *Advancing South to Taiwan* (*Nanshin Taiwan*), as well as early postwar Nationalist government-era (1950s) materials such as *Descendants of the Yellow Emperor* and the anti-communist propaganda trains on the Taiwan Sugar Corporation's railway network, this article demonstrates how propaganda films and texts constituted a "railway-image" interface. Drawing on Branden Hookway's interface theory, this study reveals the dual character of this interface: it simultaneously connects heterogeneous external spaces while disciplining internal subject positions. Integrating Rick Altman's genre theory, it further argues that this dual interface quality enabled propaganda imagery to maintain syntactic structural continuity while systematically substituting semantic symbols, thereby facilitating a historical shift from imperial expansion (Japanese colonial period) to national integration (postwar Nationalist period). Through a comparative reading of official railway texts such as *Taiwan Railway Reader* (*Taiwan Tetsudō Tokuhon*), *Taiwan Travel Guide* (*Taiwan Tetsudō Ryokō Annai*), and *Taiwan Railway Scenery*, this article ultimately demonstrates how the "railway-image" interface functioned as a "meta-

genre”—a condition of possibility for the gentrification of Taiwan’s propaganda cinema.

Keywords: Propaganda Film, Railway System, Interface, Genre, Infrastructure, Media Archaeology

一、雙軌共構的起點：鐵道系統與宣傳類型的相遇

鐵道系統與電影產業是 20 世紀相互共構的兩大技術體系。在台灣，這兩大技術系統的交會點體現在政治宣傳這一特定媒體類型中。從日治時期的帝國宣傳到戰後國民政府的國族動員，鐵道地景始終是台灣政宣電影的重要基礎元素，但其政治象徵意涵卻隨著政權更替發生了根本轉換。台灣的鐵道系統與扮演著連結國土空間、天然資源、種族族群的關鍵角色，而這些題材透過從日本殖民到戰後國府的電影宣傳文本，成爲具有高度國族色彩的類型敘事。官方宣傳文本所呈現的鐵道地景在展現民族國家追求發展主義與科技現代性的同時，體現了詹姆斯・斯科特（James C. Scott）所說，國家對「清晰可辨識性」（legibility）的追求。[1] 本文的初始提問即是：從日殖時期跨越到國府時期的歷史轉換中，鐵道宣傳追求視覺可辨性的基本影像句法與修辭形式如何延續，而其語意象徵又發生何種轉化？

台灣政宣電影與鐵道系統的歷史共構可追溯至日治初期的幾個關鍵節點。1899 年台灣首次電影放映播映的是愛迪生拍攝的美西戰爭宣傳片，這部關於帝國擴張的紀錄片在台灣放映的時間，恰逢日本殖民政府大規模改造清代鐵路系統。兩大現代技術——電影與鐵道——幾乎同時進入台灣，並在帝國現代化的脈絡下開始互動。愛迪生拍攝的美西戰爭影片本質上是由重演劇情穿插新聞紀錄片構成的宣傳作品。[2] 這部標誌著帝國崛起時刻的宣傳片，以及其後透過鐵路系統進行的加勒比海農產資源攫取，幾乎無時差地透過膠卷傳遞到剛被納入日本帝國運輸體系的台灣。台灣人的觀影初體驗，本質上已是透過宣傳電影類型來感受帝國空間的擴張，而鐵路系統正是支撐這種空間擴張與感官體驗的基礎設施。[3]

1907 年高松豐次郎受臺灣總督府委託拍攝《臺灣實況介紹》，這是第一部在

---

1 「清晰可辨識性」（legibility）指的是國家為了方便其統治所持續發展能力，將它所要統治的人口、地理、資源固定下來，並用各種技術將這些東西再現為可以辨識各種標準、數字、圖像，讓控管與記錄趨於清晰。見 James C. Scott, *Seeing like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press, 1998.

2 此放映紀錄可見於〈十字舘の活動寫眞〉，《臺灣日日新報》，1899.09.08，5 版。

3 此電影放映標誌著美國崛起時刻的美西戰爭及其後透過鐵路系統搾取加勒比海諸國農產原物料的「香蕉戰爭」（Banana Wars），而美西戰爭背後崛起的聯合水果公司亦是鐵路貨運公司。關於美西戰爭、香蕉戰爭與鐵道設施的關聯，可參見 Steve Striffler and Mark Moberg, editors. *Banana Wars: Power, Production, and History in the Americas*. Duke University Press, 2003.

台實景拍攝的紀錄電影，內容涵蓋城市建設、產業發展、鐵路交通等殖民成果。翌年縱貫線全線通車，台灣西部首次以鐵道連成一體。高松隨後在縱貫線沿線設立電影館，將鐵道網絡與放映網絡疊合，讓未能親身搭乘火車的觀眾也能透過影像「看見」這種由鐵路時間支撐的共時性地景。值得注意的是，高松豐次郎在參與「討番」影片拍攝後，將事業重心由電影轉向交通運輸，成為台灣第一個經營汽車客運與輕便鐵道的實業家之一。[4] 這種跨領域投資反映了鐵道與電影技術在產業層次的深度關聯：兩者都依賴移動性、網絡性和時間性的技術邏輯，都需要在空間中建立節點與連結。高松豐次郎在 1910-1912 年間拍攝的討番影片，透過影像記錄總督府征討原住民的軍事行動，為帝國擴張提供視覺證據。[5] 而鐵道系統，特別是深入山區的輕便鐵道，往往與隘勇線的推進密切配合，成為軍事征討的後勤支援。電影的攝製與放映依賴鐵道體系的擴張性，而鐵道建設的合法性論證則需要電影等宣傳媒介的支持。類似的鐵路地景與帝國宣傳的交織現象亦見於南滿鐵道株式會社下的「滿洲映畫」（滿映）透過紀錄與劇情片穿插剪輯，將滿洲塑造為充滿異國情調、值得移民與旅遊的域外之地。這種跨類型的宣傳手法表現在滿映與臺灣總督府合拍的《莎韻之鐘》（1943）中：片頭使用宣傳新聞片中的泰雅族村落作為定場鏡頭，卻由滿洲國宣傳片《白蘭之歌》（1939）中飾演愛上日本鐵道工程師的李香蘭來扮演為日本警察犧牲的原民少女。「殖民地女子為殖民專業人員感召」這一敘事模型從滿洲轉譯、移植到台灣，顯示鐵道系統不僅構成帝國擴張的物質基礎，更透過可被轉譯的影像類型與句法將各殖民地疊合成相互連結、虛實交錯的「幻影」（phantasmagoric）地景。[6]

在 20 世紀初的台灣，電影機制與鐵道系統一開始即彼此鑲嵌。電影並非只

4 1913 年 1 月，日人高松豐次郎以兩輛福特汽車經營台北市區到市郊圓山、士林、北投之間的公共汽車業務，是台灣交通史上的第一條汽車客運，而高松在嘉義一代投資的經營輕便鐵道的紀錄則可以見於〈打猫新港間と自動車〉，《臺灣日日新報》，1914.08.22，7 版。

5 關於高松電影事業在殖民初期總督府理番事業中版演的角色，見李道明 ，〈教化、宣傳與建立臺灣意象：1937 年以前日本殖民政府的電影運用分析〉，李道明主編，《動態影像的足跡：早期臺灣與東亞電影史》（台北：臺北藝術大學、遠流出版事業公司，2019.04），頁 201-277。

6 「幻影」一詞引自電影學者李潔對滿洲國滿映紀錄電影與南滿鐵路相關研究。見 Jie Li, “Phantasmagoric Manchukuo: Documentaries Produced by the South Manchurian Railway Company, 1932–1940.” *Positions Asia Critique*, vol. 22, no. 2, 2014, pp. 329-369.

是再現鐵道的媒介，而是與鐵道幾乎同時出現，並與之共同演化的技術體系。我們可以說鐵道系統的擴張與連結潛能以一種能被辨識與閱讀的內在「傾向／秉性」（disposition）讓高松這類組織者得以運用。透過辨識基礎建設中的特定秉性／傾向，使用者建立起不同技術體系間的新鏈結與關係形式。[7] 電影拍攝本身借助了鐵路軌道本身具備的擴延性，讓拍攝團隊得以隨著殖民軍隊深入帝國統治的邊境並以宣傳新聞片作為主要「類型」。而電影巡迴播映所需要的人流、金流更以鐵道車站作為放映與宣傳節點。這種異業鑲嵌的介面特性，確立了再現鐵道的敘事邏輯：鐵道空間本身即是能提供電影機制運作的操作介面。透過此介面，電影得以連結至一個廣義的外部空間——無論是充滿異國情調的「蕃地」或是充滿市場的鐵道沿線城鎮。更重要的是，這種連結形式本身就也能夠被攝影機自己所「看見」。

在現有關於台灣政治宣傳影像或鐵道文化史研究中，幾乎沒有同時針對鐵道設施與電影宣傳影像文本所做的跨媒介整合研究。也沒有先行研究將殖民時期與國府時期的台灣官方宣傳做出貫時性比較。[8] 這樣的缺乏可能有多重原因，除了影像檔案保存與取得使用相對困難之外；可能也涉及研究者對於政宣類型電影仍然缺乏跨領域、跨時段的整合視角，無法形成針對鐵道空間、地景空間與電影語言的根本形式探討。面對這樣的不足，本文認為可從「介面」這個核心概念來思考官方影像機制如何整合鐵道空間與地景空間，並在此中介過程中創造新的影像敘事句法與語意單位。

---

7 基礎設施的「秉性／傾向」（disposition） 與其相應敘事模式高度相關，它是基礎設施空間的內在行為傾向與運作邏輯，也往往與其宣稱意圖存在差異，因而被辨識。閱讀基礎設施的 disposition 能讓我們超越表面的技術或宣傳「故事」，理解空間組織的內在活動及權力運作傾向。見 Keller Easterling, *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. Verso, 2014, pp. 71-94.

