

國立清華大學人類學研究所碩士論文

基隆碼頭工人：貨船、情感及其社會生活

口試日期 2012.04.20

研究生 魏明毅

指導教授 李威宜

口試委員

黃倩玉（清華大學人類所教授）

丘延亮（中研院民族所研究員）

陳信行（世新大學社會發展所教授）



摘要

此民族誌所描繪的，是一群基隆碼頭男性工人生命世界的轉變。該轉變歷程浮顯了在經濟數值之外、高自殺比率之下的基隆寫真－這幅圖像由世界經濟版圖、國際運輸線、貨船、國家、地方社會、文化情境，以及，碼頭上的男性工人所構成。在此由政經力量所促動的歷史進程，這群男人隨而建構不同的日常記憶、界定其與世界的關係、對自身處境的意識等，進而組構其情感文化。此情感文化難以被公眾觸及、卻深而廣泛存在於男性勞工的主體經驗，並核心牽動其整體社會生活樣貌與生命世界。

這是一段由政經力量聯同地方文化瓦解勞工情感文化的歷史過程、更是男性改變對自身與世界知覺的歷程，隨著所有關係的層層剝落－由文化情境所指向－這群工人因失能而陷落無以成為（男）人的苦境。

關鍵詞：世界經濟體系；文化情境；男性工人；伴文化



目錄

第一章 導言.....	5
第二章 基隆碼頭工人的形成.....	16
苦力時代.....	18
工人「頭家」時代.....	22
底層年代.....	26
結論.....	31
第三章 消失的伴文化.....	33
候工.....	34
伴文化.....	39
被驅逐的勞工空間.....	43
孤身.....	47
結論.....	53
第四章 失聲的男人.....	55
<i>gâu lâng</i> ：有能力的（男）人.....	55
伴文化之外.....	59
寂靜晚餐.....	66
失聲父親.....	68

結論.....	71
第五章 結語：無以為(男)人.....	73
附錄.....	85
田野筆記－廈門（港）.....	85
參考書目.....	90





第一章 導言

作為一個地景上呈現港市合一、整體地方產業與港口高度相關，以及在殖民時期扮演臺灣與日本物資往來的港都，關於近代基隆研究大多聯繫著「基隆港」與「日治／據」等關鍵字；然而，自2000年代之後，該研究取向開始出現新方向－港埠作業、運輸系統、替代港效益等等有關提升基隆港埠國際競爭力分析的研究主題，迅速成為有關基隆（港）研究的顯要項目¹。

此研究課題的轉折具有重要意涵。隨著國際貨輪日益巨型化以及嗅著全球各地新資源而快速轉移的國際運輸線，基隆港在全球經濟市場的位階於1990年代末開始出現明顯變化²，1984年位居全球第七大貨櫃港的光環不再，相較於臺灣另一大國際港－高雄港，基隆港不論在學界、政經資源或公眾論述等層面，所獲得的關注相對貧瘠許多³，而在此有限關注當中所浮現的新議題，正對應基隆現時（或者早已陷落）的窘境－至少就經濟環境而言。然而，進出口貿易量或國際貨櫃船的減少，所透露出的當地困境似乎不只限於經濟層面。

在國家例行人口統計報告中，基隆市有兩個數值的排名極為顯著－當地自2004年至2007年連續四年自殺率皆居臺灣各城鎮之首⁴，當中又以35歲－64歲男性的百分比明顯高於其他性別與年齡；另一個長期位居全臺首位的還有當地的高失業率。這兩者「恰巧地」與前述數據所反映的經濟環境改變共時存在⁵。

¹不論就臺灣博碩士論或海洋大學與海洋技術大學分別自2010年代初開始每年定期舉例的海洋文化學術研討會，與基隆有關的研究多聯繫著基隆港，且多以日本殖民時期為援引資料來源，次為清代；而自2000年代開始，有關基隆的研究取向，特別顯現在博碩士論文管理與工程學科研究數量上的增加。

²1990年代末臺灣國際港的裝卸業務民營化，即是為了降低航商運輸成本以吸引國際貨船的國家政策之一。此外，自2002年基隆港的進港船舶總數即不再出現穩定成長，衰退明顯則從2005年開始迄今（基隆港務局 <http://www.klhb.gov.tw/Html/H06/H0603.aspx>）

³有關基隆的研究社群，在比例上，以博碩士論文為最多；而註1提及的海洋文化學術研討會，共計十餘場次裡，以基隆（港）做為研究主體的比例亦不到一成，當中又以文學領域為主，少部份討論地方菁英在基隆中元祭的組織運作。

⁴截至2012年2月20日止，2008年之後行政院主計處所提供的網路資源，未有自殺比數的縣市指標，因而這裡的數據只引用至2007年。

⁵基隆的社會增加率在2002年首次出現負成長；除了台北市高雄市，臺灣各縣市的失業率統計自1993年開始，而基隆的男性失業率自1993年到2000年連續八年，皆為全臺第一或第二高；2001及2002年，各縣市失業率普遍提高，基隆市的失業率亦提高，唯增加比數不若其他縣市大幅，因而失業率與其他縣市相差不大；然而，自2003年至2008年連續六年，其他縣市失業率稍有降低，基隆市反升，再次，在首位及第二位間徘徊；在女性部份，基隆失業率在2001年之前，與男性相同，皆佔全台灣首位，唯2003年至2008年，相較於其他縣市的增加，基隆女性失業率變化不大，因而相對在排名上往後移動，此點與男性有很大的不同。（行政院主計處 <http://www.dgbas.gov.tw/np.asp?ctNode=4593>，2009年7月2日）

這些數值所拼湊出的是什麼樣的社會情景？它們彼此之間的關聯，是否為不證自明的經濟決定論－貨櫃船減少、失業人口驟增、輕生人口數自然隨之上揚？如果此類經濟決定論是過於單薄的因果論，那麼，在這些統計數值底下、或者之外，被遺漏的－且可能反倒是最重要的一會是什麼？

James Ferguson (2002) 在一篇討論現代性之後的「掛斷 (disconnect)」現象的報告，關鍵性地啟發這個研究的核心提問－地方社會係如何與全球政經力量遭逢⁶。Ferguson (ibid: 140-149) 細緻描繪在科技發展、世界溝通不再需要尚比亞所供應的銅時，1970 年代的尚比亞如何旋即失去與全球經濟市場的接連線－被現代性拋出世界經濟地圖之外。因此，當全球化論述大多關注於地方如何與全球化「接連 (connect)」時，Ferguson 以尚比亞的例子，揭露全球化現象中所存在的另一股樣貌－掛斷，指出更彈性自由的投資與市場選擇，也意謂更彈性自由的投資縮減與放棄；當它接連某些地域並使其「發展」時，同時也意指它製造了某些地域與全球的掛斷。

那麼，在國際貨櫃船隨著國際運輸線先是進入、繼而駛離基隆港的這段期間，它除了為基隆帶來短暫的經濟榮景，其與地方社會交會的歷史進程中，還催化或促動了什麼？又，在離開之後，它在地方社會留下什麼？由這一連串疑問所構成的圖像裡，所特別顯著的人群，應是那群曾經數以千計在基隆碼頭上工作的工人－基隆總體產業勞工數最為龐大的勞工群。而碼頭工人於此圖像之所以特別醒目，不只是因為他們在當地所集結構成的龐大群體，更在於相較於當時基隆／臺灣其他產業，國際運輸線的轉移即意謂基隆碼頭工人立即面臨了生計問題。

然而，上述現有的眾多數值只表述基隆及其碼頭工人經濟生活的必然改變、以及突顯了政經的新焦點，而碼頭工人－作為此間的龐大勞動主體，其所受到的關注卻幾近空白。在現有數值與研究成果裡，無從看到這群長期在碼頭上勞動的偌大人群，在國際貨船逐漸離開他們的碼頭之後，他們的社會生活被捲入什麼樣的生命世界？其生命處境又是在什麼樣的歷史社會文化脈絡裡生成？更細來看，該變遷是如何發生－國際政經力量或地方社會的什麼，啟動與持續了碼頭工人生命世界的變動歷程？

公眾對於目前臺灣勞工的了解或說想像，很大程度上，是透過有關就業失業薪資生活水平等經濟統計數據，以及影像與文學所描繪的勞動景像，而這些數據

⁶本論文所使用的接連與掛斷概念，即採借於 Ferguson 的 connect 與 disconnect。這兩個詞彙在此用以分別指涉地方社會與世界經濟體系遭逢時，先是接觸繼而被劃分開來的節點和過程。

與景像則共構著「底層、勞、苦」之勞工意象，其所共同指向的是低技術、透過身體辛苦勞動換取工資、處於單調貧乏生活情境的勞工圖像。

或許正因為上述意象，這群勞工的生活世界在大多數的公眾敘事裡，被框架進想當然爾或老生常談式的論調，被想像或認定是自外於主流、中產或菁英階級的截然不同生活情調與依順著相異的價值體系。特別是碼頭勞工，相較於其他日常較容易被公眾所接觸或看見的勞工，因為碼頭產業特性所建構的特殊時空間結構，使得公眾對於碼頭勞工—且幾乎全數為男性—的近身認識更加不易，更使其生活景像與生命世界被簡化、聯繫著前述的單薄意象。

然而，此來自有限資訊所構成的簡便勞工意像圖，無法幫助我們回答上述一連串的問題、似乎也不鼓勵我們探究該圖像之外的世界，且，不當地將碼頭勞工視為貧乏的他者，以致遺漏曲解了此群體細緻豐富且富涵文化意義的生命世界；再者，更將工人的「底層」狀況廉價地歸因於，其在經濟市場中的不利勞動條件，且不積極行動以跳脫困境的集體性格。此視框上的過度化約—對於國際政經力量所架設時代背景的視而不見，與關鍵性的遺漏了社會歷史在此間所施展的力道，進而使得碼頭勞工所（被）建構的特有社會生活、文化情境，從本質上的歷史現象被錯置為無時間性的產業勞工特性，從而產生錯誤的理解與知識。

因此，基於上述種種，這個研究是關於全球政經力量與地方社會交逢時，其與當地歷史文化情境所共同搓揉出的社會變遷。透過停靠在基隆港上的國際貨船，這群男性勞工在看似封閉的基隆碼頭上，於1970年代左右與全球經濟體系接連，並在1990年代末被國際運輸線掛斷，期間，基隆港（市）整體經濟條件俱時由起而落，當地社會文化同時被急速捲入鉅大的變動過程，尤以這群碼頭上的男性—作為最直接且龐大的接連載體—在此歷史過程（被）建構了特殊的集體生命世界，生成特有碼頭勞工情感文化。

只是，本篇論文表面上書寫的是基隆碼頭勞工文化，但要特別說明的是，它並不是為了定義出不具時間性的勞工次文化，以有別於它與中產或菁英文化的差異⁷；相反的，通過此時間動態的描述性文本—一群特定產業勞工自1960年代末至今，所顯現於基隆的社會生活轉變—這個研究希望能真切指出的是：國際政治經濟力量如何透過國際貨船與地方社會進行接連、地方的內部文化價值在此接連

⁷ 有此說明是鑑於劉易士（Oscar Lewis）所著《貧窮文化—墨西哥五個家庭一日生活的實錄》在日後被引用時的誤用。關於這部份的討論，由中研院民族所丘延亮所翻譯的中譯本，在導讀三（2004: 57-106）有清楚而精彩的爬梳。

過程所扮演的機制、以及在此歷程所建構碼頭勞工生存樣貌的轉變。因此，此研究關注的是勞工處境發生什麼樣的變化，以及，該變遷的動態過程又是如何發生。

藉此動態歷程的關注，希望能達到這個研究所期望的兩個目標：透過民族誌的描述以呈現地方社會在面臨全球經濟市場力量時，使能進一步討論，在此背景下，地方社會的行動者是否仍得以生成或保有能動性？以及，該能動性可能被什麼所支配？其次，在現有對於勞工的研究課題之外，期使情感能作為關注男性工人的新切入點，以對於這群—公眾看似熟悉但其實所知甚少的一人們，能有更真實的理解。特別是對於人類學而言—作為一門藉由特殊研究方法以研究人類及其生活方式的學科，正得以在此空白之處，提供更豐富且立體的資訊，進一步對於這群男性勞工所身處的現狀或問題，累積更具解釋力的知識系統。

通過基隆碼頭工人生命世界的描繪，我們看見當基隆（港）為全球政經力量所接連時，文化中的某些價值信念橋接了此外部力量，並進而在當地生成了特定社會生活型態與情感樣貌；繼而在掛斷之後，該價值信念所提供的解釋框架與所建置的生活情境，廣泛地接續牽動這群男性工人如何意識及回應此變遷。雖然此研究結果，並不能宣稱所有勞工都將緊抓著相同的文化價值、並進而發展出類似的情感文化，但，循著相同的文化情境，對於同樣身處在臺灣社會的大部份男性，此研究結果在一定程度上，如實映照出他們長期以來未被理解的生命世界—特別在情感的層面，進而對於他們所生產的行動（或不行動）及其內部意識，也可提供較為充份的解釋力。

有關情感的研究課題，在人類學領域似乎仍待更多的田野投入與研究⁸，目前臺灣人類學領域有關此課題的研究成果，有胡台麗等（2002）所彙編的學術專書—《情感、情緒與文化》，當中廣泛收錄十二篇臺灣不同族群、社群情感／情

⁸如果我們同意暫且將情緒簡易的定位為：內在感受的表露，那麼，依此次田野所獲得的情感語料為判準，本論文所指稱的情感（*affection*）並不涵括情緒（*emotion*）。因此，情感與情緒的研究，在此需區分來看，若以情感或*affection/ affective*進行文獻搜尋，所獲得的人類學研究是極為有限的，但其中有著名的Hsu, Francis L. K（1971），曾以中國、美國與日本為例，討論情感與文化的關聯，並進一步發展心理社會動態平衡論（*psychosocial Homeostasis*）；在另一方面，人類學有關情緒／*emotion*的研究成果則相當豐碩，臺灣中研院民族所黃應貴（2002: 342-376）在其《人類學的評論》，曾專文詳盡爬梳相關文獻並回應該課題在人類學研究的發展，同時，也針對臺灣當代情緒研究進行評論；而較近期則有C. Julia Huang（2009）*Charisma and Compassion*，該專書立基於豐富民族誌之上，論述情緒在信徒及其領導者之間所扮演的重要機制。以上研究成果，部份不在本論文所預定討論範圍，部份則因自忖尚未能有足夠的掌握，因而無法進行對話，因此，僅將上述作品極有限的條列於此，請有興趣讀者另行閱讀參考。

緒經驗的民族誌與研究成果。大體而言⁹，其貢獻除了更強調人類學對情感與情緒的文化建構論主張，亦進一步突顯情感／情緒在文化中所扮演的「調適、正向功能」、挑戰了西方對於某些情緒所聯結的「負向」刻板印象 (ibid: 3-11)。在一定程度上，可看出情感／情緒係在研究者（群）明確的研究架構之下，作為一個分析的獨立操作項目；同時，似乎較是以功能觀點，嘗試獲致情緒／情感在文化脈絡中的主位 (emic) 理解。相對於此，雖然本論文以情感為題，但在一開始，所有關於情感資料的獲得，並不是來自一個聚焦、以「情感」作為參與觀察或訪談的研究架構；且，這裡的研究目的也不在突顯情感／情緒的功能，抑或期許能在根本上跨出長期以來西方將情緒對立於理性的二分思維。

這份研究原本欲探究的議題，是基隆碼頭勞工如何在行動策略上，回應經濟環境的變遷。因此，關於情感的大部份語料，初始係被夾雜在不同報導人的日常談話與有關碼頭工作條件產生哪些改變的正式訪談裡。然而，隨著語料的日漸龐大，情感的主題日益自行浮顯、逕自集聚成為原定訪談軸線之外的第二條敘事軸，我發現依此軸線所碰撞到的勞工經驗世界，似乎更能指向這群碼頭男性工人在面對經濟環境改變時，其更深而廣泛但卻普遍未被公開論述所觸及的生命世界。自此，有關情感的語料才成為之後參與觀察與訪談的主要面向，也才得以發現世界體系及文化情境如何牽動這群碼頭男性工人深層且往往未被理解的層面。在這裡所浮顯的情感，指涉的是潛隱於個人內部的情意，該情意會隨著個人與外部不同層次關係或環境的複雜互動而變化，並且，此內在變化不必然會顯現於外。

而「情感」之所以能成為田野所意外發現的面向，並轉變為這個研究的課題，除了我－研究者位置的轉換¹⁰－得以由圈外人成為某程度上的圈內人，最為關鍵重要的，是這群碼頭男性工人社會生活脈絡底下所自行浮現的知識體系，改變了這個研究的關注方向與思考取徑。

職是之故，雖然這篇論文係以情感為題，但它較不是作為一個操作的具體分析項目，而是作為理解一群碼頭男性勞工其生命世界的一個取徑；再者，在運用

⁹這裡的概括性說法，為的是突顯有關本論文對情感所選擇的位置，並不能用以解釋這本專書所收錄十二篇文章的各自研究目的與貢獻，關於專書當中各研究成果的逐一討論，請參閱黃應貴 (2002: 362-369) 在《人類學的評論》一書中的分析回應。

¹⁰這個位置轉變的得以成功，並不是只來自於身為一位研究者試圖由圈外進到圈內的努力即可達成，誠實來說，就此次田野經驗，當中有不小的部份是與運氣相關－我的性別、年齡與被報導人們所意識到的特質，關鍵的在不算長的時間裡，將我從研究者角色推進碼頭工人的日常關係，並成為某程度上的圈內人。而性別、年齡與特質之所以能成為重要中介，則與此研究將描繪的勞工情感文化密切相關－它們使我得以成為其情感網絡的一份子，這一點將在下一小段提及。

情感 (affection) 此項目／概念時，為了如實反映在田野中所浮現的事實，它被有目的地與情緒 (emotion) 概念區分開來¹¹；此外，因情感係現身於動態的每日生活，並潛隱在複雜的人際互動與日常細微的行為言談變化當中，因此無法將它(們)自生活情境抽離再予以獨立的描繪分析。故而在這個研究裡，情感並不被放置於靜態的文化框架分析，而是緊緊聯繫著日常生活脈絡，在整體的、移動的真實生活情境中進行觀察理解。而此日常生活係截取自1960年代末迄今的歷史時點，其間，隨著國際貨船的駛進與離開，一群男性勞工在基隆碼頭上及其周邊—包括各餐飲娛樂休閒場所及其家屋—(被)建構其不同的社會生活空間，並進而以此社會空間作為情感網絡的日常實踐場域。我所參與觀察的基隆碼頭工人日常生活，即是發生在國際貨船離開之後，這一小群男性工人所來回流轉的各集體與私人空間。