8 少數針對台灣鐵道與政宣文藝相關研究列舉如下：歷史學者林果顯 2009 年博士論文中部分章節論及戰後國民黨動糖業鐵路進行的反共抗俄宣傳列車。見林果顯，〈一九五〇年代反攻大陸宣傳體制的形成〉（台北：政治大學歷史學研究所博士論文，2009）。文學學者張毓如在 2009 年的碩士論文，探討台鐵發行的《暢流》半月刊，將該文藝雜誌放置在鐵路旅行與日常生活書寫的視野下考察。見張毓如，〈乘著日常生活的列車前進——以戰後二十年間的《暢流》半月刊為考察中心〉（台北：政治大學台灣文學研究所碩士論文，2009）。鐵道專家洪致文在其大眾書寫中提及政治宣傳電影，提及 1981 年台鐵為紀念「中國鐵路百週年」鐵路節所拍攝的《上行列車》。見洪致文，《鐵道電影院：電影裡的火車世界》（台北：時報文化出版公司，2003.09）。

本文提出以下核心問題：鐵道系統與宣傳系統如何共構一種複合技術與文化的「介面」，在不同政權更迭中中介國族意象的建構與轉型？這個問題涉及三個層次的探討：首先，「鐵道—電影」作為文化介面，如何在連結外部異質空間的同時規訓內部主體身分，形塑台灣政宣電影的基本句法結構？其次，這個介面如何在維持句法連續性的前提下，透過語意符號的系統性替換，完成從日治時期帝國擴張到戰後國府國族整合的歷史轉型？最後，「鐵道—電影」如何成為台灣政宣電影類型化的「可能性條件」，提供不同時期政權召喚特定觀看主體的「類型」基礎？要回答這些問題，需要超越將鐵道系統視為電影敘事背景或道具的傳統分析，而將其理解為具有能動性的技術中介。這種分析取徑整合了媒介考古學、介面理論、基礎設施研究和電影類型理論等思想資源。

二、思考進路與理論框架：「鐵道—影像」介面與宣傳影像的類型化條件

近年介面理論的發展為重新理解媒介技術提供了新的分析框架。建築理論家布蘭登．霍克威（Branden Hookway）在《介面》（*Interface*）一書中追溯了介面概念從 19 世紀流體力學、軍事科學到資訊理論的演進歷程，將介面定義為使用者「與技術之間的關係形式」（a form of relating to technology），強調介面並非單純物件，而是一種人與科技之間的交換過程。[9] 霍克威指出，介面具備劃分內部與外部空間的閾限特質，透過此關係形式，人與機械之間得以形成特定交換與轉譯關係，而在此關係中新的差異單位及主體身分也不斷被創造。這個基本性質強調介面朝向外部空間、將自身轉譯呈現為可被閱讀的表面，也就是溝通（communicative）的外延性。[10] 例如，鐵道系統在延展的過程中，必須將地形起伏、地方差異等轉譯成為可被閱讀與定義的節點、路線以及簡潔的燈號、標誌、時程規劃。簡言之，介面運作時必然面向外部空間與差異關係。

另一方面，介面運作也依賴對介面系統內各組成元素的掌握調控，強調對內部封閉空間的疆界定義與控制。透過對各交換單位身分的明確定義規範，介面也

9 Branden Hookway, *Interface*. The MIT Press, 2014, p. 1.

10 同註 9， p. 9.

決定誰符合資格進入訊息交換閘道，換得什麼回饋與報償。用霍克威的話來說，介面的運作也是個形塑「使用者／操作者」主體身分的過程。[11] 這種對內部空間的控制協調，展現在許多台灣鐵道政宣片敘事中強調專業人員的訓練養成以及對合格乘客的標準設定上。鐵道的轉譯過程，因此創造出許多能符合國族疆界標準的合格使用者與移動者，但也同時塑造許多必須被排除在規範外的不合格者。簡言之，介面運作時預設了一個可供操作的內部間隙（inter-）場域以及一個面向外部（-facing）的展延空間。在內外調控的中介過程中，介面同時規範了系統的內部同質性，也創造了系統外部的異質性。

在霍克威的介面論基礎上，人類學者布萊恩・拉金（Brian Larkin）進一步拓展了上述介面作為「關係形式」的應用範圍，用以思考基礎設施作為感知與美學形式。拉金指出，基礎設施不僅具備技術與物質性，更重要的是其本身就是一種「政治美學形式」（forms of political aesthetics ），其形式形塑設施使用者的感知體驗以及對公共設施的集體政治想像。鐵道系統的技術語言及鐵道相關的影像與文本直接牽涉到國族規劃者如何想像與許諾可發展的未來，因此鐵道的物質型態與其在美學形式很難被切割成獨立場域。看似無關緊要的形式問題，恰恰是諸多政治角力競逐宣稱的關鍵場域。[12]

本文整合上述理論資源，提出「鐵道」作為文化介面的三重特質。首先是「空間尺度連結」：作為一種運動中的「全景感知」（panoramic perception），鐵道系統具備跨越不同空間尺度的能力，可在感官層次上彌平差異，進而連接地方與中央、殖民地與母國、中心與邊陲等內、外部空間。透過軌道的延伸，遙遠的地理空間與地方疆界被納入同一國族地景中。[13] 其次是「符號轉譯」的能力：鐵道系統將複雜的地理環境轉化為可辨識的地景類型，將異質文化差異與歷史記憶重

11 同註 9， pp. 16-17.

12 Brian Larkin, “Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure.” *The Promise of Infrastructure*. Edited by Nikhil Anand, Akhil Gupta, and Hannah Appel, Duke University Press, 2018, pp. 179-184.

13 文化史學者沃夫岡・希弗爾布施（Wolfgang Schivelbusch）指出 19 世紀鐵路旅行的高速度從根本上改變了人們的視覺感知，將前工業時代與風景的親密關係轉變為一種疏離的、如投射物般快速掠過的體驗。這種新感知模式雖然被批評鈍化了感知差異，卻也創造了一種只有透過鐵路移動視角才能獲得的全景式地景體驗。見 Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: the Industrialization of Time and space in the Nineteenth Century*. University of California Press, 1986, pp. 52-88.

新編碼為連貫的象徵符號、角色典型、敘事模式。[14] 車站、軌道、車廂等鐵道元素成為現代性的視覺標誌，讓觀者能夠快速識別和理解空間的屬性，而鐵道路線所串聯的景點更成為組成國族疆域的元素。最後是「主體生成」：鐵道系統透過其運作邏輯和使用規範，規訓乘客／觀眾成為合格的現代主體。從購票、候車到搭乘的整個過程，都涉及對時間、空間、身體的重新組織，培養出適應現代移動空間的乘客／觀眾主體。

本文進一步探問：上述鐵道之「介面」特質如何透過影像（電影）與宣傳文本（鐵道報刊、鐵道讀本、鐵道小說）被賦予拉金所說的美學感知形式，呈現特定的類型特徵（如：反覆出現之場景、角色、主題等），並成為一「鐵道—電影」複合體。筆者借用電影學者瑞克．奧特曼（Rick Altman）的類型理論將上述鐵道介面論轉化爲能閱讀影像文本的思考框架。奧特曼區分了類型的「句法」（syntactic）與「語意」（semantic）兩個面向：句法指涉敘事結構和組織邏輯，語意則涉及符號元素和意義內容。類型的演化往往表現為在穩定句法結構下的語意符號替換，或在既有語意基礎上的句法延伸。例如，「科幻西部片」（sci-fi western）此混種類型即是建立在傳統西部片的句法關係上，並將西部片類型元素代換以高科技物件，創作出新的敘事可能與角色身分。語意分析規範了類型的語意符號組成，而句法層次則以語意元素間的關係與結構來界定類型。兩者的交錯動態賦予類型跨越歷史時空的演化潛力。[15] 奧特曼的類型論與前述介面論有若干相通之處，兩者都指向一動態演化、轉換與溝通的中介歷程，而非穩定不變的僵固型態。而類型本身亦可被理解為一介面系統，在不同時空中不斷界定其內外邊界，在演化過程中因應不同市場、觀眾與政治環境不斷重新界定其結構內組成元

14 電影學者 Lynne Kirby 深入探討了鐵道與早期電影的結構性關聯，她指出火車車窗創造的感知模式預示了電影的視覺體驗，而鐵道旅程的線性結構更提供了早期電影類型敘事的基本模型與驅動裝置。見 Lynne Kirby, *Parallel Tracks: the Railroad and Silent Cinema*. Duke University Press, 1997, pp. 2-6, 122-126.

15 好萊塢西部片類型若從其「語意元素」觀之，通常會呈現「美國拓荒時期的西部氣氛、價值、生存狀態」或具備「皮革、牛仔硬漢、孤獨警長、印地安人、溫柔女主角」等基本物件與標準角色。相對的以「句法結構」定義的西部片類型則呈現「文化與自然、社群與個人、未來與過去之間的對立或辯證關係；人類在邊疆地帶遭遇自己未馴化的分身。在兩片土地交界、兩個時代交替處，主角在兩套價值體系間保持分裂狀態。」語意分析規範了類型內組成的內容單位，而句法層次則以元素間的「關係」來界定類型，賦予既有類型跨越不同歷史時空的潛力。Rick Altman, “A Semantic/Syntactic Approach to Film Genre.” *Cinema Journal*, vol. 23, no. 3, 1984, pp. 10-12.

素的關係，並將不同元素轉譯於適用於當下之情境。如同介面一般，類型也塑造屬於該類型的理想觀眾及理想觀看方式。

上述介面理論（Hookway、Larkin）與類型理論（Altman）的結合邏輯如下：介面理論提供分析鐵道系統如何中介空間、主體與符號轉譯的框架，而類型理論中的語意／句法模型則用以辨識上述介面運作在宣傳影像中反覆出現的形式特徵如何沉澱為可辨識的「類型」。兩者的銜接點在於：介面的運作模式——內外區劃、符號轉譯、主體生成——構成了類型化的「句法結構」基礎。換言之，當鐵道介面的特定運作方式（如移動視角、技術展示、地景巡禮）在不同時期的宣傳影像中反覆出現並形成穩定的形式慣例時，即構成了奧特曼所謂的「句法」；而附著於此句法上的具體政治符號與意識形態內容，則對應於可被替換的「語意」層次。

透過上述的「介面／類型」觀念連結，本文前半透過鐵道歷史影像與文本的閱讀論證，日本殖民時期的鐵道宣傳電影建立了台灣政宣電影的基本句法結構：透過鐵道的移動視角建立地理空間連結，透過鐵道技術展示確立現代治理的合法性，透過地景巡禮完成疆域整合。這套句法具備足夠的抽象性和靈活性，能夠適應不同的政治需求和歷史語境。本文將以《愉悅之旅》（1935）與《火車窗外》（1937）兩部鐵道宣教影片為核心案例，分析其如何建立內／外區劃、符號轉譯與觀看主體等介面運作模式，並進一步考察《南進台灣》（1941）如何將此句法整合入戰時總體動員的視覺修辭。其次，本文後段指出戰後國民政府宣傳體系在繼承這套句法的基礎上，進行了語意符號的系統性替換：從南進殖民擴張到西向反共防禦，從帝國疆域到國族家園，從殖民地異國情調到中華國族號召。這種替換過程體現了鐵道介面的核心功能：在維持形式句法連續性的同時，完成內容符號的根本轉化。本文將以 1950 年代糖鐵反共宣傳列車及臺灣省電影攝製廠（簡稱臺製廠）相關新聞片為案例，並輔以《黃帝子孫》（1956）中的鐵道場景分析，揭示國府如何將鐵道空間重新配置為跨媒介宣傳的整合介面。透過這種歷時性分析，本文聚焦日治後期（1930-1940 年代）與戰後初期（1950 年代），揭示鐵道

介面如何成為台灣政宣電影類型化的初始條件與關鍵機制。[16]

筆者認為，從殖民時後期到戰後初期，官方電影與文本宣傳呈現出一系列「鐵道地景」，藉以讓環境被觀看、被閱讀，並且得以被重組。一方面，官方電影產業透過鐵道系統的外部擴張性，界定了宣傳影像自身與外部異質空間的連結紐帶——無論是日本殖民當局的鐵路宣教片或是國民黨透過糖業鐵道進行的反共宣傳播映，都可視為這種連結性質的展現，而這種向外連結的屬性確立政宣電影在「句法」層次上的結構關係與組織。例如，政宣電影與文本中的鐵道經常扮演連結城鄉的溝通媒介，並在此命題下安排敘事主題並將其轉化爲具普遍意義的敘事。另一方面，宣傳電影也透過畫面中的鐵道對國族疆域內部的環境做出分類、區分、歸納，並藉此在銀幕上與文本中形塑一系列可被代換的符號性角色。無論是外部關係的連結或是對內部語意元素的規範，鐵道一方面錨定國族空間的「語意」（semantic）符號物件，另一方面透過其抽象句法層次上的靈活性，讓不同時代政權都可在既有結構，透過語意符號的代換，召喚凝視不同風景類型的觀看者。誠如視覺理論家米契爾（W.J.T. Mitchell）所提醒的：地景不僅是人類在其中生活、移動的背景環境，其本身就是一種不斷循環、處於動態的媒介物。因此，關於地景美學形式的討論不能僅限於將地景視為特定類型、媒體或客體化的固定場所，而必須聚焦在地景本身如何成為權力發生交換、挪用、與形塑身分時的中介行為。[17]

在進入分析之前，須先界定本文的研究範圍與限制。首先，本文並非對「鐵道電影」類型的全面回顧，亦非城市交響曲（city symphony）或旅遊影片（travelogue）等既有電影類型的類型史研究。本文分析的影片雖具有旅遊影片的部分形式特徵（如移動視角、地景巡禮），但其製作脈絡與功能定位為官方政治宣傳，而非一般商業或藝術創作，因此本文聚焦的是鐵道系統與宣傳影像在特定歷史時刻的交會，而非廣義的鐵道題材影像史。其次，現存影像檔案的保存狀況不一，部分影片僅存片段或僅有文獻紀錄，本文的分析受限於目前可取得之數

16 本文關於《愉悅之旅》、《火車窗外》、《南進台灣》、《黃帝子孫》等影像細讀分析段落，因授權限制無法刊載影像，請至國家電影及視聽文化中心影視廳圖書館及國立臺灣歷史博物館觀（查）看，在此併作說明。

17 W. J. T. Mitchell, *Landscape and Power*. The University of Chicago Press, 2002, p. 2.

位化影像資料。第三，本文以官方宣傳的生產面（製作意圖與形式策略）為分析主軸，而未能充分處理受眾接收面向——亦即不同族群、階級、世代的觀眾對同一宣傳影像可能產生的多元詮釋，受眾接收研究將留待後續另文處理。[18]

三、外部連結：殖民「鐵道—電影」的介面運動及其句法形式（1930s-1940s）

日本殖民後期的鐵道宣傳電影展現了介面連結外部異質空間與內部組成單位的特質，透過影像將台灣納入帝國作為跨境觀光與南進基地的連結性空間，並確立殖民地內部地景、物產、勞力的的組成關係。這一時期的鐵道宣傳建立了台灣政宣電影的基本句法結構，並確立了鐵道介面的核心運作邏輯。

最早伴隨著鐵道出現的「介面」修辭形式與地台灣作為「旅行」、「觀光」目的地的宣傳有密不可分的關係。1920 年代期間，伴隨日本本土鐵路輪船等交通運輸之普及，日語從「旅」（たび）到「旅行」（りょこう）出現了語意及意象上的轉折，從原本帶有徒步行走身體意象的「旅」，轉變為透過交通機具，按照行程規劃觀覽風景名勝的「旅行」。[19] 這種帶有現代旅遊含義的轉變相當程度反映日本帝國海外殖民地的鐵路與航運交通建設漸趨完備，得以支撐帝國境內新興的跨區域觀光空間與網路——例如，1935 年為運輸大量參觀「始政四十周年紀念臺灣博覽會」之日本旅客，鐵道部進口與日本同步的 C55 型蒸汽機車。鐵道系統因此成為形塑「移動」與「觀看」行為本身的重要介面機制。在此脈絡下，鐵道宣傳電影一方面展現了鐵路系統規訓乘客／觀眾，培養觀看風景的方式，另一方面則指向帝國對於殖民地資源攫取、賦予視覺秩序的企圖。兩種影像修辭策

18 本文分析之鐵道宣傳片在形式上與早期電影史類型有所交集，但在功能上應予區隔。首先，「城市交響曲」（city symphony，如 Ruttmann 與 Vertov 之作）雖捕捉現代律動，但其驅動力為前衛美學實驗，與官方宣傳之創作動機迥異。其次，早期電影中的「旅遊影片」（travelogue）雖共享地景巡禮特徵，但本文討論者之製作主體為殖民或國家政權，功能定位在於政治動員而非單純觀光教育。參見 Jennifer Lynn Peterson, *Education in the School of Dreams: Travelogues and Early Nonfiction Film*. Duke University Press, 2013, pp. 1-20；Jeffrey Ruoff, editor. *Virtual Voyages: Cinema and Travel*. Duke University Press, 2006, pp. 1-21。最後，David Laderman 論述的「公路電影」（road movie）強調對規範的批判與邊緣自由，見 David Laderman, *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. University of Texas Press, 2002, pp. 14-17.，其顛覆性格與官方宣傳的體制性格形成對照。本文旨在聚焦鐵道作為國家宣傳介面的歷史功能，而非對上述類型進行類型史回顧。

19 臼井進，〈近代日本的旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與臺灣形象的建構（1924-1943）〉（台北：臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009）。

略互為表裡。

現存於台灣國家電影及視聽文化中心的《愉悅之旅》（たのしい旅路，1934-35）是理解殖民鐵道介面性質的關鍵文本。這部由半官方組織「台灣旅行俱樂部」製作的旅遊宣導片，體現了介面的雙重功能：對內規訓「移動／觀看」的主體，對外連結帝國空間。影片的敘事結構精心設計了介面的運作邏輯，體現了鐵道省（以及其贊助的旅行俱樂部）企圖透過鐵道系統及鐵道旅遊拉近殖民地邊陲與殖民母國內地的意圖；藉由鼓吹帝國境內大眾運輸旅行，本片塑造一種符合現代意識與公共空間舉止的旅遊者／移動者形象，並反覆藉由呈現鐵道系統內部組成的人、物、技術等不同元素間的組織連結，讓觀眾感受鐵道系統本身就是一種能夠被攝影機所看見的抽象連結形式與視覺結構。

片中的攝影機之眼跟隨三個旅者相約車站，開啟火車旅遊之旅，搭配著字幕卡的對話，一路上學習鐵路旅程的流程、規範，並穿插三位旅者觀看鐵道體系運作與工作的技術細節。作為旅遊宣傳，本片呈現了鐵道系統規範內部空間、連結外部空間的介面性。首先，電影的定場鏡頭（establishing shot）特別選擇 1936 年完工的台南火車站，二層樓 RC 建築，是台灣最早、且唯一在同棟建築內結合車站功能與旅行飯店的先例。攝影機一開始以特寫鏡頭聚焦旅行者準備步入台南車站大門的背影，用攝影機快速遠離（推測是以汽車搭載攝影機駛離車站）回望建築本體的方式讓觀者看到台南車站嶄新的建築全貌。這顆鏡頭帶出了貫串全片的隱藏敘事結構：鐵道系統是一個有邊界、有門檻、有標準的內部空間，而要成為能夠跨入這個內部空間的合格使用者（旅客／乘客）則必須具備能夠「看見」系統內外邊界與連結的能力。於是，緊接著旅客腳步踏入車站，鏡頭又呈現一系列「車站外」與「鐵道外」的運輸載體輸與移動形式，包括一輛急停在火車站門口下客的豪華轎車、一台載客奔馳到火車站的人力車、一台行李手推車橫過畫面，在地面上留下兩道拖曳軌跡。最後，在登上月台前，攝影機聚焦在月台人行穿越道的階梯及投射牆上的階梯扶手陰影。這些接連出現的移動軌跡，反覆強化由外部空間踏入內部空間的視覺動線，呈現鐵道系統與週邊外部空間的連結軌跡。相對的，也讓觀眾意識到一個由車站作為進入門檻的內部空間，而購票閘口的畫面以及宣導的購票種類與秩序的字卡旁白更強化了這個界閾／門檻的存在。

隨著外部空間的確立，三位順利通過閘口的旅客開始以觀看者的姿態出現在銀幕上，帶領觀眾觀看車站內部的運作細節。三位旅客在上車前，肩並肩看著車站其他人，對車站旅客眾生相品頭論足。例如，一位身著西服的男子最後一刻衝到閘口，在票閘口被站務人員給擋下，搭配的字幕卡帶有詼諧語氣，彷彿模擬看好戲的三名旅客說閒話，同時融入了宣導性的字卡旁白：「這人似乎是個常客呢。」、「但如果不顧禁止強行通過，可能會受傷的喔！」[20] 透過三位旅客進入車站、登上火車的一系列過程，影片確立了由觀看者與使用者構成的「角色」位置。藉由這個合格的內部空間視角，觀眾陸續看見一系列唯有鐵道系操作者（站務人員）才看得到的鐵道運作細節。全片後半充滿對於鐵道系統運轉中不可見細節的呈現，如連桿、車輪、車廂連接器的近距離特寫，乃至於旅客實際上較難看見的人員操作過程，包含：貨運包裹分類、機關車維修、站台電報通訊、扇形車庫調度轉盤，甚至出現駕駛員在行進中拋擲收取鐵路閉塞器路牌的動作畫面。這些鐵道機械與人為組織運作的細節，最終結束在一個攝影機置於鐵軌間，由低鏡位向上仰拍車廂底部，列車緩緩駛過的戲劇性構圖，暗示鐵道系統向外延伸的無限可能。

這一連串讓電影「透視」鐵道科技，及「看見」維持鐵道系統所需技術與勞力的畫面表明了，所謂「愉悅」的旅路不是透過某種「魔術電影」（trick film）的方式，用剪輯特效展示現代性科技的加速幻覺。相反地，透過強調系統的內部細節，觀眾看到的反而是那些讓平滑的風景觀覽得以發生的專業知識與技術，以及身體運動必須被整合進入鐵道動態運作的過程。也就是說，真正讓觀眾愉悅的不是火車上平滑運動的流動風景，而是同時看見科技奇觀、以及讓系統平滑運作的人與機器協作的準確搭配。這也進一步說明了鐵路旅遊宣傳電影中，刻意演出旅行途中可能遇到的脫序、失控、延遲等意外事件。此宣導片中的劇情不斷強調團體旅行須準時、行李須精簡、購票守秩序、車上不逃票、不橫躺占位等乘車禮儀、習慣。無聲字幕卡同時扮演如同默片辯士一般的角色，時而化身宣導政令的