在此對於以情感作為理解生命世界的取徑的強調，也是為了說明研究方法。這個研究所獲致的情感語料，絕大多數是連繫著敘說者深刻的生命體驗而出現，且，這些生命體驗並不是一開始即被我—一個研究者身份(也可能正是一個公眾的客位觀點)—所觸及，它們是在我成為這群碼頭工人的人際／情感網絡一員之後，才逐漸現身。這段意料之外的過程，幸運的引領我穿過稍早所述—公眾對底層勞工的簡易圖像，而得以進入這群碼頭勞工真實的社會生活—一個由情感所建構的男性生命世界、一個無法在一開始即被作為一個可具體操作的訪談項目。

上述立場的說明，為的是突顯在此研究裡，正因為男性情感的隱微難以觸及，方得以通過此取徑，重新看見與理解該群體可能長期被學界或公眾遺漏的面向；也正因為研究者必須在進入主位視框之後，才得以更深地看見了情感的動態進程，以及牽動情感文化背後的政經力量—碼頭男性勞工的情感，如何因國際政經力量的牽動而呈現細緻轉折，而此動態情感樣貌的浮現，才使得這個原本預期關注碼頭勞工社會生活情境的研究，意外看見了更深層的情感文化意涵，並成為重新理解這群碼頭男人們的重要取徑。

以上，形成這篇論文第二章到第四章的書寫策略與架構。這幾篇章節的安排，除了一部份為了讀者閱讀上的流暢而在呈現次序上有所調整，大體而言，節次的出場次序也是在八個多月的田野生活裡，這群中老年男性工人在我面前漸次揭露其生命世界的過程。

¹¹如註8。

他們在世界經濟體系與基隆／臺灣展開接連的歷史時空下，由外地移入基隆碼頭集結，進而在 1970 年代左右至今、在國際貨船及文化價值所共同編織的社會情境裡，所建構的三種不同社會生活，此不同社會生活在當地形構出三個歷史時期，因此，此不同歷史性的形成，不是來自歷史、社會、經濟或政治學的區分，而是植基於這群基隆碼頭男性工人截然不同的日常記憶，以及，對自我與外部世界的意識改變。此外，他們在敘述各個年代所自然流露的不同語調、表情、用語，也幫助我去理解、轉譯與劃分這些語料背後所承載的不同社會歷史意涵。

採取此位置以進行轉譯與劃分的目的，為的是盡可能在再現這段歷史時期時，能呈現的是這群男性工人—作為主體—所身處的歷史感；同時，也為了在此基礎上，逐步回答這個研究所提出來的問題：在國際貨船開進與離開基隆港期間，這群碼頭工人的社會生活被捲入什麼樣的生命世界？他們的生命處境又是在什麼樣的歷史社會文化脈絡裡生成？

因此，第二章〈基隆碼頭工人的形成〉所描繪的，是 1960 年代末這群由外地移入基隆的男性工人，如何因著血緣、地緣與業緣（被）分批集結到基隆碼頭上；以及，他們與 1970 年代因運輸工具機器化而浮現的新碼頭勞工—貨櫃車司機，如何因龐大的數量進而在當地建構了特殊社會生活樣貌；且，隨著當地在國際政經版圖中的改變，其社會文化情境如何細微卻深廣地牽動這群男性工人的生命世界，所進而自 1960 年代末迄今，集體有意識或無意識析分出的不同歷史性。此歷史進程，被這群男人以不同的日常記憶、自身與世界的關係、對自身處境的意識等，組構成三種在此歷史舞台上的不同生存感，這些內部意識、生存感的轉變，是最難被公眾觸及、卻也正是有意義且真實劃分其不同生命世界的分水嶺。

在這個研究以此作為劃分的分渠，主要有兩層意義。在一方面，是為回應公眾—普遍以經濟數值或傾向於菁英視框所主導的分類方式—所無法照見的勞工面向，以避免因客位劃分方式，所無法反映這群主體在面臨複雜世界政治經濟歷史結構時，由其真實生活所組構的截然不同歷史感，以此小心謹慎使免於生產出脫離主體事實的失真歷史、知識。

而在另一方面，以勞工內部意識與生存感作為不同歷史性的劃分，既是為了進入這群不同於菁英敘事的主體視框，將詮釋權歸還於這群置身於該段歷史的龐大人羣，更是為了在其內部意識層次與真實生存感當中，發掘可能仍未被觸及的處境，以探究在全球化的情境下，地方社會—作為一個行動主體—能夠如何回應？也因此，這份研究結果遂而得以發現，由文化情境所實際牽動的行動者意識及其

生存感，將在地方社會被接連與掛斷之間，介入並成為關鍵性的第二階段——一個中介的機制；故且不論地方社會是否將在此階段催化或抑制人們的行動力，至少，它將掛斷向後推至第三階段，轉由文化情境與行動者意識兩者，實質構造了地方社會在全球經濟線所掛斷之後的歷史過程與結果。

總的來說，此植基於主位的歷史性區分，既是為回答這份研究所提出來的問題，也是進而必須因反省知識來源所採取的立場，因此，第三章〈消失的伴文化〉與第四章〈失聲的男人〉的所有描繪或詮釋，都必須以第二章作為必要的歷史文化場景。

如果抽離了第二章碼頭工人如何形成的社會歷史脈絡，我們將無法理解這群男性勞工伴文化所指向的複雜歷程與社會文化意涵；而抽離脈絡式的視框，將導致將此勞工情感文化予以簡化或侷限為男性勞工對婚姻關係與制度的違背，以致難以看見此伴文化所揭露的重要訊息——情感文化背後的政經力量與文化情境，如何共構行動者的總體生活——從碼頭上的工作情境、到碼頭外的社會生活、家庭內部的關係互動，以及，隱微卻鉅大的行動者意識層次、生存感的翻轉。

〈消失的伴文化〉以碼頭工人情感文化的生成與消失歷程的細描，循著第二章已浮現的三個歷史性，再細部放大由國際貨船與當地地理社會環境所共構的碼頭工人特有時空間結構，如何催化這群男性工人在此歷史進程裡，孕育特有的情感文化與社會生活；以及，在國際貨船逐漸離開之後，政經力量如何接續將工人們接引進入截然不同的社會生活。此間，因空間上的層層驅趕、移位所被捲入的生命世界樣態，是這群男性工人孤身的開始——碼頭上與碼頭周邊社會關係的消失與崩解，成為工人在意識上與物質條件上的第一重集體墜入底層。

接踵而至的是，當政經力量將碼頭工人逐出碼頭與周邊生活空間之後，地方社會的文化情境進一步在這群男性回返家屋之後，接續預備了另一層的墜落處境。第四章〈失聲的男人〉的書寫焦點，試圖跟隨碼頭工人進入家屋、在每天周而復始的日常生活中，以微觀視框梳理出這群男性更清晰立體的生存感、逼視文化情境如何得以接續國際市場經濟、國家政經的力量，使這群男性工人在被國際經濟線掛斷而「不像個男人」後，繼而關鍵性地在家屋裡，建構這群男人的集體生存感——失聲的（男）人，以回答此間的雙重墜落底層是如何發生。

這三章彼此緊密相關、無以獨立檢視，如果我們以舞台作比擬，全文係以不同鉅視或微觀的場景，以及上場人物作為章節區分。〈基隆碼頭工人的形成〉在

描繪這群中老年男性如何在年幼時（被）集結於碼頭的歷史社會情境，且，此情境緊緊扣聯著基隆／臺灣在世界經濟版圖中所處的位置，依此架構出這群碼頭男性工人出場的歷史舞台；這一章也同時建立了全篇論文所欲照見的時間軸，而在此時間軸裡，第三章〈消失的伴文化〉即在揭露這群男性工人如何在碼頭上與其周邊集體建構勞工伴文化，它正如實反映情感如何能構成其社會生活的核心，但也進而預告了在伴文化的消失之後，在第四章〈失聲的男人〉所將帶來的最終苦境。之所以使用苦境，而不是苦難，是因為這群男性工人所身處的，並不是為公眾—甚至其自身—所顯而易見的偌大災難，那是根植於內在感受的心境，它如同文化所佈置的生活情境，細微但深植普遍存在於日常行止之間，正因為此苦楚的隱微特性，更突顯也強化了其間無以分說的苦。

但，由失聲男人所隱喻的苦境，是否將是這群碼頭工人最後的故事結局？如果答案是肯定的，那麼，在歷史總是持續在發生此前提下，此苦境是否能被改寫？又，能被什麼所改寫？而，這是獨屬於基隆碼頭工人的特殊境遇嗎？如果不是，透過這群工人所被揭示浮現的生命世界，我們能由中獲得什麼啟發？這些問題都將是第五章〈討論：無以為（男）人〉的重點。

透過這群碼頭工人生命世界的展現，我們得以不只是站在適應的功能觀點來評估情感在不同社會文化或社群的價值，而是以文化實境與長時間的觀察，以情感作為更深層進入社會文化與個人世界的可能途徑，同時，也看見了情感對於社會生活的普遍影響，也許，這能使得此個案研究不只是某特殊情境的情感反應，而是對地方社會或男性勞工更具解釋力的研究結果。

總上，此研究成果的書寫架構，正是這群男性工人在全球化情境中所遭逢的處境，以及，當中轉折之所以發生的關鍵面向。

完成這個研究的田野歷程共有兩階段¹²，第一階段始自 2009 年 7 月 7 日至 2009 年 9 月 10 日的田野可行性調查，以及 2010 年 8 月 9 日到 2011 年 1 月 20 日的第二階段近六個月的正式田野。除了部份資料分別來自四位報導人的配偶與子女、卡拉 OK 老板、三位貨櫃船上的臨時工，以及四位女性食攤小販（當中有

¹²在結束基隆的田野之後，得知一位報導人的子女在廈門（港）工作，為跟隨其移動，我申請了中華發展基金會的獎學金，得以順利在 2011 年 7、8 月到廈門進行另一個階段的田野。廈門兩個月的短期田野，所呈現截然不同於基隆的社會景像，使基隆田野所獲致的圖像益加清晰，重要的影響這篇論文所決定採取的成果定位。但，基於幾個狀況以及田野實際所蒐得的資料，同時，也在考量自身能力與時間的限制之下，我並沒有將這兩個月的廈門田野資料放在此次論文的正文與基隆田野一併討論，而單獨將其所獲，以附錄型態作為暫時的成果位置。

三位是報導人的配偶／女朋友)，其餘大部份的語料，主要來自總計二十三位報導群：他們分別是同一家裝卸公司其中的十八位裝卸工人，以及同一車隊的其中五位貨櫃車駕駛；當時年齡介於三十三歲至六十二歲之間；除了一位未婚，所有人都是已婚或曾有婚姻關係的男性；有九成左右不是在當地出生，且都在成年之前隻身或與父親移入基隆、碼頭裝卸工作皆是第一份工作；不論是否為在地人，他們目前都住在基隆，只有一位工人自己住在當地，他的妻子與子女則長期留在老家照顧娘家的母親。

我所接觸的第一位報導人，是請託朋友介紹「在基隆工作的人」而認識，接下來所有與當地人的結識，都是沿著第一位報導人的人際網絡、再到第二位報導人的人際網絡、第三位...而串聯起來，直到認識欽仔與阿興¹³，因為他們的熱心與友善，很快地我認識了他們所分屬的車隊及裝卸公司，才開始結構性的以他們及其同事－基隆碼頭上的男性勞工－作為主要報導群。

田野地點則隨著不同報導人的日常生活涵括基隆碼頭、候工室、茶店仔、海岸、小吃店／攤、船艙（包含貨櫃船及散裝船）、六位報導人的住家，以及三次坐上貨櫃車副駕駛座跟車的全日參與觀察。觀察時間點除了密集的日常生活參與，尚包括兩次夜班工人裝卸工作、兩次凌晨小販的食攤準備工作。田野期間我與一位女性報導人及她行動不便的丈夫同住，這位健談的年長女性報導人在日常所提供的豐富語料，成為日後我能快速的整合這群碼頭男性敘事的重要線頭。

此外，要特別說明是：這篇論文所指稱的碼頭工人，被界定為工作空間在碼頭上的勞工，但不包括碼頭上的公務員；而十八位裝卸工人所提供的田野素材，僅能代表當地「正規」裝卸公司，較不能代表當地－約佔半數－透過人力公司仲介臨時工的裝卸公司¹⁴；五位貨櫃車司機及其家人，亦僅能代表當地靠行的契約車司機，無法用以解釋隸屬於運輸公司員工的司機。

此次田野調查約有三分之一的語料是閩南語發音，但礙於自己書寫與語言的限制，本論文仍直接轉譯為漢語，唯對於本研究賦有高度關鍵意義的辭彙，在文

¹³ 由分散的報導人到確定主要報導群，並沒有花費太長的歷程，欽仔的貨櫃車隊是在田野可行性調查的第一個月即開始接觸；阿興和他的裝卸同事們，則在第二階段正式田野的前幾天，透過欽仔妻子的表姐夫介紹他以前在碼頭的同事而認識。這段快速即得以進入的碼頭工人網絡，正反映當地產業與港口的高度相關，以及碼頭工人在當地所占的高比例。

¹⁴ 有關這群臨時工的情況，我在田野期間透過報導人而大致對該族群的處境有粗略的意象，曾有一位報導人以「壓榨」形容這群看似隸屬於裝卸公司，但實際是可隨時被更換、替補的「物件」的處境。在這個研究裡，因為未有足夠的田野資料無法有實質的關注。

中則以原音（閩南語）呈現，拼音的部份，在比較數十種現行閩南語辭典之後，選擇最符合報導人發音的〈教育部臺灣閩南語辭典〉為參考文本，在辭彙的釋義部份，我以發音人如何描繪與界定該用語為準，但亦另在註腳引注〈教育部臺灣閩南語辭典〉的釋義以為讀者參考；此外，在資料取舍上，為使文中所引用的敘述能達到充份描述以及盡可能由報導人發聲，在總計三十餘位報導人所提供的豐富語料中，在其敘說需具有代表性的前提下，最終在文本中所呈顯引用的語料，多以敘事詳細的報導人為主；此外，因為此論文的核心關懷係焦點於男性勞工意識，田野期間所蒐集來自六位工人配偶的女性語料，絕大部份未在文本中出現，但這六位女性的詳細敘事，不只關鍵地避免了我對於碼頭男性工人生活世界斷裂式的理解，更是我來回參照男性勞工敘說的重要圖軸，女性所提供的素材，正是使男性勞工的圖像得以有意義浮現的必要背景。

最後，雖然大部份報導人對於是否要讓自己的名字現身，都表達無關緊要的立場¹⁵，但基於研究者的責任，為了避免日後可能為他們帶來困擾，我在文章中所使用的人名皆為化名，且，在不影響材料真實性的原則下，對於可能辨識其身份的資料也進行極小幅度的改變。



¹⁵ 我認為他們在此問題上所抱持的無關緊要態度，正是作為展現對於我的義氣與不計較—而這也是碼頭勞工情感文化的重要基底。

第二章 基隆碼頭勞工的形成



圖 2- 1 臺灣地圖。基隆市位於臺灣東北端，所臨海域為東海，基隆港即緊臨東海而築。(來源：google 地圖，<http://maps.google.com.tw>，2012，3 月 10 日)

前言

基隆市地處臺灣北端與東北端的會合處，由地圖上看來，正位於臺灣最北端 U 字型海岸線的最底部，此 U 字型的海域被稱為東海，日治時期，基隆港即緊臨東海修築而成，作為殖民國與南方貿易的轉運港¹⁶，並廣召男性進入碼頭工作，這群在碼頭上以體力搬運船上貨物的勞工，被稱之為クーリー (*guli*)¹⁷。1984 年，基隆港乘勢於日治時期既有的港埠建設與足夠停泊大型貨櫃船的先天條件，躍居為世界第七大貨櫃港，基隆港頻繁進出的國際貨櫃船，迅速帶動了基隆市商家、人口的激增，相關產業如報關行、貨運行、委託行、酒吧等在碼頭周邊因應而生¹⁸，穿梭基隆碼頭上的勞工，也不再只有徒手裝卸貨物的 *guli*，還有因輪船貨櫃化而新生的新勞工—開著巨型貨櫃車的駕駛。

然而，基隆港的貨物裝卸總量自 1995 年開始明顯進入衰退期¹⁹，約當同一時期，基隆市亦開始出現居高不下的失業率與負成長的人口數²⁰。本章所描述的，即是在這些數值底下（抑或之外）所真實流動的社會情境：在國際貨船開進與駛離基隆港的歷史進程中—特別是 1960 年代末至今—這群當代碼頭勞工與地方社會所交會而呈現的不同的歷史性。



¹⁶ 《基隆市志》卷四〈經濟志交通篇〉（蕭再安，毛松 2002: 174-175）

¹⁷ 雖然大部份的有關碼頭勞工的研究，皆以「苦力」作為碼頭工人的指稱，主要採其勞動耗力之意。但據我所接觸報導人使用「苦力」此辭彙時，發音較近似日語的クーリー (*guli*)，而不是中文的「苦力」；此外，他們對於現今仍大部份自稱 *guli*，絕大多數都表示是延用日治時期對碼頭工人的指稱，而較不是用以指涉自身目前所從事的工作是身體勞動的苦力工作。因而，本論文運用「苦力」此辭彙時，是指其所身處的歷史的特性，而不是指稱碼頭工人，而以報導人的語彙 *guli* 稱碼頭裝卸工人。