20 字幕卡原文為：「君なんかあの常連じゃないかい」及「しかし制止をきかずに飛び乗りて怪我する よりはましかも知れない」。

說教者，時而化為片中角色幽默對白，甚至在幾張字幕卡畫面中，將文字直接與車站廣播擴音器畫面重疊，有如讓機器對觀眾直接發聲。

《愉悅之旅》所指向的，除了是展示科技與技術的奇觀外，更強調唯有在乘客／旅客身體受到鐵道系統控制，脫序行為被規訓後，一個透過鐵道介面定義的系統內部空間完成的使用者主體被視覺呈現後，鐵道旅行才能產生愉悅感。「愉悅」並非純粹來自視覺奇觀，而是來自對現代技術系統的理解與掌握。觀眾的快感源於「看見」鐵道運作的完整邏輯，從而獲得參與現代性計畫的主體位置。這種快感機制體現了介面的核心功能：透過對技術的熟練使用，使用者透過操作介面獲得增能（augmentation）的體驗，同時也接受了介面系統的控制邏輯。這種透過控制產生的愉悅，體現在片末一幕鏡頭仰角拍攝窗外雲朵的畫面：飛快運動的電桿與電纜與一抹靜止雲朵交錯，動中帶靜，幾何秩序的機械緊張感與偶然不規則的雲氣交織。彷彿告訴觀眾，要輕鬆不費力的觀覽窗外白雲，必先將身體與視覺訓練為符合鐵道機制的樣子。

如果《愉悅之旅》展現了移動的身體與眼睛如何與鐵道系統彼此鑲嵌，並藉此看見鐵道系統的內與外，由鐵道部製作的《火車窗外》（汽車の窓から）[21] 則展現出透過這種人機整合後的移動主體如何將殖民地的自然資源「轉譯」為特定的經濟地景與象徵符號。《火車窗外》的定場鏡頭從台北車站外人力車與車夫，快速橫向移動至北車的現代混凝土建築，並切換至與《愉悅之旅》中使用的相同列車型 —— 當時最新銳的 C55 型蒸汽機關車。幾個鏡頭的迅速轉換，標誌了由人力拖曳到鐵道運輸的技術跳耀。而隨著技術躍進產生的加速度與地理時空壓縮（time–space compression），資本積累及週轉時間的縮短也透過膠卷對地景的再現，具體而微地呈現在銀幕上。[22]

火車啟動後，攝影機架設在最末車廂，車內玻璃倒影與隨風翻飛的窗簾之間，框出向後無限延伸的鐵軌。這種構圖將車窗轉化為攝影機的觀景器，將窗簾比擬為快門機制，讓觀眾意識到自己正在透過技術裝置觀看世界。隨著「跑啊、跑啊、

21 此處「汽車」指的是火車列車。

22 David Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change.* Wiley-Blackwell Publishing, 1992.

跑啊」的字幕卡配合枕木快速後退的畫面，觀眾被帶入一種由機械節奏主導的時空體驗。持攝影機搭火車的人自此開始記錄由北向南的帝國資本積累的熱帶栽培地景，一路從大嵙崁溪沿岸、西部海岸、橫跨濁水溪鐵橋、直抵剛啟用不久，充滿現代感的二代台南火車站，快速將乘客／觀眾帶往物產豐饒的國境之南。關鍵的轉換發生在攝影師「跳出車窗」的時刻。原本一直在車廂內向外拍攝的攝影機突然出現在鐵道邊的農田中，近距離拍攝香蕉與木瓜的採收過程，甚至要求採收農人手持果實對鏡頭微笑。這種視角轉換體現了鐵道介面的轉譯功能：靜態的地景觀看者成爲介入地景的操作者，而分散的農業生產在觀覽／操作的過程中被轉化為連續的商品景觀，將異質的地方勞動整合進帝國的流通網絡。

《愉悅之旅》及《火車窗外》所呈現的內外空間調控、符號轉譯，以及觀看主體的生成等介面特質，可進一步從《臺灣鐵道讀本》（1939）與《臺灣鐵道旅行案內》（1916-1942）兩份鐵道宣傳文本得到佐證。[23] 渡部慶之進在《臺灣鐵道讀本》中指出，鐵道運輸的速度優勢對蔗糖、香蕉等農產商品化具有決定性意義，鐵道的機械速度將地方農產轉化為商品，地方自然資源轉化為帝國的經濟資本。這種資本「轉換」則建立在鐵道將地方風景「轉譯」為清晰可辨的圖象上，體現在 1916 到 1942 年間總督府鐵道部發行的《臺灣鐵道旅行案內》（簡稱《案內》）中。1935 年（昭和十年）版的《臺灣鐵道旅行案內》（簡稱《案內》）卷首就刊登了在上述兩部宣傳電影中都曾入鏡的 C50 型蒸汽機關車及車廂。《案內》中鉅細靡遺提供交通搭乘指引、票價，以及旅遊細節的建議，正呼應《愉悅之旅》的題材、敘事編排、攝影視角，皆指向受規訓的旅行身體與鐵道所共構的協力系統，盡力避免任何干擾系統秩序內的意外與錯誤。《案內》對鐵道各線路沿線的歸類介紹，引導乘客走向鐵道系統的外部空間，將島內分散的農林環境資源轉化為鐵路沿線可被指認、辨識的地理區塊。《案內》前期透過鐵道地圖、「台灣八景」、「台灣十二景」等圖文編排，體現了鐵道介面的符號轉譯功能：一方面將複雜的島嶼地理轉化為簡潔的線性路線，另一方面將台灣的自然與人文環境編碼

23 渡部慶之進，《臺灣鐵道讀本》（日本東京：春秋社，1939）；《臺灣鐵道旅行案內》（台北：臺灣總督府交通局鐵道部，1916-1942 年間發行版本）。

為可供帝國旅客觀覽的「名所」。

值得注意的是 1936 年小林躋造擔任總督，開始皇民化、工業化、南進基地化的基本方針後，鐵道宣傳也從原本強調塑造國民公共旅遊性格，學習觀覽鐵道風景，轉而越來越偏向以鐵道的連結、延伸作為地域擴張的媒介。鐵道系統既是被再現的地景，亦是創造新地景的操作介面。如總督府臺灣鐵道部歌詞：「仰承聖德皇威／啊吾輩為使命而生／圖南雄志誓不移／看！鐵路佈滿大地」[24] 歌詞不斷重複「看」，不單是視覺的凝視，更是提供行動與言說合一的條件。身體與眼睛的運動也同時預設了殖民者的觀看與操作位置。如霍克威所言，介面性終究關於新介面使用者主體的生成，而「角色」的生成同時指向被規訓的乘客也指向鐵道的規劃者。

從《愉悅之旅》及《火車窗外》兩部鐵道宣教電影所提煉出的內外區劃，符碼轉譯與主體生成，這些都在在顯示出鐵道系統透過影像系統所展現的介面特質。而這些特質更近一步整合入 1941 年的宣傳片《南進台灣》之中。本片為總督府贊助、面向日本內地觀眾的政宣紀錄片，其「南進」視角係由日本本土南望台灣，並透過台灣島遠眺東南亞。本片直到 2003 年才重見天日，為研究戰時宣傳提供了珍貴材料。相較於其他國立臺灣歷史博物館所藏的日治時期風土與物產介紹影片——如《全台灣》與《日治台灣》等——《南進台灣》在觀光映畫的視覺基礎上繼承了上述鐵道影片的基本句法形式，但卻在語意層次上進行更適合戰爭宣傳的元素代換與內涵轉化。

影片開場即讓觀眾從火車上俯視軌道的快速運動，枕木與鋼軌的重複影像如膠捲般向南方無限延伸，配合「南へ」（南進）的大字與疾駛列車的並置剪輯，將台灣定位為帝國向南方擴張的跳板。隨後出現的航拍地圖更將鐵道、船舶、飛機整合為帝國交通網絡的有機組成。這種「多模式運輸」的視覺呈現體現了 1940 年代帝國總體戰的技術邏輯：不同的運輸技術被統合在單一的戰略目標下，形成跨媒介的動員裝置。台灣的鐵道網絡在此不再是島內的交通系統，而是連接內地

24 此處為黃得峰之中文翻譯。日文原文請見渡部慶之進著，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投：國史館臺灣文獻館，2006.12），頁 3。

與南洋的戰略樞紐。影片對縱貫線沿線物產的展示——從基隆港的貿易機能、台北的行政中樞，到南部的糖業與熱帶農業——都被納入以台北為中心的帝國首都圈想像。

在本片中鐵道系統成為連結「島內南北」與「帝國南北」，連結巨觀與微觀尺度，以部分代替總體的轉喻（metonymic）裝置。這種跨尺度的介面性，凸顯在本片的視覺抽象結構上，尤其是環島鐵道線路作為引導攝影機沿著縱貫線，一路導覽從台北、新竹、台中、嘉義、台南、高雄等各大車站建築與其代表的地方物產。作為鐵道之旅的第一站，影片首先呈現台北「城內」統治中心的權力機關建築群，介紹總督府「以南」的各單位，其中鏡頭特別帶到總督府鐵道部、遞信交通部、鐵道旅館等機關，並自此帶領觀眾走出台北城之外，在此暗示台北驛作為殖民地樞紐車站，既代表全島沿線各站又與帝國中心聯繫的內／外節點象徵。而類似的內／外空間與轉喻修辭更展現在介紹林業與蔗糖業兩大重要殖民地物產的片段中。

例如在介紹阿里山林業與林業鐵道前，影片特別先介紹「新高山」（玉山）作為天皇親自命名，比富士山還要高的帝國境內第一高山，隨後順勢以橫移畫面提到「縱貫」島嶼南北的中央山脈及其豐富林產。透過富士山／新高山建立起內地與島嶼南北的空間關係後，鏡頭與敘事者隨即帶領觀眾來到新高山西側的阿里山林場與林鐵系統。此時，鏡頭以遠、中、近景等不同方式捕捉林鐵運材車的運動，並聚焦在「我國唯一特殊運材車」的機構細節上。旁白者強調這些台灣木材「肩負著桃山御陵、橿原神宮、箱崎八幡宮、明治神宮等營造的用材。」隨著鏡頭跟隨運材車在林鐵線路上運行，一連串帝國代表性地景與設施（富士山、神社群）與島嶼中央山脈地帶的林產資源迅速建立聯繫。

類似的影音修辭也展現在本片對帝國製糖產業的音像設計與呈現。口白首先告知觀眾，雖然台灣從漢人移墾、荷蘭時代以已有相對「幼稚」的糖業基礎，但唯有在兒玉源太郎總督頒布的獎勵政策後才得已發展。此時鏡頭帶到當時新設立的「帝國製糖株式會社台中工廠」及其鐵道設施，並逐一快速呈現由北至南鐵道沿線各主要製糖場，旁白同時告訴觀眾，台灣糖產量在此期間已要躍升世界第四，僅次於「古巴、印度、爪哇」。透過鐵道影像的中介加速，殖民地商品與抽

象的世界圖像快速產生連結。

影片延續上述時空壓縮，透過「部分（殖民地糖業）代換全體（帝國產業）」的轉喻修辭形式繼續強化日本與世界的連結。旁白首先宣稱：「一個國家的文明程度，據說可以從砂糖消費率判斷，也就是每人平均實用砂糖的量。」與此同時，畫面近距離呈現一台左向右奔馳的蒸汽機關車，火車頭略帶壓迫感占據全部畫面，兩旁字幕寫道：「本島人經營唯一的新式製糖會社／新興製糖株式會社（鳳山）」。[25] 機關車快速駛過緊接出現一棟歐式建築門廊與列柱正對著攝影機，西裝革履的紳士由內向外步出。旁白此時呼告：「因此，各位文明人，請盡情享用砂糖吧！」這段連續畫面仿佛機關車載著糖業人員衝入代表西式文明的殿堂，並瞬間化爲文明人走出。緊接此華麗「變身」的畫面則是一幅台灣地圖，配以連續動畫圖示標明鐵道沿線由北到南率續設立的各糖廠，而搭配旁白則與動畫同步列舉歐美先進國家（丹麥、美國、英國）人均砂糖食用量。上述從具象（列車）轉為抽象（地圖）的手法也延續至另一介紹日月潭電力輸送網的畫面：巨大的高壓電塔與一幅橫放的台灣電網圖重疊，具象的鋼鐵結構與抽象的地圖交織，讓島嶼心臟地帶的發電站連結至至島嶼南北。如同前述的糖鐵機關車化為地圖一般，具象轉為抽象、內部空間連結外部場域的邏輯反覆得到強化，成為《南進台灣》中貫串全片的重要影像修辭句法。

以上關於《南進台灣》各段説明了鐵道系統扮演支撐本宣傳片整體音像邏輯的介面裝置，連結殖民地內、外部空間（帝國生產鏈與國際市場），並將殖民地產業空間（林場、蔗田）轉譯為帝國與文明尺度的宣示空間。更重要的是，透過上述鐵道所內外空間劃分、連接與轉譯，其影音修辭企圖召喚出新的行動主體，讓原本靜態觀看帝國地景的「旅客」成為可能實際支持小林躋造「皇民化、工業化、南進基地化」的參與者。片末攝影機帶領觀眾至高雄、屏東等國境之南，密集呈現各項運輸與通訊系統——穿越恆春城牆「向南」行駛的公車、從內地「向南」航行的飛機與輪船，連接內台的無線電轉播——等各式交通網。而最終整合

25 新興製糖株式會社原為當時唯一由台灣本島人（陳中和家族）經營的糖廠，但在本片播映發行的 1941 年已被日本三井財閥成立的台灣製糖所併入。王御風，〈陳中和家族與日治高雄市產業的發展〉，《臺灣文獻》62 卷 4 期（2011.12），頁 393-415。

這些南向動線的，則是遠近由不同角度拍攝，殖民官員站在島嶼南端向南「觀看」動作，以及緊接其後，被旁白稱為「日本數十倍的未開墾之地」的一幅東南亞物產圖。這種地景敘事呼應了技術文化史家沃夫岡・希弗爾布施（Wolfgang Schivelbusch）的經典觀察：「鐵道網一方面消泯了空間；另一方面卻也擴張了空間，並將整個國家整併成該國首要都市的一部分。」在《南進台灣》中，這種空間邏輯被進一步延伸：台灣成為更南方疆域的轉喻，鐵道的則是帝國疆界無限擴張的轉喻物件。[26]

透過對上述三部影片的分析，可發現殖民鐵道宣傳建立了幾個台灣政宣電影的基本句法結構：首先是「靜止—移動」、「內聚—外延」的敘事模式。透過火車搭配攝影機的移動，觀眾獲得一種全新的地景觀看方式，既保持了身體的靜止，又體驗了空間的流動。這種靜中有動的觀看模式成為後來政宣電影的標準敘事範式，用以呈現一個由內部場域擴延至外部空間的基本動向。其次則是「連結—整合」的空間想像。鐵道的物理連結能力被轉化為政治整合的象徵資源，無論是帝國內部的統合或台灣島內的整合，都依賴鐵道介面提供的連結性想像來維持。這套句法結構具備足夠的抽象性和適應性，能夠在不同的政治語境下發揮作用。最後，則是透過「技術—展示」所投射的主體位置。經由對鐵道技術與產業運輸細節的視覺展示，殖民政府除藉此證明其統治的現代性與科學性之外，更強調透過訓練與養成方能進入的「使用者」門檻。透過「鐵道—電影」此一複合介面，移動者、觀看者、操作者這三種身分被整合為一個新的行動主體。這種修辭策略後來被國民政府宣傳廣泛使用。戰後國府宣傳正是在這套既有結構的基礎上，進行語意符號的替換，完成從帝國宣傳到國族宣傳的轉換。

在進入戰後分析之前，有必要說明殖民時期句法結構何以能夠跨越政權更替而延續。國府接收了日殖時期的鐵道系統、糖鐵網絡及影像製作機構（臺製廠前身），這些基礎設施的物質條件與操作慣例本身即攜帶了特定的宣傳運作邏輯。句法結構的雷同並非出於國府有意識地模仿其敵視的殖民者，而是基礎設施的物

26 Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journe: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, pp. 35-36.

質延續性使然——接收同一套鐵道與放映硬體，在實務操作上自然趨向相似的空間部署與動員形式。然而，這種繼承並非全然不變。句法層次的「不變」包括：鐵道移動視角的敘事組織、技術展示的權威建構、沿線地景巡禮的空間整合模式。句法層次的「變」則包括：從單一電影媒介轉向跨媒介整合（宣傳列車的多媒體展演）、從外向擴張型敘事轉為內向整合型敘事、從觀覽主體轉為參與主體。同理，語意層次也有其「不變」之處：無論殖民或戰後宣傳，鐵道始終被賦予「現代化」與「國家統合」的象徵意涵，技術進步作為政權正當性的修辭基礎並未改變。語意層次的「變」則包括：在空間指向方面，宣傳重點從支撐帝國擴張的「南進」視野，轉向以台海防護為核心的「西向反共」部署；文化認同座標上，大東亞的「帝國臣民」重新界定為大中華「國族成員」；在時間意識的建構上，則從對技術進步的現代性未來追求，接引至大中華歷史文化根源。以下分析將具體展示上述「變」與「不變」如何在戰後國民政府鐵道宣傳影像中運作。

上述「句法繼承」並非抽象的形式延續，而是有其具體的制度基礎。1945 年，臺灣省行政長官公署宣傳委員會接收日本總督府的「台灣映畫協會」與「台灣報導寫真協會」，合併改組為「臺灣省電影攝製廠」（臺製廠前身），由白克主持接收工作並擔任首任場長。白克抵台後指導台籍與日籍攝影師完成《台灣省受降特輯》等新聞片，顯示戰後初期的影像生產仍延續了殖民時期的技術人員與工作模式。同樣地，糖鐵系統在戰後由台灣糖業公司整併接收，其路線、場站、車輛等硬體設施大致維持原狀，這些物質條件本身即內嵌了特定的宣傳動員形式——沿線停靠、定點放映、車廂展示——使得國府宣傳單位在規劃反共宣傳列車時，傾向援引既有的空間部署模式。換言之，句法結構的跨政權延續，既是基礎設施物質性的結果，也是制度接收過程中路徑依賴的產物。

四、內部整合：鐵路跨媒介裝置及戰後宣傳類型的語意轉化（1950 年代）

國民政府遷台後的鐵道宣傳呈現出「鐵道—電影」此複合介面功能的重要轉向：從強調外部擴張轉為內部整合，從帝國疆域想像轉為國族共同體建構。這種轉向並非全盤否定殖民遺產，而是在既有的鐵道基礎設施上進行符號與意義的重新編碼。介面的轉譯功能讓這種歷史斷裂得以平滑過渡，維持了形式的連續性。

殖民時期的宣傳電影確立了鐵道作為宣傳電影的基本類型邏輯與抽象句法。電影透過鐵道本身的連結與延伸屬性創造出一系列能被縮放尺度、連結中心與邊陲，並向外擴張移動的介面空間。這些鐵道與電影間的基本視覺形式，不只構成了日本殖民者觀看地景的基礎中介形式，更在冷戰年代中為戰後國府體制下以鐵道為題材或載體的宣傳影片（如《寶島大動脈》、臺製廠新聞片、《黃帝子孫》等）與反共宣傳提供連結中國與台灣、中央與地方，本省與外省的奠基形式。無論 50 年代臺製廠新聞片記錄下的糖鐵反共宣傳列車、臺製廠為宣揚中華國族史觀與族群融合的《黃帝子孫》，乃至於鐵路局發行的雜誌《暢流》與其刊載故事，無不強調鐵道軌跡能連接地方、融合差異的特質。然而，相較於殖民鐵道地景強調的內外空間劃分及擴張性，國府宣傳電影有一顯著轉變：電影中的鐵道繼承殖民宣傳片中對連結性與空間擴張的強調，但逐漸以新的類型元素替換原屬於鐵道地景的象徵符號。透過這些語意單位的替換，鐵道本身的物質性逐漸成為影像敘事結構，其連結與整合能力則開始象徵國族疆域與家庭單位的內部整合，從而在殖民時期的鐵道宣傳基礎上召喚新的移動與行動主體。

1953-1955 年間國民黨鐵路黨部主辦的「反共抗俄宣傳列車」標誌了戰後鐵道宣傳的起點，[27] 體現了介面功能的根本轉換。這項宣傳動員利用台鐵縱貫線以及糖業窄軌鐵道系統（俗稱「五分車」），將兩節改裝的台鐵三等代用客車（25TTP 10000 型）漆成紅白藍三色，車廂內設置多媒體展示空間，整合電影、幻燈、攝影、戲劇、音樂等媒介形式沿著 1953 年通車的糖鐵「南北平行預備線」深入中南部各鄉鎮做巡迴宣傳放映與演出。[28] 南北預備線源自日治時期所接收各糖廠獨立鐵道網，加以延伸及連接而成一條與台鐵平行的線路，也被視作未來戰爭爆發時，台鐵西部縱貫線的替代戰備道。國府政宣機構透過糖鐵的影音實踐，

27 曾吉賢，《1198.5km 記反共抗俄台糖鐵路宣傳列車軌跡》（台南：台灣糖業公司；臺南藝術大學音像藝術媒體中心，2023.08）；〈反共抗俄宣傳列車凱旋台北：九三舉行勝利晚會〉，《宣傳週報》2 卷 10 期（1953.09），頁 9。

28 國內學界最早考察糖鐵反共宣傳列車的研究來自林果顯〈一九五〇年代反攻大陸宣傳體制的形成〉博士論文。其論文主要依靠國民黨第四組刊物《宣傳週報》當中所留下的宣傳發車紀錄與內部會議紀錄與報導，但並未觸及當攝影與影像資料在糖鐵宣傳中的角色，也無法從檔案文字記載得知列車宣傳實際現場的空間部署、現場相對位置等資訊。

可說是繼承了帝國疆域擴張的基礎設施，並將之轉化為冷戰美援體制下的媒介動員。日治時期鐵路宣傳將台灣視為帝國南方的前線，而糖鐵列車宣傳則投射了海峽西側共產中國的威脅。