¹⁸ 《基隆市志》卷二〈住民志戶口篇〉（鄭炳煥 2002: 140-153）。

¹⁹ 同註 1:299-230。

²⁰ 據行政院主計處的失業統計，除了台北市高雄市，台灣各縣市的失業率自民國八十二年（1993 年）才開始有數據。以性別為項目，在男性部份，基隆由民八十二年到民國八十九年年皆為全台灣第一或第二高，至民國九十年，全台灣各縣市男性失業率普遍提高，基隆市的失業率亦提高，唯增加比數不若其他縣市大幅，因而男性失業率與其他縣市相差不大，民國九十一年亦如此，但同年，基隆的社會增加率則首次出現負成長；然而，自民國九十二年至九十七年，其他縣市男性失業率稍有降低，基隆市反升，再次在首位及第二位間徘徊。女性部份，基隆失業率在民國九十年之前，與男性相同，皆佔全台灣首位，唯民國九十二年至九十七年，相較於其他縣市的增加，基隆女性失業率變化不大，因而相對在排名上往後移動。此點與男性有很大的不同。

（<http://www.moi.gov.tw/dsa/>，2009 年 7 月 2 日）



圖 2-2 基隆市圖：右上角延伸進內陸的海域，即為基隆港，沿著港灣的紅色區塊，即為基隆市街（亦可參看右下角街道圖），不難看出基隆港、市於地理位置上的緊密相連（來源：台灣省概況圖 1961: 77）。

苦力²¹年代

日治時期結束後，依恃日本在基隆港的開發與臺灣在全球的經濟位階，1960、1970 年代的基隆港，為基隆市帶來清楚可見的經濟榮景，除了起自日治時被積極發展的漁業及少部份礦業，工業與港口相關產業如碼頭裝卸搬運、委託行、報關行、倉儲業、餐飲、娛樂在此時期更形蓬勃發展，因而在當時，吸引了新一批由外縣市移遷來此落戶找工作的勞工。需要特別一提的是，在上述諸多新興產業中，碼頭搬運工作顯得最耗體力，且工作環境不舒適，當地人在仍有其他工作可供選擇的前提下，鮮少進入碼頭成為裝卸工人，因此，這裡的碼頭工人幾乎來自外縣市，他們大部份出身於務農家庭²²，也有部份是聽聞基隆碼頭外快多，而辭掉原本的工作移入基隆。

²¹ 如註 2。此處所使用的「苦力」，是用以指稱 *guli* 在 1960 年代末在當地所構成的歷史性。

²² 對照附表 1，顯見自民國五十七年（1968 年）開始，農家所得來源中，由農業所得所占比率開始出現下降，由往年的六成五降至五成左右，隔年（1969 年），更開始急速下降。可看出報導人的說法，正反映 1960 年代末臺灣農業所得與勞動力的變化。

當時，碼頭的所有裝卸業務係由基隆碼頭工會所承攬，工會管理階層有兩類一隊長與班長，隊長分層管理各班，各班設置班長，由後者直接負責各班所屬工人的排班。此組織型態係緣自日治時期結束時，港務局為解決當時碼頭上缺乏組織管理的紛雜包工景象²³，於民國三十四年開始進行工人登記並予以編列班隊，在當時，計有五十位班隊長，由班隊長共同出資先行代墊工資、統一以輪流調派方式負責碼頭裝卸工作，兩者皆未實際參與貨物的裝卸²⁴，主要工作在負責招募、管理各班隊工人，時稱「五十公司」²⁵，五十公司進而在隔年成立基隆市港埠裝卸職業工會，工人為當然會員。

班隊長為了提攜親人也為了便於管理，各班班長通常都回老家募集工人²⁶，形成了碼頭上依不同家鄉而各成關係網絡，當中，以來自三個縣市的工人人數最為龐大，在碼頭上分別被稱之為宜蘭幫、鹿港幫與清水幫²⁷；除了藉地緣所拉引的工人，港務局另於民國四十五年開始，與基隆碼頭運送業職業工會合辦碼頭裝卸人員養成班²⁸，招募勞工以培訓當時碼頭所需之工作類型，依其在養成班的成績表現，由班導師在其畢業後分發到碼頭上，而養成班的招生對象則限定為既有碼頭工人子女，這使得這群來自外地的碼頭 *guli*，在進入基隆碼頭後，益加形成自外於當地的關係網絡。

民國六十年以前，工會除了各班隊長所管理的工人會員，尚有約一群編制外的雜工／臨時工，當時被通稱為 *suánn guli*。*suánn guli* 的形成，主要與當時工會所編制的工人數量仍不足以吸收所有碼頭工作有關：因為工作繁多，碼頭工人在有限上工時間所能完成的裝卸量並無法支應所有工作，結果形成工人往往傾向挑

²³ 同註 1: 365。

²⁴ 據報導人所供資料班隊長的薪水係扣港務局所給付的工資總額：「班隊長...的收入就是靠我們這些人頭啊，因為港務局要付我們工資，班隊長再從裡面扣掉他的薪水，剩下的再分給工人，沒有人知道他們實際拿多少」。

²⁵ 參考自基隆市碼頭裝卸搬運職業工會的〈本會沿誌〉（2011年，未出版）。五十公司此稱呼約莫只有現今六十歲以上的年長 *guli* 才知道此稱呼，較年輕的工人因為不在當時代，所記憶的最初始工會，即為基隆市港埠裝卸職業工會。

²⁶ 就當地人與報導人所述，早期基隆在地人不做碼頭，雖然收入較一般勞工高，但在在地人覺得太辛苦，在地勞工大部份到中船「做燒鐵仔」。即使有 *guli* 是在地人，亦通常是在轉行之後才進碼頭，不同於外地來的 *guli* 係直接投入碼頭工作。

²⁷ 亦有另一種說法是分為宜蘭幫、鹿港幫與大甲幫。當我再進一步問報導人為何有大甲幫與清水幫的不同分類時，他們的回應大多表示清水和大甲都一樣，不論清水幫或大甲幫，都指涉包含臺中的沙鹿、龍井、清水、大甲等台中的靠海鄉鎮。

²⁸ 據基隆港務局員工訓練所第十三期《學生畢業紀念冊》〈本所簡史〉，養成班在民國五十三年（1964年）之後，改為基隆港務局員工訓練所，其訓練期間由民國四十五年的三年、五十五年縮短為一年、到五十七年延長為二年，依訓練內容及學生畢業後的工作狀況，共歷經三次不同訓練期間的調整。

選較易完成的工作項目，更耗體力的項目被擱置，班長因而另尋工會之外的臨時人力—回家鄉召工或現有工人的親屬，進而逐漸形成正式工會所屬工人之外的一群散 *guli*，這群編制外的雜工在碼頭上負責的工作項目自然是正式 *guli* 所未處理的工作，因而幾乎都擔負較粗重的工作。

在鼎盛時期，基隆碼頭上的工人共有六千三百餘位²⁹。這群由外鄉移入的勞工泰半為單身男性勞工，即使已在家鄉成家，也通常因仍有上一代需照護，而由配偶或一位已脫離襁褓階段的子女留守家鄉以陪伴老一代，自己隻身離家先進碼頭，而後，或由於上一代已過逝、或子女已屆可進碼頭工作年齡等因素，再舉家移入基隆。

現年六十五歲的李永發，父親原本跟著日本政府在臺中梧棲港作工程，在日治結束後，他的父親離開梧棲到基隆碼頭當 *suánn guli*，李永發與母親留在家鄉照顧祖母，直到六、七歲，他才跟隨著母親搬到基隆與父親同住，成年後再跟著父親進碼頭工作。

因為正式的 *guli*，重的、不好做的工作不做，(班長)就有找一班臨時工人弄一個 *suánn guli* 班，班長也輕鬆，因為他是行政管理的，沒有工人上工他正好可以休息...*suánn guli* 做的是較粗重的工作，像是搬尿素、糖、塩。尿素最吃力，天氣熱，尿素會出水，會滑，很不好搬，天氣冷，又硬得跟石頭一樣...*suánn guli*...不是正式編制的，所以沒有有牌(指通行證) *guli* 的福利，沒有三節獎金、不能領夾克、雨衣、雨鞋，都要自己花錢買，薪水也少很多...後來 *suánn guli* 有抗爭。(田野記錄—李永發)

因為 *suánn guli* 並不隸屬工會的正式會員，進碼頭時常需借戴 *guli* 的工作帽以假冒正式工人通過管理哨，他們既沒有工會所發的通行證，也未能享有工會所提供的福利與薪資保障。*suánn guli* 開始出現集體抗爭，並在 1972 年獲得國家的回應—港務局再次招考碼頭工人，一千二百餘位的 *suánn guli*，全數轉為「有牌」的工會會員。這張工會所製發的通行證，不僅意謂碼頭工人擁有穩定的收入³⁰、享有工會的諸多福利，在當時，它更是可實際轉化為經濟資本與階級的表徵。因為碼頭進出貨物繁多，不少貨主為求自家貨物能最快被處理，或者人情上對 *guli* 體力勞務的感謝，在倉庫與貨船之間的貨物裝、卸、搬運等不同崗位上的 *guli*，

²⁹ 1972 年碼頭工人總數達 6,304 位，同註 1: 366。但就現有資料，不確認該人數是否包含 *suánn guli*。

³⁰ 一位現年六十歲的 *guli* 告訴研究者：「民國六十一年時候，外面的工作每個月大概一千多塊，當時碼頭(徒手工)一天四十塊，比外面好一點。到(民國)六十二年，碼頭每個月領四仟塊，到民國六十八年，領一萬多塊錢，在當時，在碼頭工作算是鐵飯碗」。

幾乎都有被動或主動而獲得的額外收入³¹，這些外快經常高達本薪。因此，當時 *guli* 的通行證不單作為通行碼頭之用，還能在當舖質押借貸—當時領有高薪卻不敷使用、「拿牌仔去當」的工人並不少見。此外，值得一提的是，基隆港作為一國際港口，對於碼頭工人而言，當時國際貨船所大量載進的貨物，像是冰箱、進口飲料等少見奢侈品，都讓他們對於每日所接觸的貨品感到珍奇，再加上當時碼頭管理並不嚴格³²，許多 *guli* 家裡也或多或少陳列著自船上取得的物品，對 *guli* 而言，這些物品代表他們在碼頭上所接觸的「繁榮進步」世界，同時，也聯結著自身在此場域所獲致的豐富經濟與關係網絡意象³³。於此同時，工人們所身處的外部環境，進一步關鍵性型塑其社會生活、使其捲入特殊消費習性，在此生活實景裡，工人們所進而建構的自我意識，是身為有才調 (*tsâi-tiâu*³⁴) 的階級：

基隆多雨水，所以都是室內的活動比較多...通常(我們)喝酒唱歌都是中午比較多，晚餐也是...找(同事出去)喝酒就是打算請人代(班)了啦，沒差那一千塊啊，當時外面一個月大概七、八千吧，我們做三或四個小時，就有一千三了啊。固定的(工資)是八百，船公司會另外給五百的獎金，算是謝謝我們。(田野記錄—李永發)

早期基隆經年多雨，當地的公共空間、商業與休閒型態幾乎皆朝向室內發展，再加上地狹人稠，可運用的室內空間極為有限，形成空間運用的朝「上」發展—建築物面寬窄小、樓層往上建造。二樓以上的樓層使用，不只做為住家之用，在當地更被發展為各式不需大量營業空間的商業活動場所，這些商業活動主要為兩大類型，一為報關行，另一類為兼含餐飲的娛樂產業，如卡拉 OK、茶室、酒家等。這兩者在本質上都因港口而發展，而後者的形成，特別與龐大碼頭工人群特有的工作時間相關。

二十四小時不定時進出的國際貨船，形成碼頭工人以停泊貨船為核心的日夜輪班工作型態—當貨船進港，工人需盡可能趕工以利貨船儘早離港；當船未進港，工人亦不能離開碼頭太遠，必須待工以期隨時被班長叫喚並及時進碼頭。待工之

³¹ *guli* 的外快，除了來自貨主、船公司，尚有第三個來源，一位報導人說：「那時候班隊長給你都是有多給的，當時譬如一噸白天是一塊錢，上半夜是一塊半，下半夜是兩塊，班隊長送數字給港務局，都會給你溢報。」

³² 當時有不少碼頭外的人，透過碼頭上的層層關係，以損壞品的溢報或其他方式，大量蒐得貨船上的進口商品，再予以轉賣。

³³ 此結果不只使這群碼頭工人在當時代的工作情境裡，充份覺知到自身的價值，也在之後，關鍵性的牽動著其生命世界，因此價值感的生成，根植於文化所賦予如何界定男人能力感的取徑。至於文化如何重要的形構與牽動這群男性覺知自身價值、其與世界的關係及其整體的生存感，將分別在之後兩章論述。

³⁴ *tsâi-tiâu* 釋義：能力、才智、本事。

必須，以及，因產業特性所建構不同於家人或當地其它勞工的特殊活動時段，進而發展出兩種碼頭工人主要的群聚式待工空間－工會所提供的候工室，以及，碼頭附近的各式餐飲、娛樂性質的商家。

當碼頭上的工人必須周期性且密集停留在碼頭周邊待工時，前述兼含餐飲的娛樂產業，其所需相對需隱閉性與可大可小的空間特性，不只良好適應了當地可提供的生態環境，也恰好銜接上了這一群碼頭工人待工之所需，並與前述工人所擁有的經濟資本，共同催化了這群龐大勞工社群的特殊消費樣態與產業型態－1960年代末、1970年代的基隆港，周邊滿是林立的各式小吃店與各類室內娛樂產業。王女士，六十餘歲的茶店仔經營人，敘述 1970 年代基隆娛樂產業的熱景：

民國六十幾年的時候（茶店仔）就很興盛，這裡一整排都是，有卡拉 OK³⁵、酒店、阿公店啦，阿公店就是地下酒家，以小吃店的名義，裝潢就沒有酒家那麼好，茶店仔比較是基層的...還有清茶館，就好朋友約在這邊聊聊天、喝喝茶、唱唱歌啦，它是沒有小姐坐枱的，一壺茶幾百塊這樣。

王女士口中的「基層」，除了 1960、1970 年代的 *guli*，還包括 1970 年代初形成、盛行於 1980 年代的碼頭新一代勞工：貨櫃車司機。1960 年代，歐美運輸業開始發展巨型包裝方式運送貨物以降低營運成本，緊接著，國際航線上的貨船隨之貨輪化，臺灣於 1960 年代末出現了第一座臨時貨櫃輪碼頭³⁶。當第一座用以裝卸貨櫃的橋式起重機建置在基隆碼頭上時，在碼頭貨輪邊穿梭往來的，不再是一群或徒手或開堆高機裝卸各式散裝貨物的 *guli*，而是十層樓高巨型橋式機底下一輛輛穿流的大型貨櫃拖車。

但，巨型裝卸工具的進入，並不意謂 *guli* 與國際經濟市場接連的立即消失，相反而諷刺的，在即將被掛斷的 1990 年代末，碼頭上的勞工（包括 *guli* 與貨櫃車司機）在 1980 年代所經驗到的，卻是擁有最富足資本的年代，一個被碼頭勞工稱之為「踩到的都是錢」的時代。

工人「頭家」時代

³⁵ 感謝口委陳信行老師提醒，卡拉 OK 應在 1980 年代之後才流行於臺灣，因此 1970 年代基隆應該尚未出現卡拉 OK。關於此點，依我目前對田野與報導人的理解，報導人在此處提及卡拉 OK 此說辭時，應係立基於對當時各娛樂產業盛況的概述與普遍的繁華記憶，因而出現的口誤。口試之後我再返回田野確認，亦證實上述推測。

³⁶同註 1: 180-183、458-459。

碼頭上生產工具的改變，預告絕大多數徒手工作的 *guli* 們即將（被）退出市場。然而，當碼頭剛開始機械化時，國家政策未變、工會仍持續提供龐大 *guli* 工作權與工資的保障，即使工作量因機械而驟減，但上工的人數與工資並未刪減，這使得 *guli* 的工作情境隨著生產結構改變產生偌大變化—工資不變但上工時的空閒時間卻陡然湧現。

於是，開始有 *guli* 以四六或三七分帳方式，請另一位 *guli* 代班，自己再另行在碼頭外找一份工作或開始學著買股票投資或提早退休賦閒在家，時稱「工人頭家」，因此，不論找人代班或幫忙代班的 *guli*，幾乎都月領兩份工資，當時，隨著逐年調整，工人們月領的本薪即已達四至七萬。*guli* 此時所普遍經驗到的是「晉身」的開始—一個工人變頭家的年代。

因為人多工作少，即使幫他人代班的 *guli*，常是白天班接著晚上班，但因上工時有另一組可彼此輪替休息，因而體力上並無因代班而有體力無法負荷的情況。此時，當地的娛樂產業愈形發達，但其促成的背景因素已不同於苦力時代，早期的娛樂消費既是由於候工時打發時間之必要，亦是作為犒賞自己工作上的體力勞動。在 1980 年代月領雙薪、工作輕鬆的氛圍下，苦力時代發展成形的娛樂產業更加成為工人們活躍的公共空間，基隆夜生活此時愈加活躍：

我曾經和一個 *tàu-ê*³⁷，就是我做白天他做晚上，或是他做白天我晚上，他有一整年都沒有來上班，都沒有看到他...他的班都我代，我幫他領薪水，拿走八千塊、三成，剩下的七成是他的，我每個月都記錄下來，之後碰面再拿給他。當時做一休三，也沒什麼工作量，所以接著做日夜班沒什麼事...大家只要做二十天，就拿十幾萬的薪水³⁸...那時候錢很多，每個人身上都會帶個四、五萬，以備不時之需啊（笑）...賣吃的會說：碼頭仔做一攤，卡贏海三廠做三攤，因為碼頭工人常常一坐下來，點個酒小菜的就一、兩千，海三廠的員工就一個人可能一個麵、飯、幾樣小菜一百塊這樣（笑）。（田野記錄—李永發）

³⁷ *tàu-ê* 辭典釋義：組合。

³⁸ 關於田野期間每月報導人所表露苦力時代與工人頭家時代的工資，彼此間有不小的差距，就此次田野經驗而言，我認為此現象與以下三種情況有關：主要原因可能與當時代 *guli* 們每月收到的工資包含了固定的本薪與各自豐厚的不定額外快，以及身兼二職，因此，工人們之間確實有可能因為所在工作崗位的不同，而有不同的月收入；第二個少數原因亦可能源自工資偶有遲發情況，因而工人們偶有同時補收到兩個月工薪的景況。然而，不論是否每月工人的收入是否等同此處報導人，他們在表述當時代的工薪時，所共同指涉的卻是真實的存在感—優渥的經濟生活與繽紛的社會情境。

guli 的生活型態，正反應當時基隆甚至整個臺灣經濟狀況的活躍，1984 年，基隆躍上世界第七大貨櫃港，國際貨櫃輪船帶來碼頭上的巨型新機器，也帶來新形態的勞工，基隆夜裡活躍的主角，不再只有 *guli*，貨櫃運輸業的駕駛—碼頭上新浮現的勞工社群，也是夜裡穿梭在各休息娛樂場所的要角。但兩社群不論在組成結構或形成背景上，都不盡相同。