須指出的是，相較於制式教育、報刊媒體等觸及面更廣的宣傳管道，糖鐵宣傳列車的受眾以鐵路沿線農村居民為主，其覆蓋範圍與持續時間皆屬有限，不宜據此推論為戰後政治宣傳的全貌。本文選擇此案例的理由在於其作為「介面」的理論意義，而非論證其宣傳效益或普遍代表性。筆者認為糖鐵宣傳列車最重大的意義在於確立了鐵道作為國府宣傳「跨媒介整合介面」的新功能。不同於殖民時期主要透過單一電影媒介進行宣傳，戰後的鐵道空間被重新配置為容納多種表現形式的複合場域。車廂內外、停靠站週邊都成為展演空間，而鐵道的時程與路線則成為組織整個宣傳活動的時空框架。例如，1953 年反共抗俄宣傳列車首次在台北火車站舉行開車典禮，隨後一路南駛至高雄、屏東，再一路向北行駛，停靠沿線之一等及二等車站，最東遠至蘇澳。停靠站的白天，列車開放成為視聽展示與戲劇演出基地；夜間則有電影、幻燈片放映，甚至有省教育廳派出的交響樂團表演。農教廠（中影前身）推行土地改革與375減租的政宣電影《嘉禾生春》（1952）即曾透過鐵道系統下鄉放映。反共抗俄宣傳列車的紀錄過往只存於國民黨中央委員會第四組留下的內部刊物《宣傳週報》。然而，隨著近年台糖攝影檔案的搶救保存以及台灣電影製片廠電影新聞的整飭數位化，研究者得以透過現存影像紀錄得知宣傳單位如何將各類媒介整合入鐵道與車廂系統，並藉此建立宣傳與群眾之間的關係。糖鐵宣傳列車在台灣戰後媒介史上的重要性，顯然遠比目前普遍認知的更加重要，因其標誌了以下幾個關鍵「介面」特質的出現。[29]

首先，宣傳列車的出現代表國府宣傳體系接收、重組殖民時期的宣傳與運輸系統，用以重新界劃政治宣傳空間。透過鐵道的中介，影像空間與地景空間被整合為同一序列行進的景觀。從現存檔案影像可見，蔣介石的肖像被安裝在火車頭，車廂側面則裝上巨幅宣傳畫，行駛的列車將鄉村地平線轉化為露天藝廊。現

29 碩果僅存的糖鐵宣傳動態影像紀錄可見於國家電影及視聽文化中心於 2008-09 年間陸續完成的數位化台影新聞，包括了《反共抗俄宣傳列車》（1953）、《反共抗俄宣傳列車出發》（1954）、《鐵路宣傳列車晚會》

存新聞畫面中，國民黨中央委員會第四組組長沈昌煥、立法院長張道藩站在宣傳車廂前演說的麥克風標示 VOA 及 USIS 字樣，可推斷美新處、農復會等單位在此鐵道宣傳中扮演關鍵角色。口白播報者說道：「我們相信有一天，宣傳列車將在祖國的大陸上行駛，去喚醒受難的同胞」。如同《南進台灣》的擴張性，鐵道成為連結台灣與中華民國、部分與整體的未來譬喻。

其次，宣傳列車的跨媒介動員，國府宣傳對日殖時期政宣語法與符號進行重新編碼、轉譯與重組。國府繼承了臺製廠與糖鐵系統等基礎設施時，亦試圖重新定義與這些基礎設施相連之社會關係、身分認同與政治共同體想像。「影像—鐵道」作為一文化技術複合體，其運作邏輯在於：國府接收了殖民時期鐵道基礎設施與影像生產機構（糖鐵系統、臺製廠），保留了鐵道作為宣傳載體的基本運作形式（句法結構），但在政治符號與意識形態內容上進行了系統性替換（語意轉化），如從南進擴張轉為反共防禦、從帝國認同轉為國族認同。歷如，台北火車站除了擺設反共書報刊物展覽、館前街博物館前則擺設圖片漫畫相片等靜態影像展之外，鐵路局大禮堂則有反共話劇、歌詠、以及電影放映。在本省人密集居住地龍山寺前廣場，特別安排了日本殖民時期曾在「英美擊滅催進隊」演出皇民宣傳劇的李天祿布袋戲團「亦宛然」，演出了反共抗俄偶劇。[30] 政宣體系除利用糖鐵列車播映電影，更透過發送台糖副產品——健素糖、火柴、反共書籤、總統肖像、保密防諜紙扇等紀念品，加強與農村觀眾的娛樂互動。[31] 鐵道系統在此不但扮演串連多種宣傳媒介的角色，更把大眾運輸空間轉化為大眾文化的展演、翻譯空間。這種將各式媒介類型透過鐵道運輸系統呈現的作法，在國府宣傳史上前所未見。筆者認為，這也顯示了早在 1950 年代初期，國府鐵道系統已被視為某種媒介再現的抽象組織結構，而統合在此介面架構下的再現內容元素則可能被取

（1954）、《台糖鐵路宣傳列車出發》（1955）四段關於台糖鐵路宣傳的新聞，以及《公路宣傳列車出發工作》（1953）、《公路宣傳列車授旗出發》（1955） 兩段紀錄公路汽車反共宣傳的影片。此外，台糖公司與臺南藝術大學合作與 2023 年出版了第一本關於糖鐵反攻宣傳的圖文紀錄，其中首度呈現 1955 年第二次大型鐵道宣傳時的攝影拍攝紀錄、海報文宣，並提及目前仍可播放的宣傳話劇錄音檔案等資料。參見曾吉賢，《1198.5km 記反共抗俄台糖鐵路宣傳列車軌跡》。

30 〈反共抗俄宣傳列車凱旋台北：九三舉行勝利晚會〉，《宣傳週報》2 卷 10 期，頁 9。

31 林果顯，〈一九五〇年代反攻大陸宣傳體制的形成〉，頁 103。

代、替換。

最後，透過鐵道與多媒介影像的整合，宣傳列車意圖召喚新的觀看者與使用者主體。如同霍克威所言，介面使用者往往也是權利關係下的「主體化」過程。權力體系固然企圖透過「鐵道—影像」此一介面控制環境與受眾，然而此過程卻也反過來規範權力操作者本身，透過「限制」（confinement）與「增能」（augmentation）等方式，一面讓操作主體透過介面的強化局部身體功能與外部環境互動，另一面卻也如同駕駛員般，受到駕駛艙時空與機械框架所侷限，成為不完整、乃至於「碎裂的主體」（fragmented subjectivity）。[32] 正如《愉悅之旅》中的乘客必須經歷一系列規範與習慣才能成為合格的鐵道使用者，糖鐵反共宣傳也透過多媒介整合預示了戰後鐵道宣傳敘事中「觀眾／遊客」作為典型角色的誕生。透過「地景觀看者」與「鐵道使用者」這兩者的描繪與整合，50、60 年代的宣傳電影中，不但讓「觀看」與「遊覽」開始成為需要被電影機制拆解與再現的訓練過程，作為鐵道使用者的「觀者」與「旅者」也開始塑造為電影宣傳敘事的關鍵角色。透過與鐵道地景互動——旅遊、觀看、思考、社交——的動態過程，這些角色在透過鐵道地景「學習」到台灣的風土民情，領略到族群融合、不分地域階級為國族貢獻的重要。

上述的主體化過程可以從一系列臺製廠新聞片對糖鐵宣傳列車的記錄觀察到。臺製廠新聞片過往多半被視為報導國家建設，作為政府及大眾間的公關橋樑。然而現存幾部記錄糖鐵反共宣傳的新聞片特殊之處在於，拍攝者對於宣傳放映展演中的「觀眾」及「觀看行為」給予獨特聚焦。例如，攝影機使用了近景聚焦在軍事模型、攝影以及布袋戲舞台人偶的觀眾視覺焦點中、遠景將車廂內的多媒體展示物件迅速連結至圍繞在舞台、車廂外的圍觀群眾，建立起觀看者與被觀看物之間的連結（圖 1A ／ 1B）。在另一段影像紀錄中，攝影機則進一步將車廂本體視為宣傳與觀看的連接空間。攝影師利用貨運列車廂兩側敞開的大門採取不同拍攝角度，先從圍觀群眾身後拍攝眾人聆聽政治宣講的畫面，隨後轉至列車廂另一側，宣講官員身後拍攝聽眾們聽講的臉孔神情。透過短短的鏡頭序列，車廂

32 Branden Hookway, *Interface*, pp. 17-18.

圖1A

圖1B

圖1A／1B　1950年代糖鐵反共宣傳列車的跨媒介展示：傳統布袋戲表演的精緻戲台特寫，呈現「亦宛然」等布袋戲團參與反共宣傳的文化動員。（圖片來源：《反共抗俄宣傳列車》系列新聞片，國家電影及視聽文化中心典藏，1953）。

圖2A

圖2B

圖2A／2B　糖鐵宣傳列車的演講與群眾場景：宣傳官員站在標有「VOA」字樣的麥克風前對群眾演講。（圖片來源：《反共抗俄宣傳列車》系列新聞片，國家電影及視聽文化中心典藏）。

圖3A

圖3B

圖3A／3B　臺製廠新聞片中對「政宣觀眾」的視覺建構。（圖片來源：《反共抗俄宣傳列車》系列新聞片，國家電影及視聽文化中心典藏）。

內外、宣講者與聽講者之間，透過列車車廂建立聯繫（圖 2A ／ 2B）。此外，有別於同時期其他宣傳片，在這些糖鐵宣傳的片中，攝影機多次以近距離特寫觀眾聆聽宣講或觀看表演面部神情與反應（圖 3A ／ 3B）。在這些對觀眾的聚焦，不同類型的宣傳媒介——電影、攝影、表演、海報、幻燈、偶戲、音樂——恰恰是透過鐵道才得以整合成一總體性宣傳場域，容納不同階層的觀眾族群。臺製場新聞片在糖鐵宣傳影片中所建立的「政宣觀眾」形象，可說是國民黨戰後宣傳體系第一次以全島範圍所做的觀眾身分（spectatorship）形像描繪，而這樣對觀眾主體的界定也顯現在幾部中影與臺製廠 1950 年代宣傳劇情片中。鐵道遊客／乘客更被賦予行動力、移動力、以及推進敘事的重要功能，並逐漸成為鐵道宣傳中特定的角色型態。

糖鐵反共宣傳列車出發日在鐵路局禮堂播映的電影《寶島大動脈》（1953）可說是上述乘客／觀眾主體「角色化」的濫觴。本片是鐵路局委託黨營農教電影製片廠（中影前身）拍攝的紀錄劇情片，描述一對新婚夫妻透過台鐵暢遊寶島，將鬆散劇情穿插於大量鐵路紀錄片中。目前本片膠卷雖尚未尋得，但可確認為國府在台灣第一部以鐵道旅遊為主題的電影，也是第一部戰後國府用於國際宣傳上的鐵道電影。[33]《寶島大動脈》中刻意呈現的「遊客／夫妻／伴侶」開啟了鐵道宣傳以旅遊與家庭為敘事軸線的先驅，鐵道介面成為國族、家庭等內部空間的文化技術。三年後，類似的鐵道旅遊主題與婚戀角色設定在臺製廠的歷史宣傳片《黃帝子孫》得到進一步延續發展。片中以國校教師林錫雲為學生講述中國歷史、排解學生省籍紛爭為起點，並以錫雲身邊幾個來自廣東、福建、新加坡、香港等適婚男女的鐵道旅遊及其成婚為主軸。透過一場由北到南的鐵道文化之旅，片末四對男女在光復節於台北中山堂廳配對成婚，象徵台灣光復、重回祖國，而海內外華人在寶島順利消解省籍意識並重新建構華人認同。

《黃帝子孫》的敘事結構承襲了殖民鐵道旅遊宣傳片及《寶島大動脈》與的基本敘事結構，但在語意層次進行了系統性替換。四對背景各異的情侶從台北車站出發，搭乘火車前往台灣中南部參觀「文化史蹟」——彰化八堡圳、嘉義吳鳳

33 〈寶島大動脈將送海外放映〉，《宣傳週報》2 卷 16 期（1953.10），頁 2。

廟、台南鄭成功祠、赤崁樓、高雄曹公圳。這些地點的選擇並非偶然：它們都與明清漢人開發史相關，在國民政府的歷史敘事中象徵中華文化在台灣的血脈傳承。關鍵的轉換發生在鐵道旅遊的過程中。不同於殖民宣傳對台灣各地異國情調與物產建設的展示，《黃帝子孫》強調的是同根同源的文化認同。鐵道的連結功能在此轉化為歷史記憶的串聯，空間的移動對應時間的回溯。透過參觀先民遺跡，原本彼此陌生的本省、外省與華僑青年發現了共同文化根源，地域差異在歷史縱深中得到化解。

筆者認為，《黃帝子孫》直接承襲了國府糖鐵反共列車宣傳的跨媒介動員形式：首先，本片是部未正式上院線的宣傳電影，拍攝完成後即透過其他交通運輸工具送至各基層單位與農村巡迴放映。這種發行方式類似於糖鐵宣傳的基本樣態，讓銀幕中的鐵道與銀幕外的鐵道產生自我指涉關係：電影成為鐵道宣傳體系的組成部分，而鐵道系統則成為電影發行的媒介載體。其次，如同糖鐵宣傳列車，本片呈現了從幻燈、廣播、電報、新聞、舞台展演等多種媒介類型與形式，強調交通運輸、娛樂與宣傳三者的共構，並試圖建立旅客、觀眾與學習者三者間的連結。

隨著電影開場畫面是一古代軺車（馬車）出行圖，暗示黃帝是此一古老運輸機具的發明者，預示全片移動與觀看的主題。隨後，錫雲的教室空間被序列式的動態媒介圖像占據，有如轉化爲實體的時光列車。黑板上由點線連成的中國歷史朝代掛圖有如火車班表班表啟動了中華尋根之旅，而教室裡一個個小學生宛如乘客，端坐在直行橫列的課桌椅上。攝影機拍攝學童問答時，刻意由右至左水平移動，讓我們看見牆上一系列由歷代民族氣節人物肖像（岳飛、蘇武、文天祥、鄭成功等）所組合成的流動窗景。最末，錫雲拿出一台幻燈機播放一幕幕從中國對日抗戰到台灣光復的近代歷史圖像，所使用的畫面涵蓋了軍事戰鬥、領袖演講、受降慶祝等官方紀錄片段。此時景框特意將學童瀏覽幻燈片之背影納入呈現觀眾的位置。此幕呼應了臺製廠對列車宣傳側拍群眾手法，透過媒介自我指涉——媒介再現其他媒介的使用——展示理想的政宣「觀眾」與「觀看行為」：身體靜止但視線移動，在受控的軌道時空上與外部時空互動。

這種跨媒介的指涉現象也反覆出現在四對青年男女進行鐵道文化之旅的觀賞

／遊覽活動中。例如，片中鐵路之旅最重要的兩站分別為台南赤崁樓與嘉義吳鳳廟——象徵驅逐荷蘭人與招撫原住民等漢族、異族間的衝突與收編。然而，在鐵道之旅啟程前，主角們早已分別透過一齣鄭成功海戰荷蘭人的皮影戲與一齣重演吳鳳「感化」原民放棄出草的歌仔戲「預覽」了鐵道沿線的文化景點。有如糖鐵反共宣傳曾動員整合了「亦宛然」反共布袋戲與話劇歌詠，本片段也將不同形式傳統藝術整合到新的觀看系統內，成為鐵道之旅啟程前夕的「預告片」。有趣的是，驅使錫雲等人前往觀賞歌仔戲「吳鳳」的關鍵物件，卻是一張《吳鳳》的電影海報。然而，電影版《吳鳳》在 1955-56 年之間其實尚未出現，該片要等到 1962 年才由臺製廠自家正式出品。片中的歌仔戲《吳鳳》與虛構的電影海報也因此預示了臺製廠多年後的製作，更藉著不同媒介並置與相互指涉，試圖召喚一群存在於「未來」的觀眾群體。而串連、整合這些媒介形式與觀眾的介面，如前段所述之糖鐵反共宣傳動員，正是鐵道系統及其連帶的時空部署形式。

鐵路系統除了由軌道路網與列車本體構成之外，其運行還必須搭配一套隱形的溝通體系用以確保元件之間的時空統合，本文前段所討論日殖時期鐵道宣傳片《愉悅之旅》讓銀幕中的旅客與電影觀眾「看見」電報、電話、廣播、時間班表、路籤機、區間閉塞器等多樣列車外隱形通訊與協調活動，讓觀眾／乘客有如參與了交通設施的後台運作。而在《黃帝子孫》中，我們發現鐵路上的「國族觀光」的宣傳主敘事，同樣必須靠鐵路外的大眾傳播設施召喚各地身分各異的「觀眾／聽眾」的參與。例如，在連續幾個畫面轉換中，某學童被路邊喇叭擴音器中的歌聲吸引，駐足鐘錶店前聆聽音源不明的吟唱聲。畫面自此從店內展示的時鐘切換到戶外擴音器，再切至有「台灣電台」字樣的收音麥克風，此時觀眾發現歌聲來自一傳統月琴說唱藝人正對著麥克風表演帶宣傳性質的新編古調。畫面接著又切至戶外無線電轉播塔及家家戶戶坐在調頻收音機前聆聽的男女老幼。這段以廣播系統串連起的「集體聆聽」結束在學童回過神，發現自己可能遲到，匆匆跑離的畫面。

電影透過畫面呈現宣傳機制本身的時空部署以及理想「聽眾／觀眾」的誕生過程。這個動態過程也透過片中呈現的電報、月曆、報紙等媒介裝置繼續強化。例如，錫雲的同事看到報紙刊登的尋人啟事，確認在香港走散的大哥已隨僑胞團

返台參訪，並藉由電報取得聯繫重逢，帶出四海華人回歸寶島的主題。而貫穿全片最重要的兩個身分轉換——學習成長與婚戀成家——更是體現在兩則時空壓縮的公告啟事畫面上：一則是錫雲任教學校放假後的「開學通知」公文，象徵錫雲任教班級原先各懷「地方意識」的各省同學都邁入高年級，變得相親相愛。另一則是疊合報紙欄位與鐵軌畫面的一幅「訂婚啟事」，快速移動的鐵道空景與與靜止不動的報紙頁面合而為一，「讀者」與「旅者」兩種身分，在此合而為一。

《黃帝子孫》片中代表離散華人社群的四對男女在鐵道觀光的移動過程中，不但國族情感快速得到強化，彼此間的愛情也迅速增長。片末在 GA2300 型汽油客車中的團體談話場景，四對情侶圍坐一圈，配合窗外飛馳的南方風景談笑風生，完成了從地理旅行到情感認同的敘事轉換。而藉由鐵道移動觀看台灣的「各省民眾」也透過各項運輸與傳播基礎設施被電影轉譯成為大眾「觀眾／讀者」。本片對鐵道空間的運用體現了介面的「類型轉譯」功能，一方面繼承了日本殖民政宣中鐵道旅遊的基本架構，另一方面則將帝國對鐵道疆界的延展與連結性轉化為對島內異質元素的整合與內聚。如果說，日殖民宣傳電影中的鐵道車廂主要是移動的觀景台，乘客透過車窗觀覽外部世界；糖鐵反共列車與《黃帝子孫》中的車廂則是流動的交誼廳，將對外的觀覽視線轉化為車廂內部人物的交流互動與情感凝聚，以及藉由多媒體識讀教育訓練，能夠參與新國族建構的合格「行動者」。

上述戰後鐵道宣傳中的「類型轉譯」與「主體生成」現象並不侷限於影像文本，也展現在台鐵發行的文藝宣傳刊物上。1950 年創辦的《暢流》半月刊為隨國民政府來台的外省作家提供了重新認識台灣的書寫平台，鐵道成為連結不同文化背景民眾、形塑新國族認同的文化場域。1955 年暢流出版社發行的《臺灣鐵路風景線》以第一人稱敘事帶領讀者進行紙上火車環島旅行，核心修辭是將台灣各城鎮連結至中國大陸名城（台北比擬為「南京」、基隆比擬為「上海」）。透過這種類比，台灣地景獲得超越島嶼範圍的象徵意義，鐵道連結的不只是台灣各城市，更是台灣地景與中華民國領土想像之間的政治聯繫。更重要的是，如同日殖時期《愉悅之旅》，《臺灣鐵路風景線》也對鐵道技術與人員進行詳細描繪，[34]

34 蓁芝，《臺灣鐵路風景線》（台北：暢流半月刊社，1955）。

從鐵道局長到地方站長，這些「介面式」角色的文本形象塑造，表明政權期待透過新的操作者來調控內外空間之間的資訊交流。如霍克威所提醒，介面所規訓的不只是受控者，也同時指向對介面操控者身分的反向塑造。

戰後國府鐵道宣傳在繼承殖民句法結構的同時，完成了語意符號的根本替換：從南進擴張到西向防禦，從帝國疆域到國族家園，從異國情調到省籍情節。這種替換過程體現了介面的核心功能：在維持形式連續性的同時，完成內容的根本轉換。更重要的是，戰後鐵道宣傳建立了一套新的政治美學：將現代技術與傳統文化相結合，將個人情感與國族認同相統一，將地方經驗與全球政治相連結。這套美學策略不僅影響了 1950 年代的宣傳實踐，也為後來的文化政策奠定了基礎。鐵道介面的轉譯功能讓這種歷史轉換得以劇烈的政權交替中平滑進行。新政權不需要完全否定殖民時期的基礎設施，而是透過符號的重新編碼來建立自己的合法性。