不同於來自臺灣東北部或中部的 *guli*，貨櫃車駕駛有很高的比率是當地人與鄰近的北部住民所構成，他們與 *guli* 同樣被 1970 年代當地的經濟繁景所召喚，因而絕大多數人都是在未滿二十歲前或已完成或未完成某階段的學業即進入職場，但不同的是，因為地緣關係，他們比外來 *guli* 擁有較足夠的關係網絡，得以較自由轉換於當地碼頭外的各種工作，並在 1980 年代，當全球經濟市場因運輸貨櫃化而即將掛斷與 *guli* 們的接連時，這群當地勞工為看似自主性高、能自由移動的運輸行業特性所吸引，即刻成為全球市場新的接連對象。

貨櫃車依其所有者分為兩種類型：公司車與契約車。前者的貨櫃車由公司所有，司機為公司所聘僱的員工，有固定工資與工時，並按公司規定輪日夜班；後者的貨櫃車為司機所有，司機以向公司靠行的方式運送其貨櫃，彼此無僱傭關係，司機需自行負擔油費與維修費，司機即為自己的「頭家」，每月收入係依其拖運貨櫃數而定，本研究指稱的貨櫃車司機即為契約車。

契約車司機的收入不論在 1980 年代或當代，收入都比開公司車的司機高出許多，契約車司機每月約有十幾二十萬的收入，因而當資金足夠支付二手拖車的頭期款，公司司機通常傾向轉開契約車³⁹。這群司機由於未實際隸屬於某家運輸公司，但在長期拖運同一家運輸公司的貨櫃後，逐漸形成各關係網絡—不同關係網絡分屬不同「車隊」，同一車隊的司機，原則上都拖運同一家運輸公司的貨櫃、使用同一個無線電頻道、在下班後或特定節日如尾牙春酒，有不定期的正式非正式聚會。

這群新一代勞工與 *guli* 的工作場域，在基隆碼頭上的橋式機底下交逢，但兩勞工社群卻未因空間上的重疊而在社會生活上有所交集，原因主要源自兩者形成於不同的歷史時期，這使得兩勞工群體的構成動力與結果皆有所差異。在 1980 年代貨櫃船繁密進出的碼頭上，兩者交疊的是短暫的時空，不同的勞動條件不僅

³⁹ 契約車司機通常都先以頭期款貸得可堪使用的二手拖車，再開始一邊拖送貨櫃、一邊繼續整修車子其他的小問題，這筆長期的維修費與買車的分期付款，成為契約車司機日後每月為數不小的固定支出。

將彼此工作的區域進行劃分－貨櫃車司機負責停車開車、*guli* 負責在司機停開車之間，為貨櫃車進行裝卸－也區隔出彼此不同的身份認同與關係網絡。因此，即使同在碼頭上工作，*guli* 與貨櫃車司機係依其工作各自發展不同社會關係網絡⁴⁰。

然而，這兩群碼頭勞工－貨櫃車司機與 *guli*，在相同的公共空間擁有各自不同的社會關係，卻有著相似的社會生活－*guli* 早期所形塑生成的當地豐富娛樂產業，順勢在 1980 年代承接了貨櫃司機的社會生活空間，也建構了其生活型態，因此，司機們所直接踩進「賺到翻過去」的行業與社會情境，正是由 *guli* 「工人頭家」所營造的「紙醉金迷」年代。

每每提到民國七、八十年的生活，現在仍開貨櫃車的欽仔，講話的聲調總會高了許多，和大部份的 *guli* 一樣，平常較無表情而顯得嚴肅的臉上，會掩不住笑意的描述他們這群勞工的「以前」：

一個月開個三十幾趟，就有十萬以上的收入...如果工作不爽，就像我們說的：『鎖匙交交就好啊⁴¹』。那時候比較風神（*hong-sîn*，指愛出風頭、臭屁⁴²），從下午兩、三點到半夜一、兩點吧，換三、四個地方喝（指茶店仔或小吃店），花幾千塊坐一整天，見笑啦（*kiàn-siàu*⁴³，指丟臉）...以前錢賺得快，花得也快，吃喝嫖賭。那時候就四處去喝啦。

繁榮的經濟景況，吸引了像欽仔這樣的年輕人轉行，也催化了很多仍在就學、十幾歲的當地人提早進入職場。阿順－欽仔的同事－國中三年級上學期尚未結束，即提前離開學校，因當時學歷不是重要的資本，關係網絡決定其經濟條件－長他六歲的兄長將他引薦進入報關行，在民國七十八年、阿順十五歲時，一個月的本薪加上驚人的外快，他每月大約有六、七萬的收入。阿順以小吃店的景像形容當時的經濟盛況：

有很多外路仔（指外快），這都是除了薪水以外的收入，船公司不去管這些，因為擋了人家的財路，他也不在乎這些幾萬幾千的，重要的是船要進來，（船公司）賺的是幾十萬、幾百（萬）的...你到忠四街郭家水

⁴⁰ 此部份也可由稱呼看出兩群體的區分，我的兩個報導群，分屬碼頭裝卸工人與貨櫃車司機，後者將前者統稱為友耶（指工友之意）而不是稱為 *guli*。

⁴¹ 欽仔在這裡指的是：把車鑰匙交還給公司就好，隨時可以換老闆，因為到處都有公司需要貨櫃車司機。

⁴² 我問了欽仔如何解釋風神的意思，臭屁、愛出風頭，即是他給的回答。*hong-sîn* 辭典釋義：炫耀、愛現。

⁴³ 報導人的意思是丟臉，和辭典的釋義有所差異，*kiàn-siàu* 辭典釋義：羞恥、羞愧。

餃去問，港口很繁榮的時候，中午不到，店裡面每一桌的桌腳都至少放半箱或一箱酒，因為錢好賺、工作又閒。

不難想見當地於 1980、1990 年代初社會生活情境，不只延續了 1970 年代的經濟繁景，更因新勞工群的加入，而更加活躍蓬勃。然而，繽紛的社會生活景象也使得大部份的碼頭勞工都無從意識到一場偌大的改變即將發生，這群碼頭上的龐大群體普遍無法意料在幾年之後，不論是貨櫃車司機或 *guli*，他們都將被捲入一個截然不同的生活世界。

底層年代

對於絕大多數的 *guli* 而言，由工人頭家時代到底層勞工的轉變，是「突然」在幾個月的時間裡完成的，這不是因為 *guli* 們對碼頭機械化所代表意義的缺乏敏感，而是基隆碼頭工會扮演了中介角色—工會長期以來所提供的諸多保障，包括如同公務人員的長期任用保證、薪資、福利與退休金，以及，普遍的豐厚外快等等，將 *guli* 圈進一場錯覺，淡化甚或遮蔽了對貨櫃化與機械化所帶來的危機感，進而加速了在 1990 年代末之後，*guli* 不論在實質的經濟條件、關係網絡或心理層次對自己的知覺等層面，轉而直線下墜、邊陲化。

1990 年代末，國家代理人宣稱為「降低廠商貨主成本」、「提高國家競爭力」與「促使碼頭工人雇傭合理化」，開始進行臺灣四個國際港的港埠民營化政策⁴⁴。繼 1998 年初高雄港棧埠作業民營化的完成，基隆港於 1999 年 1 月 1 日，原本由碼頭工會承攬的裝卸作業亦全面開放予民間企業，這不只是碼頭工人管理組織的改變，它隱含的是國家離開、資本上場—新自由經濟主義（Neoliberalism）的思考邏輯，國家對工人的最低薪資、合理工時、福利照顧等等保障，被視為自由經濟市場的阻礙，對於工人們而言，民營化所意謂的是一個截然不同於以往的世界—資本家的時代⁴⁵。

此時，*guli* 們所被捲入的，不只是與資本家形成的雇傭關係，而是一段—由文化價值信念所促成—從「高高在上」到「被人踩在地上」的意識轉變過程，在新建置的自由競爭市場，不只在經濟資本上，在不同面向的社會關係中，這群碼

⁴⁴ 交通部 <http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/ct?xItem=12963&ctNode=464&mp=1>，2009 年，4 月 8 日

⁴⁵ 此類似說法，普遍地出現於訪談或短暫接觸的敘說中，像是：「現在是老板的天下」、「民營化之後不是對勞工好，是對資方好」...等等。

頭工人更清楚意識到自己的邊陲化—這是一個整體社會生活的全面改變。此改變的發生，雖然始自盛行於全球的新自由主義結合了在地國家的政策，但變革最終能未受阻礙而得以順利進行，關鍵機制在於碼頭工會內部的組織運作。

基隆港民營化前，碼頭上尚未退休的 *guli* 計有二千七百位左右，老陳在民營化前於工會裡任職，他解釋工會幹部之所以願意與港務局合作，同意工會退出碼頭裝卸作業的管理，交由各民營裝卸公司承攬，實際上與工會長期以來的管理方式致使財務困難浮現有關係，民營化的政策，正可為工會龐大的財務壓力脫困：

當時工會已經有自己的問題。民國六十幾年到七十幾的時候碼頭最好，每個月光是（工會要發的）工資就有一億六、七千萬，工會資產就有四、五億。後來有工人開會時提出來：留那麼多錢幹嘛，結果大家就在兩年，以年終（獎金的）方式花光這些錢，兩年的年終大概每人有二十萬，大家不會想到發不出退休金的問題，都想入袋為安。後果就造成兩年以後工會沒辦法支付每個月將近十幾位工人的退休金...港務局要轉民營，（工會）就順水推舟。轉民營（港務局）給的退休金，每個人比原本工會可以支付的還多出一百萬，大家當然都同意。

當時約有七百多位未屆退休年齡、且大多數具備操作碼頭裝卸機械能力的中年 *guli* 並不同意民營化，但工會幹部最終以全體會員舉手表決方式，透過「多數服從少數」完成同意碼頭裝卸業務民營化的決議。

這些反對民營化的中生代大多在 1970 年代初進碼頭，他們經歷了短暫的苦力時代、在經濟資本最充足的工人頭家時代在基隆落戶成家，當民營化政策被主張時，這群中生代的下一代普遍都未成年。當碼頭實施民營化政策時，*guli* 雖然透過全臺灣碼頭工人的串聯與結合地方民意代表，而分別獲得了一筆為數不少的現金，但對於這群中年 *guli* 而言，領到的資遣費不同於退休金，民營化所代表的是，他們即將面臨仍需養兒育女、卻收入銳減、工作未定的不確定年代，當時這群將屆中年 *guli* 共同湧現的茫然與焦慮，由其所處的勞動市場結構改變、人生階段，以及其社會網絡被迫面臨快速重整等三者所共構：

（碼頭）剛開放的時候...攏茫茫渺渺，也不知道要去哪裡。他港務局說保證你有頭路，前半年，你們（裝卸公司）願意進來碼頭，一定要任用原來碼頭工會的人。但是，實際上（裝卸公司）需要的人沒有那麼多，真正到最後留在碼頭不會到八百，那剩下將近二千人，就沒有工作了啊...當初要進來的有十幾個（裝卸公司），他們對碼頭不熟悉，他們都會委託一個人去碼頭找人啊，變成你自己要隨人找啊，變成你如果沒人

要就沒頭路啊...我們的專業在外面沒用...出去怎麼辦?!像我們這種從小就在碼頭的，我們根本沒有其他的謀生技能，我〇〇人，我國中畢業就離開家在這裡工作，你講，要我去哪裡?!我四十三歲被民營化，四十三歲什麼都不行了，到外面去，什麼都不是，你會的人家都不要。年輕的換跑道比較快，像我們是最糟糕的，如果年紀更大的，也不要緊，因為囡仔都大了啊。(田野記錄—阿興)

民營化後，原有的 *guli* 被析分為三群，自苦力年代即進入碼頭的老一代工人順勢退休，另一群近八百位 *guli* 則各自透過不同關係網絡、被打散進入碼頭裝卸公司，最後，更多的是一群不再少壯、仍未屆退休卻未能被圈進民間企業的 *guli*，他們在被圈離出碼頭工作後，與原有的群體斷了聯結，只有少部份工作找到低技術門檻的工作⁴⁶，大部份都被迫處於無工作狀態，喝酒頻率增加，健康狀況普遍不佳，再加上生活中能交集的時空間已不復存在，這群工人與原來的同事通常不再有往來，很多時候，彼此再碰面的時點是某位以前同事的告別式。目前仍留在碼頭上工作的近五十歲的阿松，敘述因工作空間與型態的改變，使得民營化之前的勞工網絡關係倏忽改變甚或消失：

現在除非你們是同學（指同一期的裝卸訓練班）又是同事，常常有機會碰到面，才有可能說有聯絡，有什麼事會找他，不然，你下班後就很累了，也和以前認識的人沒什麼機會聯絡了，你就不會找人家，除非有事，像是前幾天我們同學有一個走了，大家才會說又聚在一起。

而留在民營企業的 *guli*，收入亦已不及民營化之前的一半，茶店仔的公關發現這群碼頭工人上門的頻率愈來愈低、在店裡點的小菜也愈來愈少，*guli*，不再是鐵路街仔或小吃店「最有派頭」的客人，老陳現在最常光顧的小吃攤老板，即替他取了一個外號：「二十五塊」，因為老陳每次的中餐，都是二十五塊錢的陽春麵，不點小菜。阿興進一步描繪民營化之後，這群看似幸運仍留在碼頭上工作 *guli* 的處境：

以前碼頭工會時代，我們沒有所謂主管，自己組工會，我們就是老闆...現在不是，現在我們服務的是航商，航商是付錢的大爺，他說什麼，你一定要先說好，不論你能不能做到...這都是環境訓練出來的。沒有適應期，就在民國八十八年一月一日那天，就要調適好，就像物競天擇一樣...你要在這裡，你就是要忍耐。

⁴⁶ 據幾位報導人所提供的有限訊息，那些已被迫離開碼頭且仍有工作的同事，所轉入的工作領域大部份是大賣場或大樓守衛、開計程車、菜市場小販等等。

然而，實際上阿興所說的忍耐，很快就不足以支應民營十年後的新處境。跨國家的經濟活動，迅速移動著它在全球市場的航線，在資本主義追求更低成本聯同中國大陸經濟改革的背景下，國際貨櫃船的航向隨之改變，進而使得基隆港於1990年代末被掛斷了與全球的聯結。此間，改變的不僅是碼頭工人的工資，也改變了工人的消費型態、社會生活，以及對自己的理解。

2009年7月某日下午，東岸碼頭零星停著幾艘貨船，其中一艘是目前較少見的雜貨船，深達好幾樓層的貨艙，裝著滿載的散貨—預備運往鶯歌製陶用的陶沙，不同於現代貨櫃船用橋式機裝卸，雜貨船需要多位 *guli* 在船艙底徒手將陶沙搬運到吊車的吊箱裡，再由吊車一箱一箱將陶沙吊進岸上的大貨車。一位正在指揮船艙底 *guli* 挖陶沙的工頭，指著碼頭上的橋式機對研究者說：「你看到港口裡的橋式機沒有，一枝枝都在『打鳥』⁴⁷，以前哪是這樣，現在根本沒船進來」。



圖 2-3 打鳥的橋式機。

民營化之前，大信在碼頭上開橋式機，在當時，駕駛橋式機在碼頭上是極被

⁴⁷ 橋式機起重機是碼頭上用來裝卸貨船上貨櫃的一種固定型的巨型吊車，因為造形像一座橋，所以稱為橋式機。當貨船入港，橋式機會吊桿就會放平以吊貨櫃，當沒有船，不需要運作時，吊桿就會豎起，遠看就像是正在朝天空發射的槍，所以在碼頭工作的人，稱未在運作的橋式機在「打鳥」。

尊敬的專業工作，然而，當國際貨櫃船的離開，意謂跟隨它上場的橋式機亦將退場，面對基隆市（及臺灣）近年來大張旗鼓的觀光化、碼頭上開始偶爾停靠的巨型觀光郵輪，對於大信與其他碼頭上的勞工而言，看著國際貨櫃船的稀落進港景況，他們不得不接受了政經力量所建構的思考邏輯，相信「現代」觀光才是基隆港市得以與國際經濟市場再度接連的點，然而，此新的接連點，卻是他們這群工人（guli 與貨櫃車司機們）在同樣一片碼頭上怎麼也跨不進去的新「專業」：

因為高層就是以後要休閒觀光為主，裝卸為輔，我們不接受也沒有辦法...畢竟觀光還要有一些專業，像你語言要溝通，雖然觀光是有一些簡單的，你以為端端茶送送毛巾？一定要有專業，像現在五星級的觀光飯店，一定有相關科系，一定要有那些禮儀的訓練，我們這些做工的，出口成讕的...在工作又沒有那麼優雅，你就沒有辦法涉入那個行業。

有關進基隆港的貨船之所以愈趨減少的原因，普遍而言，工人們對此現狀的理解及論述主要是：基隆港的貨櫃船愈來愈少，工人們認為與中國大陸港口的開放有緊密相關，國際貨櫃船逐漸轉向對岸，臺灣因為政治因素而無法與大陸港口合作，致使失去市場；再者，在前述條件下，臺灣目前有限的貨櫃量，卻又因為基隆沒有 *gâu lāng*⁴⁸，致使臺北夠 *gâu* 的政治人物，得以透過政治性運作，使得臺北港取代了基隆港在北臺灣的進出口角色⁴⁹。

隨著進港的貨船愈來愈少、打鳥的橋式機成為愈來愈鮮明的碼頭景象，guli 在 1960 年代末所發展的社會生活情境遂而應聲改變。在這個歷史上曾極度仰賴國際貨船帶動經濟發展的地方，更明顯放大了被全球經濟市場所掛斷後的改變，再加上民營公司削價競爭的結果，guli 與貨櫃司機立即成為「薄利」的直接承受者。他們各自透過自身關係網絡以回應丕變的碼頭生態，創造試圖維繫其位置：

走後門這是一定要的啦，就是看交情.....有的公司工作接得 *ping- piàng-kiò* (形容極為繁忙)，也是有公司沒有貨櫃可以接啊，每一家公司不一樣，你有夠力沒夠力差很多，就是有才調 (*tsâi-tiāu*)、有力沒力的問題。
(田野記錄-欽仔)

但，不論貨櫃公司是否具有足夠的 *gâu*，它並無法反轉國際貨櫃船的航線，

⁴⁸ *gâu lāng* 釋義：能幹、有本事的人。

⁴⁹ 基隆港務局於 1995 年「亞太營運中心計畫」中，將淡水港預定為基隆港之輔助港，以補基隆港在水深及腹地不足的問題，並預定於 2021 年完成全數四十六座碼頭的興建，發展為北部第一大港（基隆港務 <http://www.tpport.gov.tw/tpport/AboutRedirectForward.do?mainFunctionKey=1>，2010 年 01 月 12 日）。

以前「貨櫃公司老板在碼頭上用現金搶貨櫃車，拜託貨櫃車載貨」的時代已不復見，取而代之的是「一排貨櫃車在碼頭上等貨櫃來」。欽仔與車隊同事們的聚會愈來愈少，貨櫃車司機在 1980 年所接連上的「發展」線，快速的在 1990 年代末被掛斷；很快的，在 *guli* 與貨櫃車司機的經濟資本相繼消失之後，碼頭周邊各式茶店仔與卡拉 OK 等娛樂產業及各式飲食小吃店所形成人聲鼎沸的景像亦已隨之消失。這是一段全面幡然改變的歷程，改變的不只是碼頭工人的經濟資本、當地的產業結構、社會生活景象，它同時也改變了這群碼頭工人如何意識自身與外在世界的關係。

老陳是少數在 1970、80 年代積極積蓄的工人，碼頭工作四十幾年，他買了四間房，除了其中一棟樓房是為了向老家親屬展現其能力而在家鄉購置，其餘三間都是預備為三個兒子日後成家之用。在一次田野的閒談中，他和我有段對話：

陳：我在光田醫院遇到我同學...竟然現在在當醫生。我還有一個國小同學，在基隆二信當經理。我是最差的（縮緊肩膀、對自己比著小指）。

我：怎麼會這樣說？你負責這裡啊！

陳：人家有社會地位啊，我就是工人而已，這還只是一間私人公司，一家小公司，沒賺錢...什麼時候要收也不知道...我也不是公務員，如果我在公家機關當倉庫，至少還可以說我在什麼公家機關當倉庫，可是到頭來就是工人而已。人家說成家立業嘛，我沒有業啊。

我：你替孩子買了那麼多房子，這不算成就嗎？

陳：那只是盡本分而已，生活過得去，不算成就，所以那時候台中港在招人，我就沒有臉回去，因為回去也是做工人。

老陳所重新詮釋自己作為一位碼頭工人的敘事，與其他大部份碼頭工人在言談中常不經意提及「我們工人」時，所共同顯露的是相似的覺知—集體下墜至底層並陷落在無以遁逃的失能（感）。

結論

將近半世紀以來，隨著國際貨船的進港與離港，基隆港其國際運輸線所帶來的經濟條件吸引一群群勞工進入碼頭，且因其高度勞力使用的工作特性，普遍上並不是當地勞工的首要選項，因而，碼頭裝卸所需人力幾乎皆源自外地男性。進一步，在國際貨船所框架出的特有時空間結構裡，以及當地的生態環境下，共同促成了這群集結於基隆碼頭的工人，自外於當地其它產業勞工（及第四章所要

談的家庭)的集體經濟活動，這同時建構此龐大群體特有社會生活，以及工人們的自我意識。上述因經濟條件的改變所促動的社會生活、自我意識與生存感的轉變，構成了不同歷史時期的社會文化圖像，區別出自 1960 年代末開始至今，碼頭工人在所處地方社會所經歷的不同歷史感受。

更細部來說，此歷史進程表面上是由基隆碼頭上的巨大國際貨船所引動，但當地生態環境與文化，更實際地，牽引這群碼頭上的勞工如何回應與轉化此國際貨船所帶來的「經濟繁景」，尤其是文化所承載的價值信念，它促成了碼頭工人在 1960 年代末至 1990 年代末之間，因著豐沛經濟與關係網絡的生活情境，所集體建構的特殊社會景像與日常中 *gâu* 的主體經驗；也在 1990 年代末國際貨櫃船離開之後，隨著經濟條件的改變與可運用關係網絡的逐漸剝落，框架了工人如何解釋其所處的新情境—無能(感)，一個相反於 *gâu* 的生存經驗。

再者，除了文化體系，國家—做為國際經濟市場與地方社會的中介機制、工會—身為國家與數以千計工人的中介組織，這兩者關鍵性的決定此墮落與無能的生存感將在何時發生，以及其影響可漫延到哪些層面與程度。

當碼頭上生產工具機械化，工作情境從苦力時代的人多工作少，到頭家時代的人少工作多之時，即已預告絕大多數徒手工作的 *guli* 們即將(被)退出勞動市場，此時，國家與工會所扮演的保護政策(或應說是不做為)，此不做為，初期看似仁慈與保護，表面上維持了這群龐大 *guli* 的工作權與豐厚工資、退休金，事實上卻集體遮蔽已然近身的國際經濟力量，他們聯襟延緩災難的發生、卻未試圖防範於未然，最終，不只暴露其有意識對問題的簡化抑或對問題形成結構的無知，將此長時間所蘊釀且可被預見的災難，在已無法再托延或阻止的最後時刻，瞬間由這群碼頭工人獨自承受。

整體來說，雖然危機的被引動，主要始自國際經濟市場的運作邏輯，但地方社會的文化系統卻建構災難的實質內容，它提供了這群基隆碼頭工人如何經驗與解釋外部變遷的取徑；而國家與工會，則是決定該災難的程度甚至是否能轉換化轉機的關鍵機制，當國家與工會僅消極扮演延緩甚或粉飾危機災難的角色時，災難必然以最大的影響範圍與層級在內部發酵。工人在底層時代所共同陷入的失能感，不只單單來自經濟資本的消失，重要的，同時來自接踵而至的整體社會生活的被翻轉，而正是它們共構了工人生存感的基調。

也因此，既然國際經濟線所引動的不只是地方社會的經濟生活，而是普遍

的社會變遷，那麼，在基隆所顯現的社會情境會是何種樣貌？隨著不同歷史性的被建構，這群碼頭工人在當地所實踐出的社會生活也意調歷經著不同的特性，以往工人們在文化象徵上能據以展現其「夠力、夠 *gâu*」的情境，隨著所處勞動市場地位的改變而消失時，所代表的恐怕不只是經濟資本的驟減或工作條件的改變而已，更重要的，所隨之瓦解的是維繫基隆碼頭工人社會關係網絡的文化—伴文化的解體。



第三章 消失的伴文化

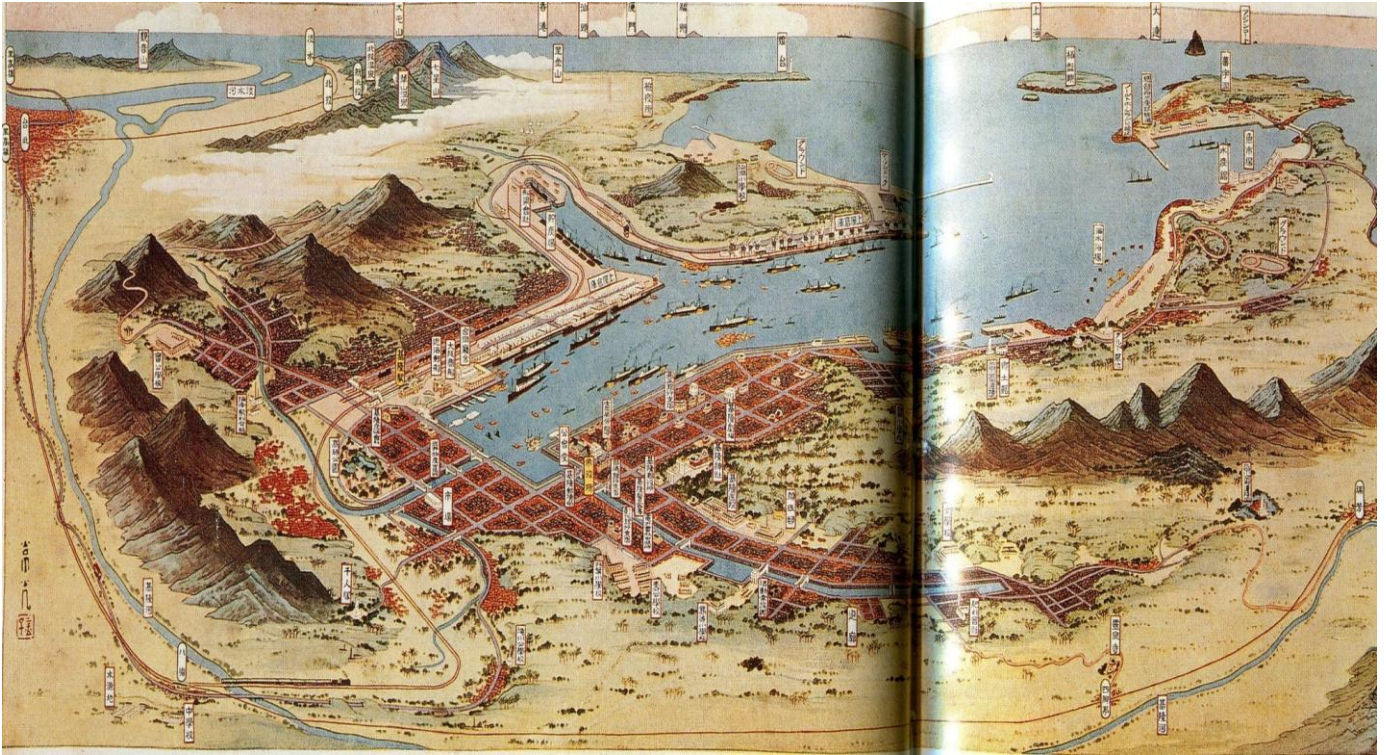


圖 3-4 由此 16-19 世紀西方人繪製的基隆地圖，可看出當地平地稀少、山巒逼海的地理特性（來源：經緯福爾摩沙 2005: 12-13）。

前言

國際貨船為基隆碼頭工人帶來豐足的經濟資本，同時也引動基隆市相關產業的蓬勃發展，稍早所述碼頭工作的特殊時間結構，使得這群來自外地的男性勞工與當地社會的互動，被框架於有限場域，諸如臨近碼頭的各式餐飲娛樂空間。這類商業空間不只作為碼頭工人休閒娛樂的場所，更進一步塑造工人在碼頭外的社會生活，形成特有的文化景像—伴文化，雖然它主要係由碼頭工人與餐飲娛樂產業的女性勞工所構成，但在很長一段歷史情境裡，它在當地成為極為顯目的社會實景，直到 1990 年代末，當國際貨櫃船逐漸不再開進基隆港，此社會文化實景開始面臨快速的（被）拆解。

基隆港在國際航線上的退位，臺灣總體經濟環境皆受到影響，但對於基隆市而言，由於其港市合一的特殊地理特性，港埠上鮮紅色橋式機的「打鳥」狀態，更鮮明宣告這座城市為全球國際經濟市場所掛斷，地方的國家代理人面臨此經濟環境的驟變，透過各式政策行動—像是城市觀光景觀的打造—以意圖再次與國際經濟線接連上，然而，在經過數年仍尚未嗅到絲毫與「榮景」再次接連的味道之前，城市空間的改造政策，卻已然迅速瓦解地方的伴文化，進而迅速截斷與改寫這群碼頭工人自 1960 年代末所建構的社會生活。

候工

車行國道 1 朝台灣北端前進，經過汐止、當沿途地貌由羣立的高聳建築物轉變為青山處處時，不到十公里處即是國道盡頭，下交流道進入基隆市區，同時也可望見正前方的海港，以及，幾十座分別矗立在海港碼頭上的紅色巨型橋式機。

這是一座被海洋與山陵所包圍的城市，不論就地理數值或就地貌視覺上皆然。站在基隆港邊的市中心、與國道公路盡頭對望，可清楚看見除了北面海洋—即基隆港的所在，城市的西南東三面皆為山嶺，山巒逼海的狹小腹地，將這座城市屏蔽出一個與相鄰城鎮明顯區隔開來的地景空間。



圖 3-5 基隆市街緊鄰基隆港而發展，除了港口周邊的有限平地，其餘皆為丘陵地，東西南向的山丘，同時也成為其與鄰地城鎮視覺上的區隔。

山巒逼海，源自基隆市擁有 95% 的丘陵地，稀有的 5% 平地幾乎集中在海岸線周邊的兩個區域。第一個區塊是緊鄰海岸的東岸與西岸碼頭、漁港，它們占去了當地大部份的平地，且大多屬交通部港務局所有，崗哨與部份地段另有的低矮圍牆作為明顯可見與基隆市街的界線；第二區塊，剩餘的一小部份平地，則是隔著道路、圍牆與碼頭對望的國家公務部門大樓，以及，緊簇的各式商家。



圖 3-6 稀少地上的簇擁商家。照片的正中央即是海洋廣場，右下角是基隆火車站所在位置，火車站左前方一停靠四輛市公車的地方，即是市公車總站。

基隆的市街發展與產業型態，皆因碼頭而發展，再加上可用的平地有限又幾乎皆位於碼頭周邊，因此，當地的地理景觀係呈現港市相連，碼頭即位於市中心，只消徒步幾分鐘就可從碼頭進入上述商店群，即使從最遠的西岸碼頭最北端，十分鐘左右的公車車程亦能抵達市街。



圖 3-7 位於海洋廣場對面的街道與商家。

基隆早期多雨，當地可活動的空間幾乎集中在室內，為因應早期大量移入基隆的碼頭相關產業勞工生活中的各式所需，在有限的平地商店街上，建築物通常往上發展，內部再細部區隔出不同的樓層以供更多產業店家使用。當中，不論在數量或型態上，與工人每日生活最直接相關的產業－餐飲與娛樂休憩類－最為豐富發展。如前一章所述，一般來說，當地的餐飲小吃與娛樂休憩通常分據一樓及兩樓以上的樓層，稍早提到的清茶館、茶店仔、卡拉 OK 等休閒娛樂產業，即多半位於二樓以上，但，有一個區域是例外。

沿著基隆火車站，往南一站－三坑站－前進，經過仁愛市場、進入了龍安街，即可看見緊鄰鐵軌左側，一排由低矮屋舍所形成的巷弄，在此形成性產業區域，當地稱之為「紅燈戶」。紅燈戶在外觀上與茶店仔、卡拉 OK 有所差異：前者通常沒有招牌，屋子的後門緊鄰鐵軌，前門則與另一排低矮屋舍的前門對望；細狹樓面除了約不到一公尺寬的門，另有一扇約半身高的鐵窗，女性工作者即站在不同屋內、緊靠著每一扇窗，與屋外往來行人彼此觀看。再往前走幾分鐘，可遇見不同於其他建築外觀的四至五層樓建築群，其外牆統一以粉紫色粉刷，它們分據

巷弄左右兩側而形成迥異於巷外的獨特空間。

不像市中心的樓房大部份依樓層分屬不同商家或住宅，這裡的每棟建築大部份同屬一個商家，店招牌幾乎全數寫著小吃店、清茶館、茶室、卡拉 OK 等，但不論它的營業項目寫的是小吃店或其他，這裡的一樓店面景像全然不同於市區小吃店，它們共同有著各式綺妮名稱的店招牌、招牌邊框閃爍著霓紅燈，以及不可透視的大片深色玻璃店面，或者，索性不設玻璃僅留各色粉紫色系與燈光閃閃的大門。在 1970 年代初，它們與前述紅燈戶接連為基隆地區最人聲鼎沸的地區、是當時基隆市餐飲娛樂產業最為集中的區域，時稱「鐵路街仔」⁵⁰，在碼頭繁忙時期，各家經常坐滿正在待工或已下工的 *guli*，以及來自不同車隊的貨櫃車司機。

田野初期，在候工室裡我經常隨口問 *guli* 一句話：「下次進碼頭是什麼時候？」所得到的回答通常是：「還不知道，要等（船公司和裝卸公司）通知才知道」，我如果再問：「通知的時候，你不在基隆怎麼辦？」他們的音調會稍稍提高一些，然後睜大眼說：「當然你不能走遠啊。」

我們不是朝九晚五啊，工作時間不一定，以前像去候工室看一看，看看沒有工，就想說可以鬆一下，以前都要靠手（裝卸貨物），工作的時候不能休息，所以沒有工作的時候就會想要放鬆一下，就找找一起去喝個酒再回去... 或者在候工室等工的時候，就賭什麼的... 有時會工作四十八小時，有時會三天沒有工作，就會找娛樂啊... 以前大家都沒有車，不可能跑遠，又沒有手機，不能跑遠，（有船來的時候）你要可以人家（指班長）叫得到啊。（田野記錄—金旺）

碼頭工人的等，反映的是碼頭工作時間的不確定性，其日常時間結構不是依循東經 120 度的中原標準時間，而是全球市場經濟所建構的彈性工時—全球性的市場經濟，意謂二十四小時沒有時差的國際運輸線，不論天候、季節或淡旺季，港口之於國際貨船，沒有非營業時間、必須全時開放。這群碼頭上的工人因而被鑲嵌在必需等候船、不能走遠的時空間結構中，這使得他們不論自願或非自願，集體在此內部發展關係網絡、共同形成一特殊集體社會生活—由工作、消費、娛樂型態所構成的碼頭工人日常生活樣貌。

我（民國）六十七年進來（碼頭），大概十七、八歲，我的同事都三十

⁵⁰據一位常出入於此且與當地所屬派出所員警熟識的報導人所說，鐵路街仔所涵納的茶店仔，在最鼎盛的時期計有千餘家。

幾歲……都會帶我去(茶店仔)，為了和他們打成一片，會跟他們去。(田野記錄—大信)

當時大家會揪啊，去哪裡喝酒、唱歌，我不是很喜歡去那些地方，我辛苦、對方(指坐枱服務員)也辛苦，因為我不知道要跟她聊什麼啊，就兩個人坐著。因為我就是不會去給人家動手動腳，可是你不去沒辦法，你不要那麼歹鬥陣啊(指難相處)。(田野記錄—阿興)