五、結論：「鐵道—影像」的媒介考古路徑及其「類型」反思

透過對日治與戰後兩個階段的比較分析，可以發現鐵道介面在台灣政宣電影中發生了根本性的功能轉型。這種轉型不僅體現在表面的符號替換，更涉及深層的宣傳邏輯、時間意識和主體建構的重新組織。運用介面理論的分析框架，這種歷史轉型可以理解為介面功能的系統性重新配置：從「擴張型介面」轉向「整合型介面」。殖民時期的鐵道宣傳強調向外連結的擴張性，鐵道是帝國向南方延伸的象徵；戰後宣傳則強調向內整合的凝聚性，鐵道成為串聯台灣內部差異的紐帶。然而，這種內轉並非封閉，而是建立在對外部威脅的共同認知上——反共宣傳列車通過糖鐵深入農村，正是要在地方層次建立對共產中國的防禦意識。

更深層的轉型發生在時間意識的層次。殖民宣傳中的鐵道代表現代性未來，體現線性進步的時間觀；戰後鐵道則承載歷史的當下，將現代交通工具轉化為歷史記憶的載體。殖民政府需要證明統治的科技現代性，國民政府則需要建立文化統治的歷史合法性。介面理論揭示了這種時間多重性：同一技術物件可以承載對未來的憧憬，也可以承載對過去的懷念，其意義隨使用語境的變動而逐漸演化。「鐵道—電影」介面的歷史轉型也重新組織了台灣地景的符號經濟。殖民時期的《案內》將全島劃為鐵道沿線的觀光區域，鐵道系統不僅提供觀覽地景的技術手

段，也提供理解地景的認知框架。戰後國府宣傳對同樣的地理空間進行系統性重新編碼：從異國情調轉為歷史見證，從殖民奇觀轉為文化根源。《黃帝子孫》中文化史蹟巡禮所選擇的地點，不再因自然美景而重要，而是因其在中華文化傳承敘事中的位置而獲得意義。

戰後鐵道介面的轉型不能脫離冷戰的全球格局來理解。美援體系的引入為鐵道現代化提供了技術支持，也為政宣策略提供了新的論述資源。反共宣傳列車使用的 VOA 和 USIS 設備，象徵性地將台灣的地方空間連結至自由世界的全球網絡。這種連結體現了冷戰時期特有的「跨國介面」現象：本土的技術基礎設施被整合進全球的政治意識形態網絡中，地方的文化實踐被賦予國際政治的意義。同時，美援的技術轉移也改變了鐵道介面的物質基礎。新式的柴油機車、現代化的號誌系統、標準化的維修技術，都來自美國的技術援助。[35] 這些技術變化不僅提升了運輸效率，也改變了鐵道的視覺形象和文化意涵。現代化的鐵道成為台灣融入自由世界的具體證明，也成為區別於共產中國的重要標誌。

最重要的轉型發生在主體建構層次。殖民宣傳培養的是帝國旅客——具備現代觀覽能力、願意參與帝國擴張事業的流動主體；戰後國府宣傳培養的是國族成員——認同共同歷史、致力於內部建設的安定主體。這種主體轉換透過影像配置得以實現：殖民時期的鐵道車廂乘客透過車窗觀覽外部世界；戰後的鐵道車廂則強調參與者之間的內聚與連結。從向外觀看到向內連結，鐵道介面完成了主體位置的重構。

鐵道介面的歷史轉型推動了政宣影像類型的演化。運用奧特曼的電影類型論觀點，可以發現這種演化遵循著特定的模式：句法結構的相對穩定與語意符號的系統替換。殖民時期建立的基本句法包括：移動視角的敘事組織、技術展示的權威建構、地景巡禮的空間整合與編碼。這套句法具備足夠的抽象性，能夠適應不同的政治需求。戰後宣傳在繼承這套句法的基礎上，進行了語意層次的系統性替換：從南進到西向、從擴張到防禦、從異國情調到同胞婚戀、從未來發展到歷史

35 蔡龍保，〈戰後臺灣鐵道車輛系統的升級：以美援運用為中心（1945-1965）〉，《成大歷史學報》63 號（2022.12），頁 147-192。

溯源。這種類型語意元素的替代印證了技術系統的政治效應往往超越特定政權的意識形態，成為跨越歷史分期的媒介記憶。鐵道介面提供了一套可重複使用的敘事「類型化」模板，讓不同的政治主體都在其中找到表達動員訴求的美學形式。簡言之，本文論述的「鐵道—影像」是一文化與技術的複合體。鐵道系統與電影機制在日治後期共構成鐵道宣傳的基本句法。國府遷台後首次嘗試的糖鐵反共宣傳恰恰是承襲上述基本句法結構，並在語意層次上逐漸代換既有的地景、人物、文化符碼等象徵元素，逐漸構成此一複合介面的歷史轉型。

這樣的歷史轉型可為晚近方興未艾的「媒介考古學」之跨學科進路開啟幾個重要的理論思考線索。媒介理論家尤西・帕里卡（Jussi Parikka）強調媒介考古學不是線性的技術發展史，而是對媒介物件在不同歷史語境中的傅科式「考古發掘」，從而提煉出主流與霸權性史觀外的替代系譜與隱藏路徑。而這種隱藏路徑的發掘，物件與體系間產生連結的「跨媒介關係」（transmedial relations）本身，以及透過此關係所辨識出的「平行歷史」（parallel histories）。[36] 筆者透過本文展示，鐵道系統與電影機制從殖民時期後期至國府遷台初期的歷史共構與演化，不能單從「鐵道史」與「電影史」兩種產業脈絡個別考察其屬性，或將這兩者視為人類操作者任意塑造的技術體系。相反的，必須反過來透過「介面」的視角重新考察這兩大機制演化共構過程中能創造出新敘事類型的潛能，及其演化過程中透過技術所驅動的「技術傳承」（machinic phylum or technological lineage）。[37] 在這樣的類型化過程中，使用者／操作者的主觀意識固然是其中要素，但卻不是首要因素，而只是介面生態體系中的要素之一。

本文選材跨越日本殖民後期與國府治台初期這兩段截然不同的宣傳體制歷史，聚焦在戰前至戰後兩者在台灣所嘗試的各種技術組合與跨媒介表述形式。在過往電影史書寫中，許多既定的「類型」與「風格」被當成是特定商業考量與文藝傳統的自然產物，其歷史形構過程大多被存而不論。透過鐵道介面屬性重新思考台灣宣傳媒介在演化中的特質，本文提供既有「類型論」不同的思考路徑。例

36 Jussi Parikka, *What is Media Archaeology?*. Polity Press. 2012, p. 10.

37 Branden Hookway, *Interface*, pp. 44-45.

如，1970-80 年代常見的文藝喜劇——如糖鐵為背景《婚姻大事》（1974）或縱貫線為背景的《上行列車》（1981），經常被歸類成瓊瑤文藝類型與政府軟性政令宣導的合流。然而，若我們將時段放長，這些所謂「類型」或許可追溯至糖鐵宣傳列車與戰後以鐵道為核心所發展出「人物—機器—環境」之連動關係，依此觀之，本文論述的「鐵道—影像」介面並非任何一種既存的影像「類型」，而更貼近影像類型化的可能性條件，一種提供類型發生的「元類型」（meta-genre）。

參考資料

一、專書

李道明主編，《動態影像的足跡：早期臺灣與東亞電影史》（台北：臺北藝術大學、遠流出版事業公司，2019.04）。

洪致文，《鐵道電影院：電影裡的火車世界》（台北：時報文化出版公司，2003.09）。

曾吉賢，《1198.5km 記反共抗俄台糖鐵路宣傳列車軌跡》（台南：台灣糖業公司；臺南藝術大學音像藝術媒體中心，2023.08）。

渡部慶之進，《臺灣鐵道讀本》（日本東京：春秋社，1939）。

———— 著，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投：國史館臺灣文獻館，2006.12）。

蓁芝，《臺灣鐵路風景線》（台北：暢流半月刊社，1955）。

Anand, Nikhil. et al., editors. *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, 2018.

Easterling, Keller. *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. Verso, 2014.

Harvey, David. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Wiley-Blackwell Publishing, 1992.

Hookway, Branden. *Interface*. The MIT Press, 2014.

Kirby, Lynne. *Parallel Tracks: the Railroad and Silent Cinema*. Duke University Press, 1997.

Laderman, David. *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. University of Texas Press, 2002.

Mitchell, W. J. T. *Landscape and Power*. The University of Chicago Press, 2002.

Parikka, Jussi. *What is Media Archaeology?*. Polity Press, 2012.

Peterson, Jennifer Lynn. *Education in the School of Dreams: Travelogues and Early Nonfiction Film*. Duke University Press, 2013.

Ruoff, Jeffrey. editor. *Virtual Voyages: Cinema and Travel*. Duke University Press, 2006.

Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: the Industrialization of Time and space in the Nineteenth Century*. University of California Press, 1986.

Scott, James C. *Seeing like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press, 1998.

Striffler, Steve and Mark Moberg, editors. *Banana Wars: Power, Production, and History in the Americas*. Duke University Press, 2003.

二、論文

（一）期刊

〈反共抗俄宣傳列車凱旋台北：九三舉行勝利晚會〉，《宣傳週報》2 卷 10 期（1953.09），頁 9。

〈寶島大動脈將送海外放映〉，《宣傳週報》2 卷 16 期（1953.10），頁 2。

王御風，〈陳中和家族與日治高雄市產業的發展〉，《臺灣文獻》62 卷 4 期（2011.12），頁 393-415。

蔡龍保，〈戰後臺灣鐵道車輛系統的升級：以美援運用為中心（1945-1965）〉，《成大歷史學報》63 號（2022.12），頁 147-192。

Altman, Rick. “A Semantic/Syntactic Approach to Film Genre.” *Cinema Journal*, vol. 23, no. 3, 1984, pp. 6-18.

Li, Jie. “Phantasmagoric Manchukuo: Documentaries Produced by the South Manchurian Railway Company, 1932–1940.” *Positionsn Asia Critique*, vol. 22, no. 2, 2014, pp. 329-369.

（二）學位論文

臼井進，〈近代日本的旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與臺灣形象的建構（1924–1943）〉（台北：臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009）。

林果顯，〈一九五〇年代反攻大陸宣傳體制的形成〉（台北：政治大學歷史學研究所博士論文，2009）。

張毓如，〈乘著日常生活的列車前進——以戰後二十年間的《暢流》半月刊為考察中心〉（台北：政治大學台灣文學研究所碩士論文，2009）。

三、報紙文章

〈十字舘の活動寫眞〉，《臺灣日日新報》，1899.09.08，5 版。

〈打猫新港間と自動車〉，《臺灣日日新報》，1914.08.22，7 版。

四、影音資料

《公路宣傳列車出發工作》膠卷數位影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1953）。

《公路宣傳列車授旗出發》膠卷數位影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1955）。

《反共抗俄宣傳列車》膠卷數位影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1953）。

《反共抗俄宣傳列車出發》膠卷數位影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1954）。

《台糖鐵路宣傳列車出發》膠卷數位影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1955）。

《南進台灣》膠卷數位影像（台南：國立臺灣歷史博物館，1941）。

《黃帝子孫》膠卷數位影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1956）。

《鐵路宣傳列車晚會》（新北：國家電影及視聽文化中心，1954）。

《たのしい旅路》膠卷數位化影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1930）。

《汽車の窓から》膠卷數位化影像（新北：國家電影及視聽文化中心，1930）。