我實在是不行再喝了，可是人家會叫啊，人在江湖身不由己...朋友在一起，也是因為有喝酒，(男人)說話才會自然，有喝酒，就至少會三、四個小時了，時間比較長啦...我一邊保養身體一邊弄壞身體...活那麼久幹什麼？你不行了，可是還活著，很悶啊、沒有樂趣。(田野記錄—金旺)

當碼頭工人常態性的必須等船進港，碼頭工人所被捲入的，是不同於當地勞工及家人的生活世界，距離碼頭不到一公里的鐵路街仔，在碼頭工人輕易可及的距離，構築了工人們特有的社會空間、支撐了集體不能走遠的生活情境。此被碼頭工人集體所建構出來的公共空間，成為這群男性工人聚集的日常「所在」、發展同性情誼的地方，勞工之間的關係網絡不再侷限在碼頭上因地緣所區分的各班隊，而在碼頭外的社會空間得以被擴展延伸，進而成為其整體生活世界的主要場景，而在此主要由碼頭勞工所構成的場景中，因為社會歷史與經濟因素，圈入了另一類產業勞工—餐飲娛樂產業的女性勞工。

當 1960、70 年代的碼頭，吸引了一批批自外地移入的男性勞工，進而在當地衍生對餐飲與娛樂產業的偌大需求時，同時也將有工作需求之女性，引注到上述領域，特別的是，不同於餐飲業通常由在地女性或工人配偶所組成⁵¹，當時投入茶店仔、卡拉 OK 等娛樂產業的勞工，大多數來自經濟上有較大困難的外地女性⁵²。而此類餐飲娛樂產業及其女性勞工，在碼頭工人集體生活世界裡所扮演的，不只是工人候工時短暫性的娛樂場域或角色，當或大或小的生命苦境發生，它轉為長時間的、滲入生成為基隆碼頭工人文化的重要內涵，成為當地幽隱但卻顯目的文化樣態—伴文化。

⁵¹ 基隆碼頭邊的小吃攤群，有很大比例是由碼頭工人的配偶所構成，這與這群碼頭工人的工作型態與本章所討論伴文化，有緊密相關，第四章將進一步對此有更細緻的描述。

⁵² 就一位在鐵路街仔經營近二十年茶店仔的報導人所說，這群女性的經濟困難，部份來自因離婚而陷入的生活困境、部份來自配偶或自己的賭債。此外，有一位報導人母親的經歷，也證實前述說法，他的母親在三十餘歲時，即因她的丈夫在家鄉被長期討債而舉家搬來基隆躲債，當時，她的丈夫開計程車，她則在茶店仔工作很長一段時間，一直到兩個兒子的收入可以支應家裡生計之後，才結束在茶店仔裡的工作。

伴文化



圖 3-8 這是一家茶店仔的內部，窗戶外即是鐵路。

茶店仔的內部空間，通常在不同樓層以木板區隔出數間有門或無門的半開放空間，在此半開放空間，設有沙發、紫紅昏黃的霓虹燈及歌唱設備，店家提供熱炒與各類酒品，並有女性服務人員「坐枱」一參與客人此期間或唱歌或聊天、喝酒等活動。

不論來自工人群體或其他產業勞工，當地有諸多以下的相似說法：「我們這些碼頭上的，十個男人九個壞」「就是因為錢好賺，所以我們才會學壞，吃喝嫖」，此類描述皆指向男性碼頭勞工與性產業女性勞工的關係。於他們而言，與性產業女性勞工的性關係，是基於金錢交易的暫時性、交換關係，但與茶店仔坐枱女性的關係，在本質上是不同於與性產業者的關係。

紅燈戶的，都是那種喝醉酒的、*láu koo-khok*⁵³（指年長未娶的單身漢）沒有老婆的、還是做粗工耶，都是因為生理需求去的。酒店、茶店仔的，都是要長時間 *puânn-nuá*⁵⁴ 耶（指培養關係或感情），怎麼可能說你一去就要帶人家出場的。（田野記錄—大信）

我算是比較早出社會，所以同事算是叔伯那一輩的，他們年輕的時候有

⁵³ 教育部閩南語辭典裡只有較相近的 *koo-khút*：指無父無母無兄弟姊妹、親戚的光棍。辭意也與報導人所指的 *láu koo-khok* 略有不同。

⁵⁴ *puânn-nuá* 辭典釋義：交際應酬。指人與人之間互相交往。

已經有去過了（紅燈戶），因為年輕的時候比較會有那方面的刺激，年紀大以後，就比較會去茶店仔，大家開講什麼的，我就跟著去茶店仔...（小姐）從十五、六歲到六十幾都有，大家不會傻傻的都沒有去過就說要去哪一家，都是有誰喔去過，說不錯，有人帶，然後大家一起去。去都找合適的小姐。他們比較不會找太年輕的，雖然說是比較幼齒，可是畢竟比較沒有歷練不懂人情世故，也比較驕啦...三十幾歲不一樣，比較懂人情世故，我們去茶店仔又不是說要去摸去什麼的，是要來聊天喝酒的，找三十幾歲的，比較合得來...雖然我們會說一些雙關語，一些黃色的，可是講到正題的時候，像是說講到政治什麼的，如果你的講法不正確會被她們吐（槽），（客人）不會覺得沒有面子，會覺得有趣啊...你如果覺得自己花錢是大爺，是要來做阿哥的，她下次就不坐你的枱，她又沒賺你多少錢，二百三百的，要坐二、三個小時。（田野記錄－欽仔）

茶店仔或卡拉 OK 的營業項目，通常不包含性的交易，即使男性客人與女性服務員之後發展出性的關係，亦不被雙方界定為交易關係，而是友伴關係。因為對工人們來說，不論之後是否與坐枱女性發展性的關係，都必然會涉入一段彼此結識的歷程，因而，雙方是立基於情感的友伴關係、是在時間感與空間感上彼此為伴的親密關係。

金旺在幾年前與前妻離婚後，目前與女朋友同住。不論從早期碼頭民營化之前或現在，平常不進碼頭工作時，他最常打發時間的地點一直是茶店仔。金旺不稱呼坐枱服務員為「小姐」，而是直呼她們名字，因為他界定自己與這群女性勞工的關係，並不是建立在單次、買賣式的性關係之上，而是歷時較長、賦有情感的陪伴關係：

我不會想去紅燈戶，因為**沒有感情**啊。我大部份都找**朋友**（指熟識的坐枱女性勞工）、熟的...我們以前在茶店仔認識的時候，她們還算年輕，**現在我們老了，她們也老了**（笑）...可能喝完酒或唱完歌，就帶她去洗個澡（指泡溫泉）、走走、唱個歌什麼的...因為我女朋友要上班，我會無聊啊。

此種碼頭工人在態度上普遍對這紅燈戶與茶店仔的清楚區別，使她們較前者更容易被劃進工人「朋友」範疇、甚或被圈入碼頭勞工的生活世界。因著前述碼頭工作所被框架出的特殊時間與空間結構裡，工人與她們、工人的同性同事三者，進而共同滙聚成以「情感」為基底的工人社會關係網絡，在當地形成特殊的碼頭勞工情感樣態－伴文化。



圖 3-9 一位貨櫃車駕駛的車子故障，兩位與他同車隊的駕駛，正在幫忙一起找問題、修繕。這類互相幫忙的情景，在當地的契約車駕駛間並不少見，且這類協助係不涉及金錢往來或物質交換。

伴文化的特殊性，除了其內部關係普遍立基於兩種類產業、跨越地緣與血緣，更在於它所持續發展的結果——特別是工人與女性勞工的關係——在極大比例上，當足夠的時間累積與特殊生命時刻發生時，這段社會關係將不只停留在工人的家庭之外，而是進一步牽動了工人們更廣泛層面的生活世界。而此牽動力量的得以生成，與文化對男性的期待高度相關，它在此社會關係網絡內部——工人與同性同事之間、與女性勞工之間，關鍵性的分化出工人與後者的特殊關係。

老陳的兒子在一年前出車禍而住院，他與妻子近一年來，都必須在下班後輪流到醫院照顧，直到最近兒子即將出院，因我在候工室問起，一旁與他每日處在同辦公室的阿興才知道此事。與老陳相識幾十年的阿興，在說明此類似狀況時，描述為是「很平常、沒什麼好大驚小怪的」，因為同事之間對彼此生活狀況了解不多，不是彼此沒有感情或缺乏相處的時間，而是性別在「先天上」決定了男性之間的表達與關係型態，阿興的簡單表述卻核心的顯現工人們如何界定身在同性相處中「像個男人」的「理想」狀態：

女人比較喜歡問，可是我們男人和女人不一樣...我們不會特別去問（對

方發生什麼事)，因為『不關我的事』，覺得問，好像是人家的隱私...如果他講，自然就會講...在聊天的時候（我們）就會知道。

然而，此類主流的公眾論述似乎僅能反映這群男性工人在「一般」日常生活中的關係內涵，當特殊的生活情境浮現的，既有日常關係中「自然就會講」的「理想」互動模式，卻無法承接此異於日常的生活情境時，此時伴文化內部的另一組關係—工人與餐飲娛樂產業女性勞工，在此關鍵時刻重要的補充了同性情感網絡的空隙—即該公眾論述所未提及甚或未意識到的區塊。

欽仔在面臨第二任妻子可能的外遇時，即使生活中他每天在貨櫃車上以無線電頻密往來、下班後熟絡的在各小吃攤或茶店仔「交陪」的同事或兄弟手足們，亦無從得知：「她（指前妻）應該是有出軌，常常有人半夜打電話來家裡叫罵，**這種事很難開口，心裡不好受**，（我）工作照做，酒照喝」，如同其他碼頭男性一樣，即使在苦境當中，「像個男人」仍是他們最根本而最需緊握的存在感。生活中因娛樂型態而經常接觸的茶店仔及其女性勞工，在其特殊產業所營造的關係氛圍裡—自由的談話與看似自外於現實生活的陪伴空間，使得工人對於要「像個男人」的考量得以被擱置，這群女性勞工於是在此時進場，順勢成了男性工人最輕易可及也最安全的訴說場域與對象。

當生活世界中或大或小、且通常指向工作或家庭內部的受苦經驗發生時，勞工內在所隱而未說或者無以言說對情感的渴望因而浮現—尋得可敘說的伴⁵⁵，而此時，文化所賦予男性如何界定其理想情感表達樣態，使得工人彼此之間的同性情誼，在此生命世界陷落之際卻無以承接；而茶店仔因其產業特性所特意設置而成的空間，以及女性勞工—特別對工人而言具備適當生活歷練者—在當中所展演的談話角色，恰恰好回應了碼頭工人對敘說的渴望、支應了當時工人無以言說的苦境。因此，此類生活困境之感並非只是發生在某些男性工人身上的特例，據實而言，其所映照的正是這群男性工人集體所無以公開言說的文化情境，是公眾論述之外的真實世界，該處境廣及這群男性勞工、無關乎其社會關係豐厚與否。

上述複雜動力促動了工人在所處伴文化中，將眼光轉向身置其中的女性勞工、

⁵⁵因為我自己在田野期間的研究者角色—自由的談話與看似自外於工人現實生活的友伴關係，此類因關係特性所提供的情境，也建構我與幾位主要報導人的友伴關係。一日在完成與其中一位主要報導人的訪談後，我準備回田野住處—距離訪談地點不到十五分鐘的步行距離，報導人卻堅持要開車載我一程，下車前，他壓低聲音、像是自言自語：「這些話如果沒有跟你說，也不知道要跟誰講。」此類關係正映照前述欽仔對自身私密狀態的簡短描述，同時也是不少碼頭工人無以言說但卻深刻且長時的經驗世界。

填上了工人同性關係網絡中的空隙；當足夠的時間被累積，這群工人們日常中除了同事之外最常接觸的女性勞工－在不符合社會公眾期待但卻是衍生自文化對男性的期待情境下－得以成為碼頭工人社會關係裡重要甚或唯一的角色、轉化了社會文化在這群碼頭男性工人身上所建構的無以言說處境⁵⁶。

然而，1990年代末，隨著運輸貨櫃化、裝卸機器化，以及轉向的國際航線，基隆港在國際航線版圖為中國大陸港口所替代，而其在臺灣總體經濟上的位階，則由高雄港與新建的臺北港所取代，當基隆港口的貨櫃船不再為當地帶來經濟榮景，國家的政策方向即刻由進出口貿易轉向新的產業型態：城市的公共生活空間被置換為觀光的空間、政治經濟所關注的不再是碼頭上的勞工與貨櫃船，取而代之的是觀光客與國際郵輪，此間，所被啟動且強化的是碼頭工人生活世界的集體陷落。

被驅逐的勞工空間

2009年8月完工的海洋廣場，是面積4950平方公尺佇立於海上的觀景平台，站在簇新的海洋廣場上，可輕易抓取到一個顯明的元素，由不同方向重複不斷進入視覺－各式大小不一、不同素材構成的「Keelung」字樣：在火車站正後方山坡上－在當地旅遊指南上被指稱為基隆地標－高聳的巨型字母「Keelung」；搭配當地旅遊指南上的景點繪像，以各式大中小式樣印在市公車車體上的「Keelung」。透過此類頻密打造的7個英文字母，這座城市不斷宣稱新的身份與意象。

最後，也是最新的，是海洋廣場上巨型的「Keelung」，它們既是在夜裡閃爍著不同色彩LED燈，又是可供遊客坐臥的椅。以英文書寫的地名，其正面朝向海港，由市街看上去，是相反的字母，如果這不是誤植而是有意識的安排，不難揣想當時在矗立此英文地名時，所想像預設的觀看者是由海港外進入碼頭的國際郵輪。

⁵⁶ 此關係所牽動的是碼頭工人更大層面的生活世界，一位曾身處其中的報導人，簡單卻清楚表達此關係的廣泛影響：「男人難免都會好奇，茶室這種地方去一、兩次就夠了，比較嚴重會出事的是有了感情，外面的女人要是比太太跟你更 match，就麻煩了」，此部份有關伴文化對工人既有婚姻的挑戰，將於第四章進一步討論。



圖 3-10 海洋廣場。這張照片由最遠處數座的打鳥橋式機、取景的遊客與最近端的 Keelung 字母座椅等三者所構成，正反映了地方國家代理人在打造城市意象上的思惟。

海洋廣場的興建計畫，源自於 2002 年全國性的國家發展計畫⁵⁷，一億七千萬的經費設置在當中「觀光客倍增計畫－北部海岸旅遊線」項目，預期效益在「有效整合台北、淡水、北海岸、基隆、東北角海岸之旅遊資源，使之成為大台北都會區近郊之國際海岸觀光地區」。

新公共空間的計畫與再製，所不斷宣稱與意圖建構的是：具有國際意象的城市。國際意象的打造，首先，由掃除市中心老舊與不潔淨的建築、空間開始，透過公共空間的潔淨感、休憩功能、英文標示（諸如地名、路標、旅遊指南）等符號，構成「國際化」的象徵；再進一步，在此新建置的公共空間重新界定何謂合法活動、誰是公共空間的合法使用者。

2009 年中，當廣場平台已成形、但尚圍著施工中的黃色塑膠條時，廣場上即經常有人或站或坐，這些人大半是穿制服的國高中學生或二十至三十餘歲的年輕人，兩兩為伴或帶著幼兒，男女皆有。

廣場上另有一群人，他們與前者在某些特性上是明顯對比的，這群人多半是年約四十以上的中年男性，與前者相較起來，他們的穿著比較像只是出門到住家附近辦點事的隨意輕便、多半腳踩拖鞋、腳邊放著各式塑質水桶或釣具、偶爾也

⁵⁷ 行政院經濟建設委員會 2002: 133。

放著或有酒精或無酒精含量的飲品、抽著煙、站在觀景平台邊緣靠著欄杆手握釣竿，雖然他們也眼望海港，但海平面上的浮標似乎更是他們在此平台上的重點。事實上，此類垂釣活動在當地許多海域是四季經年可見的景像，或成群或個人，或在清晨或在夜裡。我的報導群除了在茶店仔的集體聚會，生活中的個人活動，即大多是在各個不同水域的垂釣或潛水抓魚蟹⁵⁸。

上述兩者在廣場上因穿著打扮、年齡、性別，以及在平台上進行的不同活動，而形成兩個對比的「社群」。不過，就在廣場落成幾個月後，先前平台上對比的畫面不復存在－原本成排的垂釣者消失了，平台上活動的「社群」，在視覺感官上似乎是「均質」了許多－這群人眺望海港、身著輕便但不難看出是或多或少搭配過的服裝、推著嬰兒車的年輕女性、兩兩相伴的長者、配備各式裝備的自行車與騎士、騎著三輪車或奔跑的兒童與陪伴者、...

此公共空間使用者的均質化是如何發生的？廣場上新增加的兩個小變化，回答了這個問題：驅趕或勸導垂釣者的警察，以及，廣場兩端分別新豎立的塑鋼製警告牌，上頭寫著禁止垂釣與罰鍰金額。警察與告示牌，是代表當地交旅處的發言人，在市議會報告如何「改善」廣場上「影響市容」的垂釣現象時，所指稱「將採取的相關措施」⁵⁹。

使用者的均質化，意謂空間的壟斷。雖然廣場上未並載明誰才具有使用此公共空間的權利，但如果我們同意 Bourdieu 有關「資本」與「習性 (habitus)」兩者間的關聯，不同資本擁有者將（被）建構個體不同習性，也就能理解為什麼原本廣場上的一群人，可被輕易透過其穿著打扮與從事的活動，區辨出兩個不同的「社群」。那麼，進一步來說，當某空間規範著何種活動是不可在該空間進行時，即界定了誰會是該公共空間的合法使用者、誰最可能被排除在外。

壟斷的形成不只來自政治，同時也來自公眾論述。2009 年末，我在海洋廣場上問了幾位學生對禁止垂釣與罰鍰的看法，他們的回答一定程度的顯示此類普遍存在於公眾對「正當」休閒的界定：

⁵⁸有好幾次，我分別跟了不同報導人好些次的潛水、釣魚、摘海菜，以及之後漁獲分送親友的過程。新建的海洋廣場，讓原本崎嶇的海岸線，成為一個更為便利與安全的空間，自然成為他們的新釣場之一。

⁵⁹ <http://www.youtube.com/watch?v=JhfV0aCB378>，2010 年 8 月 2 日，中央社新聞
<http://n.yam.com/cna/life/201003/20100309042950.html>，2010 年，11 月 2 日；基隆市政府
<http://www.klcc.gov.tw/pda/a02.jsp?mid=201105300003&intpage=1>，2010 年，12 月 20 日。

這個廣場本來就是（作為）休閒（用）的，又不是釣魚場。

要罰啊!罰很好啊!他們這些人釣魚，影響到人家休閒。

重罰才會有效啦，像那些酒駕一樣啊，沒有重罰，根本取締不了...(廣場上釣魚的人)素質很不好...垃圾也不帶走...很難看。

釣魚活動被視為他者，等同於酒醉駕駛、使景觀不好看的人、被劃分在「正當」的休閒活動之外。值得附加一提的是，在垂釣者離開（或說被驅離開）之後，原本的位置很快被新的「社群」所替補：假日廣場上總是可見三五成群架設著大型拍攝器材的男性，他們與原本觀景的社群，在性別上、裝扮上、在平台上從事的活動，同樣是對比的。只是這樣的對比，並未引來另一次的驅逐或罰鍰，因為此新社群與其所從事的活動，係被劃分進「潔淨」、「正當」的休憩活動範疇，而不是「使景觀難看」的他者，他們與觀景的社群相同，在此進行政治正確的休憩活動。



圖 3-11 從海洋廣場望向基隆港，右側的國際郵輪、星級飯店，以及左側空盪的碼頭、打鳥的橋式機。城市所打造的，是誰的空間？

城市透過空間的改變，決定什麼是政治正確的公共活動、誰是政治正確的市民。當基隆的碼頭從面向當地人轉向觀光客、從國際貨櫃船轉而迎向國際郵輪時，那群從觀景平台上消失的垂釣中年男性、碼頭工人，從此類公共空間被驅離開之後，

他們被放置到哪些空間？候工室？各式的小吃攤？鐵路街仔？這些在 1970 年代左右即屬於這群碼頭工人的地方在此空間置換的過程是否得以倖存下來？

孤身

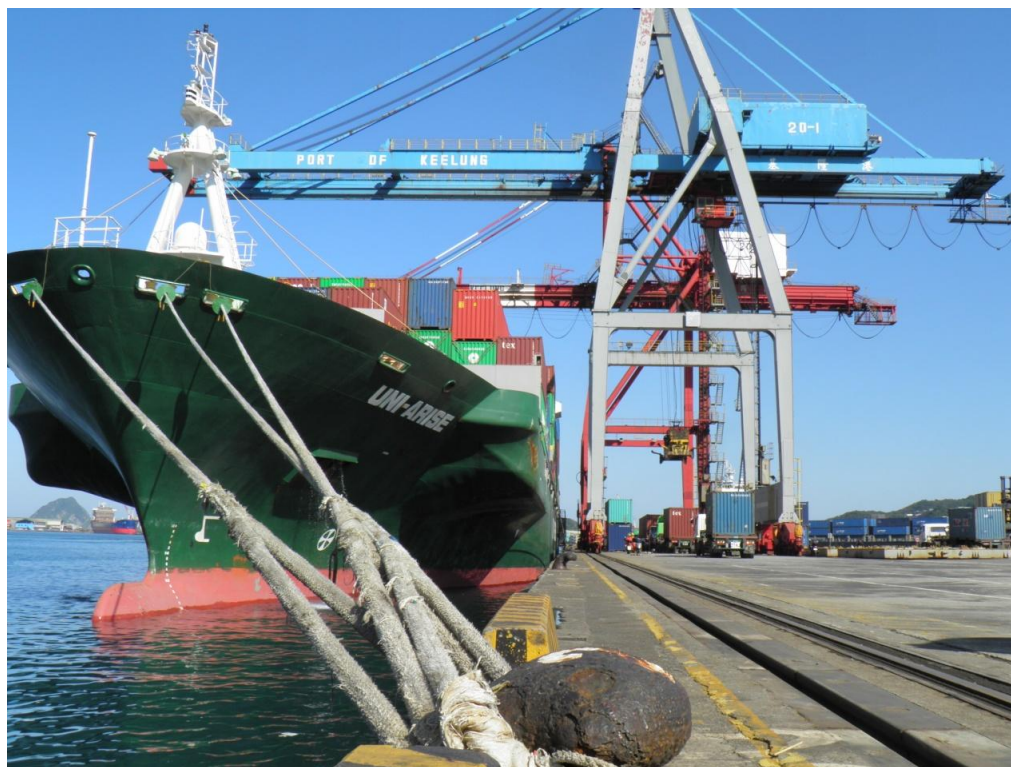


圖 3-12 停靠的國際貨櫃船、運作中的橋式機、等候裝卸貨櫃的聯結車，以及在這些巨大物件底下幾乎看不見其身形的碼頭勞工。

在 1980 年代，不論晴雨的深夜裡，基隆港的東西岸碼頭上的巨型探照燈全部開啟，照著不間斷進出基隆港的貨櫃船、一座座繁忙的橋式機，以及來回穿梭的一輛輛貨櫃車，將整個基隆港碼頭上空照得通紅，彷彿不夜城，在當時，被碼頭工人暱稱為「紅透半邊天」。

這天，2009 年冬季的某天凌晨三點，西岸 21 號碼頭附近有只有三座橋式機正運作著。幾座紅黃色巨型探照燈，分別照著在岸上來回移動的橋式機、停泊在碼頭邊的貨櫃船，以及，一、兩輛各自在不同橋式機底下等著裝卸貨櫃的貨櫃車，從車頭來看，他們應該都是公司車，這些大貨櫃車和裝卸工人的身影一樣，在巨型橋式機底下都顯得極為迷你。

約十層樓高的橋式機吊繩，正被移動到海平面的船艙上方，吊繩上的四個鐵環

再分別吸扣住貨櫃箱的四個角之後，貨櫃箱接著被拉回陸地碼頭上空、由上而下將鐵箱對準卸在貨櫃車的貨架上。此時，碼頭上除了這幾座正在運作的橋式機附近是通亮，其它大部份未在運轉的偌大碼頭，只剩昏暗的路燈兀自照著空曠的貨櫃車通行道路。在其中一座探照燈光線可及的邊緣處，停著一輛汽車和兩台摩托車，車輛與海岸間有三位男人或蹲或坐在繫船纜的圓鐵椎矮柱上，他們有兩位拿著釣竿，腳邊各自放著幾個簡單的白色塑膠筒，還有幾罐看不清是什麼內容的鋁罐，偶爾彼此低聲交談。

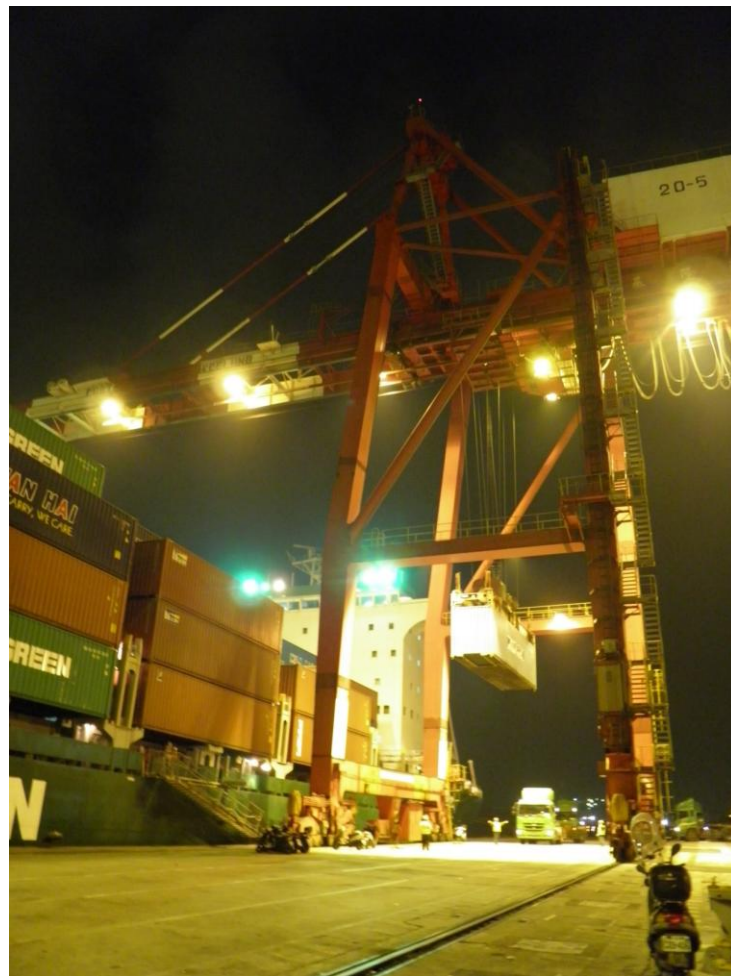


圖 3-13 夜間裝卸。照片中一位裝卸工人正在引導貨櫃車停留在正確的位置以裝上貨櫃箱，在一旁的三位同事等貨櫃車就定位後，一起協助將貨箱底下四個角的扣環取下。

這個深夜，整個碼頭區域除了每隔幾分鐘，貨櫃箱擦碰貨架時的輕脆金屬撞擊聲音，以及，橋式機移動時所發出的尖細警示聲之外，碼頭是寂靜的。不同於早期「紅透半邊天」嘎天震響與通亮，「靜」已是 1990 年代末以來，當地人對於基隆港市的普遍意象，特別是對於碼頭上的這群男性工人和碼頭周邊的小吃食店而言，它更深地聯結著死寂之感⁶⁰。

明昌和他的四位同事，正是其中一座橋式機底下的一組工作人員，他與同事的職務分為兩種，司機與徒手工，一位司機負責開橋式機，另外四位徒手則兩兩一組，一組上工、另一組休息。兩位徒手的工作位置是在橋式機底下，當開橋式機的司機同事即將把貨櫃箱卸在貨櫃車貨架上的前幾秒鐘，分站在貨櫃車兩側的兩位徒手工，負責迅速將貨櫃箱底下用來卡進貨櫃車貨架的四個扣環解開，讓貨櫃車可以好櫃子離開。

從貨櫃車駛進橋式機底下、貨櫃箱卡進貨櫃車的貨架、到貨櫃車載櫃子駛離的這段重覆同樣流程的時間裡，四位徒手之間、徒手工與不同貨櫃車司機之間，都幾乎沒有交談，偶爾，拿著對講機的徒手工，會透過對講機引導司機—坐在十層樓高的橋式機駕駛座、彎著腰往下俯看的同事—前後調整櫃子的位置。

距離午夜十二點的上工，他們已在碼頭三個多小時，天空剛剛開始下起細雨，十分鐘左右，即使站在稍可擋雨的位置，我的防風長褲已半溼，但他們沒人穿雨衣或雨鞋，對早期經年在雨天揹負各種貨物的 *guli* 而言，這天的雨「不算雨」，且，現在的工作內容大多是機械操作，晴或雨的氣候，特別對於徒手工的影響已不如早期。在其中一段休息幾十分鐘的空檔，另一組徒手工已站好工作位置，明昌的同組伙伴正在橋式機另一頭、倚著一旁的摩托車抽著煙，明昌則在這一頭查了查橋式機底下的裝卸進度表，笑著對我說：「今天的速度還不錯，六點半左右應該就可以下班」。過幾分鐘，他的同組同事，另外找了地方閉目休息，明昌則發動停在一旁的摩托車、打開車燈，獨自騎著摩托車出碼頭。

此時將近四點，天還黑著，明昌騎出了 21 號碼頭崗哨後，右轉再沿著西岸碼頭圍牆、聯外道路前進。左側一排住家和店鋪都不見人、燈，只有兩家亮著燈火，其一是一家裝卸公司位在二樓的候工室；另一家是與它相隔不到二十公尺的輪胎行，透過拉開的鐵門，可看見二位年輕男人分別斜躺在沙發上看著電視、打盹，他們正在「待工」—跟著國際貨櫃船二十四小時運行的貨櫃車是他們主要的客戶來源。繼

⁶⁰ 這群勞工與食攤小販，經常以閩南語 *dian-m ji ji*、死港等等，形容現在碼頭的安靜是如何對照於以往人車雜沓的碼頭及周邊。

續往前不到三分鐘，明昌來到西 26 號碼頭口，這裡有兩家食攤都點著燈開賣了。

早期，這群工人因人數眾多、且裝卸仍以徒手為主時，不只下工後的各式同事聚會多，上工時的交集亦極為頻繁，中間休息時段，所進行的活動也多半是群聚聊天、打牌，即使出碼頭填肚子，也大部份是集體活動。當時碼頭邊的小吃攤種類與數量，與鐵路街仔的茶店仔同樣興盛，全天不論哪個時段，各式攤販都有川流不息、點各式小菜的客人，在攤子上亦常可見工人間彼此爭相請客買單的景象。

然而，自 1990 年代末開始，夜裡的碼頭外圍和碼頭上一樣，愈來愈寂靜，許多小販未再出現在碼頭邊，西 26 號碼頭外，現在只剩四輛賣早點的手推枱車，其他早期也聚集各類食攤的「流籠頭仔（閩南語）」、西 21 號碼頭外，亦是同樣稀落景況。即使是現在還留著的少數攤販，擺攤時間也不如早期跟著大批二十四小時輪班的碼頭工人跑，現在小販們的擺攤時間愈來愈短，多半集中在日間的用餐時間，只有極少數食攤在天還透黑時就開始擺攤，因應所剩無多的碼頭工人的凌晨工作。

此時，這兩家食攤的客人差不多都三五位，看來彼此間並不認識，這些客人應該全數是碼頭的裝卸工人，他們穿戴著樣式與明昌差不多的反光背心和工程帽，距離下一個交接班應該還有幾個小時，他們沒下班，趁著中間的休息時段各自出碼頭填肚子。

明昌不到二十分鐘的時間，吃完二十五塊錢的魚湯和因為兩家麵攤競爭而份量愈來愈多的二十塊錢乾麵，他循著原來的路返回碼頭，戴上棉布手套接續另一組的工作。一直到清晨六點半，這艘貨櫃船的貨櫃全數裝卸完成，大家各自跨上摩托車預備回家之前，明昌與其他同組同事沒有任何交談。

明昌與他的四位同事，在碼頭還未民營化前就都在碼頭上工作，民營化之後轉進同一家裝卸公司，雖然同在碼頭上幾十年，但現在上工時的氣氛已不像往常。民營化之後，留在碼頭上的工人變少，上工時，彼此各自在不同位置獨自操作，因而同事之間交談的機會不多；同時，也因為大家的收入都已大大不如以往，為了免除吃飯後誰請客付錢的尷尬⁶¹，中間幾段的休息時間，同事們亦大多是各自在碼頭邊打盹、抽煙，或者各自出碼頭覓食，下工後再各自回家。

⁶¹ 此說法不只出自報導人的敘述，我在田野期間所接觸碼頭工人們在吃飯付錢情境裡，他們共同有著驚人的一致反應：爭相付飯錢，即使是在自助餐裡偶遇，都會為了誰要付錢而來往一番、即使就我所知他們各自的家庭狀況或收入已沒有餘裕。而尷尬正是來自自己失去的經濟條件，以及意圖在關係中維持的男性價值或人情表徵。

但上述關係的轉變，對工人而言並不是一件令人感到舒適的過程。在即將離開碼頭騎車回家的前幾分鐘，明昌主動告訴我一個月前發生在碼頭上的爭吵，此事也同時解釋了工人之間的少互動：

上個月有個同仁在岸上和船公司的大小聲，結果那個船公司的向公司告狀，船公司再跟我們公司說，結果就罰同事一萬塊。以前在工作上會互相，現在都沒有...因為上面會壓，然後主管會再要求...現在工作是在混時間，同事之間沒什麼感情，改民營之後，大家都比較沒感情、比較遠，以前在民營化之前還有夫妻會咧...現在沒有工作的時間，我不會到候工室，都直接進碼頭來。

勞工彼此關係的淡漠，表面上看來是工人之間「變得愛計較」，但實際上，此變化始自資本主義所框架出的「高效率」工作型態：它不只在初始打造了工人重複單調的上工情境、削減了人與人之間因各式互動接觸所得以蘊孕發展細微情感的情境，甚者，它在長期以往之中，潛移默化地重新建構了置身其中行動者的思考邏輯—



（機器）弄壞，工會會負責，錢就是大家每個月薪水撥一點進公庫...就是分攤風險的概念。現在不一樣，心態完全不一樣，你是受僱者，弄壞頭家要賠，頭家會不高興...是老闆有風險，他要負擔啊...現在不一樣，（船公司要投訴）很簡單，我找你老闆就好了，（就說）我明天貨不給你裝卸了啊...行商是付錢的大爺，他說什麼，你一定要先說好...不管你歡喜也罷，未歡喜也罷，你嚥不下這口氣你就不要幹，你要在這裡，你就是要忍耐。（田野記錄—阿興）

在此過程，或因潛移默化或因有意識的被迫適應，工人的思考邏輯已然隨之改變：這群碼頭上的工人由原本互惠、互助、與密切的豐富情感關係，被化約為單一、冷淡且缺乏情感的工作關係，此間，它不只重新裁剪切了工人之間的互動型態，更深地，也啟動了前述伴文化的消失。即使相較於更多在民營化失去工作的同事，他們仍有可填飽三餐的收入，但對於這群留在橋式機底下的大部份 *guli* 而言，這不是令人感到「有尊嚴」或因頻密互動而感到富涵生存感的日常情境，此過程不僅在意識上重新塑造了碼頭工人們對自身價值的知覺方式，亦全面實質改變了他們在關係網絡中的位置—同性之間的情誼首先在伴文化中退場。

現在，留在候工室的碼頭工人已愈來愈少。候工室偶爾會有一、兩位正準備上工或剛下工的工人正在玩電腦上的接龍或魔術方塊，偶爾有較多人的時候，會有人一邊開著電視、一邊開始煮熱泡茶桌上的水準備泡茶，但大部份的時候，偌

大的候工室經常是空無一人。相較於其他同事，阿松算是較常留在候工室的人：「以前工作量少、錢又多，手頭很方便，人家找去（茶店仔），就『好啊』。現在工作量多，也沒有足夠的錢，工作時間長，好不容易下班可以休息...**現在下班後大家就各自過各自的。**」

鐵路街仔現存茶店仔與紅燈戶的面貌，已全然不能與 1970、80 年代的盛況相提並論。鐵路街仔的各式霓紅招牌仍在，但僅存幾戶稀稀落落營業著，幾位年紀約五十餘歲、略施胭脂的女性坐在門口臨時擺上的桌子旁抽著煙，大多數店家已拉下生鏽的鐵門、門前堆積著陳舊廣告單；鐵路街之外、碼頭附近舊有散落在各巷道的茶店仔與清茶館、卡拉 OK，一部份歇業，另有不少店家已改為彈珠店，小小空間放上數台彈珠枱，偶有幾位抽著煙的中年或年長男性坐落其間。目前是少數仍留在鐵路街仔經營卡拉 OK 的王女士，對照今昔鐵路街仔的截然不同景況，她說：「碼頭轉民營之後，有人辦退休，就沒有理由出門來喝酒，也是碼頭現在比較不好了...之前客人點的東西也比較多，也較密集（來），現在就算來，也是點一點點，意思意思。」

當全球經濟市場掛斷了與基隆港的接連，原本港口所帶動的產業盛景，隨著貨櫃船的減少快速蕭條，當地不再是上一代所自豪戲稱不斷吸引外來人口的「基隆，就是加人（閩南語）」，相反的，移動方向的已然改變，外來移民潮不再、當地的年輕世代流向鄰近的臺北市。工人們所謂意識到的外在環境變化，不只因裝卸機械化、碼頭民營化、貨櫃船的減少、國際金融危機等等所導致勞工自身經濟條件的衰退，尚包括整個基隆在臺灣整體政治經濟上的邊緣化，在此雙重被邊緣化的社會情境下，對這群五、六百位，五十餘歲或將屆六十歲仍留在碼頭上的 guli 而言，外在環境的改變已不是「底層勞工」所能控制，接踵而至的，是由政治經濟力量所打造的新世界——一個碼頭工人的經濟資本所無法再支撐的社會空間，以及再也無法生成的伴文化的社會情境。

這幅由碼頭內的寂靜工作情境、碼頭外圍稀落的食攤小販，以及鐵路街仔等待客人的年長婦人所構成的社會圖像，所描繪的正是 1970 年代左右由一群龐大碼頭工人所共同創造的公共空間，與在當中所發展的豐富情感網絡，已自 1990 年代末隨著國際貨櫃船的離開而快速地一層層相伴消失，而這個總體社會生活、關係網絡與自我意識所組構的時代情境，所指向的不只是因經濟條件衰落而被公眾（或說政經眼光）普遍界定的「底層」，而是更深層且漫延其整體真實生命世界的一碼頭工人孤身時代的開始。

結論

1970、80年代，全球的經濟發展線在基隆創造了經濟資本豐沛的歷史情境，牽引了一群或正值年少或壯年的男性在基隆碼頭上聚集，而國際運輸線所框架出的碼頭勞工特有時間結構與當地生態環境，不只將碼頭工人與在地人的生活空間區隔開來，也催化工人們在此內部社群網絡自願或非自願發展、創造其與餐飲娛樂產業女性勞工在此共同社會空間裡的交集，形成由工作、消費、娛樂型態，以及由碼頭工人、同事、娛樂產業女性勞工三者共構的伴文化等，所構成的特殊集體社會生活。

而社會文化在賦予男性勞工的理想性別意象時，同時框架了這群碼頭勞工彼此之間的關係型態，以及一重要但卻普遍未被意識到的—創造了該關係網絡無法承接生命苦境的空隙。

當生活世界陷入苦悶與苦難之時，文化已總體塞閉了這群男性勞工苦悶／難的無處可說。進一步地，將茶店仔此類碼頭勞工的日常社會空間與該內部關係，從原本情境式、娛樂性的短暫關係，推向日常生活中的真實關係，一種男性勞工得以向他人自我揭露的長久親密關係。

在此特有產業情境與關係裡，自外於真實生活的空間與氛圍，使得社會文化所界定的理想男性情感表述框架得以被擱置，在不符合社會公眾期待但卻貼合文化對男性期待的情境下，滿足其內在對敘說（或說親密關係）的渴望，因而在關鍵時刻順勢承接、轉化了碼頭工人難以表述的生命苦境。

也正是此點，我們得以理解碼頭伴文化生成的社會歷史脈絡，以及行動者在文化既有框架之下如何再建構其行動的內涵。正是因為伴文化是文化上有意義的現象、它是對於主流文化的必然回應，因而，當伴文化被迅速解體時，所代表的並不是一個不合時宜或不正確的次文化的消失，相反的，這意謂這群男性勞工在文化中所無以言說的苦境，頓然失去了承接之所，它進而啟動了碼頭勞工的集體陷落。

因此，當地方的國家代理人將投注的眼光從勞工轉向觀光客、由貨櫃船轉到國際郵輪時，碼頭工人面臨生活空間的觀光化、因經濟資本不足而無以為繼的娛樂空間，這不只隱含碼頭勞工的經濟與社會環境將同遭巨變，同時也意謂

伴文化的解體，而這並不是改變／陷落的終點。

由新自由主義所打造的工作（思考）邏輯－經濟市場的自由競爭為唯一的核心理性，與其相繼打造的工作情境，兩者在 1990 年代末的地方社會迅速重新建構了一個截然不同的世界（觀）：人們原本透過工作場域得以與他人進行的日常接觸，被重新改造為最淨化而有效率的孤立工作「單位」，以達到降低看來似乎無助於產值的「無謂」勞工互動、發揮最大「運作」效能的單位；工人從有意義的互動主體，被置換為抽離脈絡、失去生存意義感的工作「物件」；工人彼此之間因日常接觸所蘊孕的情感連帶，被替換上的是資本利益的「理性」計算。

這是一段政經力量迅速重新定義工人彼此關係，與粗暴瓦解伴文化的過程；也是一段行動者意識被置換的歷史歷程－工人改變了對自身與對世界的知覺方式。當國家全然跟隨資本主義的市場經濟邏輯，政治正確已不只是經濟活動的指標，它進一步界定了在公共空間可被允許的活動與對象，也隨之分化出在主流社會生活中，誰是上流誰是底層、誰的需要是要被滿足而誰的是可以被擱置或漠視的，以及，要以誰的受損來換取誰的益處。

當碼頭工人下工後的豐富公共空間與社會關係被抹除，而被置換上另一批政治正確的生活樣態時，這群碼頭工人在碼頭上與碼頭外一層層被剝落的關係之後，其生活世界是否仍有其它幸免於難的社會關係？當工人們停留在碼頭上的時間愈來愈少、行走於街巷食攤小販茶店仔的機會幾近於無，他們回返了家庭，此時，家庭內部的關係是否會是這群碼頭工人唯一倖存且穩定的社會關係？抑或者，如果伴文化在長長的歷史時間裡，供給了碼頭工人重要的關係網絡與轉化生命苦境的機制時，那麼，隨著伴文化的解體與不同世界觀的（被）建構，碼頭工人的家庭是否能在此時承接工人們的苦境、終止其陷落？在第四章，我們將進入這群男性工人的家屋，試圖由其家庭的生活情境回答上述問題。

第四章 失聲的男人

前言

1960 年代末至 1990 年代末的勞工伴文化，所描繪的是基隆碼頭男性工人集體在碼頭內部與碼頭周邊所建構的社會生活圖像，而在此圖像所頻繁現身的是由男性工人與碼頭同事、餐飲娛樂產業女性勞工所組構的多層次關係，關於工人們的家庭成員及場景，在此類敘事裡相對空白。

此空白敘事所代表的是，當基隆碼頭的男性勞工被全球經濟體系鑲嵌在獨特的時空間結構時，這群工人不只被集體圈入某內部關係網絡，同時，在很大的層面上，也將他人捲出此特殊社會生活，這裡的他人，包含其家庭成員。意即，當工人們在碼頭內部與碼頭周邊建構其豐富情感網絡時，家庭成員在此特殊文化場景中是不在場的。

相對的，家庭成員在勞工伴文化的不在場，是否也意涵工人在日常家庭生活的缺席？那麼，在 1990 年代末之後，隨著基隆港被掛斷了與全球經濟體系的接連、伴文化接踵被瓦解、碼頭工人紛紛回返家庭之後，家庭作為大部份工人僅存的社會空間與關係，他們與配偶及子女在表面上看來已長久未重疊的社會生活裡、缺席的日常家庭活動中，係如何重新建構其關係？以及，在此再建構過程，工人們如何覺知在社會關係被全球資本主義聯同地方政經力量迅速一層層剝解，而不得不「退回」家庭的處境？工人於 1990 年代末碼頭上與碼頭周邊的孤身與陷落，是否將在家屋內部被終止？此間，進而形成什麼樣不同於 1990 年代末前的碼頭勞工集體生存面貌？而文化與政經力量所建構的新世界（觀），如何牽動該生存樣貌？

gâu lang—有能力的（男）人

在我國小很小的時候，我爸就跟另一個阿姨在一起，那時候在〇〇區那裡有很有名的〇〇〇，我爸是那裡的常客，阿姨應該是在那裡認識的，然後生了幾個妹妹，他們全家一起搬到〇〇去，我爸是會寄錢回來...我爸就可能覺得和我媽沒有感情，因為我媽是童養媳，就比較像兄妹一樣，和我媽生了我以後，就沒有在一起...（我）和外面的人有感情，是舊識（前女友），因對方主動聯絡，又彼此看對眼了...我後來算一算，真的

是七年之癢。男人很難免，我看我兒子應該沒有，因為他老婆跟著一起工作，應該不會有問題。(田野記錄－阿勤)

我爸以前...有賺一些錢，後來就自己開一家餐廳，就常常去喝花酒、唱歌什麼的，就認識了阿姨...剛開始可能因為工作固定去一個地方，覺得不錯，就常常去，人是感情的動物，常去之後可能就有感情了。(田野記錄－大信)

如前兩章所討論，因國際貨船的特殊時空間結構在當地所形塑的伴文化，正反映著 1970、80 年代碼頭男性勞工普遍與家外女性或短或長期間的親密關係。而當碼頭工人論及他人或自身與家外女性的情感關係時，通常不涉及法律或道德上的判準，而集體傾向以「七年之癢」、「自然就認識了」、「男人難免會...」此類自然發生情感論說法解釋其家外關係，甚且，家外關係的發生與否，更作為男性是否具有足夠能力－*gâu*－的表徵。因而在公開論述中，普遍而言，碼頭工人與家外女性的關係並未成為被迴避的話題，相反的，它成為身為有價值男性的象徵，文化情境建構了這群碼頭上的男人，如何解釋自身與家外女性關係的主要框架。

不到四十歲的阿順－與欽仔同車隊的貨櫃車司機－目前與父親、長期專職於家務的妻子和兩個讀高中的兒子同住，他們所共住將近五十坪的住所，是 1980 年代末－阿順還不到二十五歲時－他身兼貨車司機與搬運工所積蓄買的房。當他坐在自家客廳，嚴肅談論現在愈來愈低的貨櫃費率、不斷攀升的油價，使他不得不想盡辦法增加收入－不論合法或非法時，他坐在妻子旁對我說：

我太太在我國中的時候就跟我了...在我媽媽長腦瘤的時候，(太太)抱著和我一樣胖的媽媽去洗澡，我一輩子都不會對她大小聲，她說要一個手錶，我就買給她，十六萬...我年輕有賺到錢，可是囡仔只會死存，不會轉，那個不算有錢...我要是有錢，就去娶細姨(指：小老婆)，我絕對有這個觀念，這樣才代表我賺有錢、*gâu*。

阿順直截了當的表達，反映碼頭工人普遍上如何聯結家外關係與男性能力兩者的關係。對碼頭工人而言，「細姨」和男人與妻子的關係並不衝突，相反的，它們同時表徵男性的 *gâu*，愈多關係愈能充份表徵他能滿足所處文化社會對於男性的範型想像，使能被界定為一位 *gâu lang*－有能力的男人。

因而，對碼頭工人而言－至少在普遍的公開論述中－身為一位有價值的 *gâu lang*，所首要浮現的議題，就不是他與家外女性的關係在律法層面是否適當，而是配偶回應丈夫家外親密關係的方式是否適當，方為婚姻關係良莠的關鍵－因為

妻子需要擁有足夠的「聰明」以確保一位 *gâu* 的丈夫的在家：

我爸也愛面子啊，我媽就是沒 IQ、EQ 更不好，我爸本來可能（每週）一三五回來...結果被（我媽）趕出來了，（父親的女朋友）也不能不收他啊，兩個人就住在一起了...像我一個朋友的老婆很聰明，她知道他的脾氣，知道不能和他吵，她不吵不明講，他就有愧於她，現在，（在幾個「老婆」當中）她最大。（田野記錄—大信）

（我）當時年輕受不了哭鬧，我太太滿厲害，（她發現後）不哭不鬧，她就是找我出去談。（田野記錄—阿勤）

在上述文化價值的支撐下，連同自 1970 年代左右所蘊孕的家庭外部豐富情感網絡，兩者齊力將工人的生活世界自家庭內部拉離開來，另行在家外發展 *gâu* 的表徵、間接創造了家庭成員在勞工伴文化中的不在場。甚者，在此群體間形成一社會景象：家庭構成的多種不同樣態。

除了典型由一對夫妻及其子女所構成的核心家庭之外；另一類型是在 1970、80 年代，工人搬離核心家庭與家外女性共居，子女則由婚姻關係仍存續或已離婚的（原）配偶或者夫的父母育養，工人在原家庭內部，成為經常缺席或「跑掉」的父親。其後，在 1990 年代末，若其與家外女性關係結束，大多數工人開始回到子女所在的家庭內，成為一位返家或在家的父親。

第三種類型家庭的成員較前者複雜，工人在 1970、80 年代與原配偶離婚後，留下婚生子女、原配偶遷出，家外女性再以結婚或同居形式遷入。當中，這位家外女性可能會帶進自己前段（婚姻／同居）關係所育有的子女；日後，部份在此新的（婚姻）關係裡，再共同生育新生子女。因此，在 1990 年代末，此型態家庭成員除了兩位成年男女性、夫的父母，尚包括分別來自不同婚姻關係的子女。再另一類型是，工人主要與配偶、婚生子女、父母親共居，但公開或隱密的長期同時維持婚姻關係與婚外關係，部份在婚外關係中另育有子女，工人並支應其生活上的經濟所需。

以上四種家庭型態是為原型，其他的家庭構成型態，則多半是延伸、混合、或因不同時期而移動在不同類型之間，在我的主要報導群中，有三成左右是兩代同時身處在四種型態當中。雖然他們在婚姻制度層面認為是自己理虧在先，但相反的，文化卻賦予該行動正面的意義。

因此，諸如上述普遍的類似公開論述，共同對應著文化上，工人對家內配偶的期待—妻子除了能照顧子女、妥善運用丈夫所給的家用、填補不足的家庭開銷之外，還包括必須有能力回應因 gâu 丈夫所衍生的複雜家庭內外關係，像是家內的冷戰與熱戰、丈夫的徹夜不歸，以及家外女性特意在丈夫車上遺留貼身物品、夜裡接到不出聲的電話等家外女性欲進一步宣稱其與丈夫關係的挑戰行動。這一連串爭執與細微複雜的對抗行動，當歷經足夠的時間累積，經常發展為來來回回來自家外女性或夫、妻的自傷與自殺。

外面交的是蠶食鯨吞...剛開始是打電話聽你的聲音就好，後來就要見到你的人，再後來就要你留下來過夜，後來不是要你的錢，是要你的人，就開始有一些問題...那時候三個（指妻子與兩位女友）都有鬧自殺，吃安眠藥啦割腕啦，我自己也吃過一顆...當時覺得事情全部攪在一起，（碼頭）民營化了又幾個（指女朋友們）在鬧。我就烏龜啊，就躲啊。結果有一天刑事組打電話給我...（其中一位女友）從樓上跳下來...發生事情之後，人家一個好好的人在我們家變成這樣...別人聽起來也許會覺得我好像很行（指同時擁有很多女朋友），可是我自己是覺得是悲劇收場。（田野記錄—大信）

我先生外遇的時候，我也吃過老鼠藥...我配高粱酒啊，半瓶喝下去，變得不知道人，啊我先生回來把我帶去醫院，灌腸啊，我很氣啊，他去外面有女人我很氣啊。（田野記錄—細妹嫂）

除了「茶店仔」之外，「自殺」是田野訪談中另一個經常被不同報導人提及的重複辭彙，當不少報導人談到所聽聞或接觸到週遭男性親友的自殺事件⁶²，通常不同於談及過往「茶店仔」經驗時的侃侃而談，少部份原因是因為報導人普遍覺得該事件不是光彩的事而不願多談，但大多數原因是，他們對於親友自殺的真實原因無從了解，對於男人（們）的自殺死亡，他們最經常聯結的話，通常是類似：「平常就好好的啊，看不出來什麼啊」。

這兩位報導人及其他田野所聽聞的類似傳述—不論該二手資訊是否被他人正確轉述，都共同反映每位行動者各自以自身的方法，尋找不同回應生活中的最無法被言說的生活苦境，而這段過程，通常是大部份旁人甚或親人所無從真切得

⁶² 若不包括報導人由新聞或朋友所聽到週遭有關自殺的二手訊息，在田野四位報導人提及「自己親友」且「不知道自殺原因」的自殺死亡例子，全數皆為男性。此現象明顯不同於女性自殺者通常皆被他們賦予較清晰的自殺意圖，雖然這些公開論述對於女性自殺原因的說法未必反映真實，但男女性的相同行動卻在當地獲得兩種截然不同的論述，更說明了在前一章所說男性無以表述的苦境，旁人因而無以理解或臆測其自殺行動的原因。

知的深刻生命體驗。此特別針對碼頭男性工人輕生原由的無從得知，很大部份即源自稍早曾討論，文化所賦予對男性的性別想像與期待，所裁剪出大眾及親人對於男性生命世界的有限理解甚或扭曲，就像大信與幾位女朋友的關係，在他的同事看來，正代表大信的 *gâu*，然而，對於大信而言，相反地，這段看似已過去的「輝煌」歷史，一直是他無以對他人言說的「痛處」，並成為其生命世界場景中異常鮮明的特寫。

而文化體系除了形構這群碼頭工人伴文化與苦境相伴的生命世界，在 1990 年代末當大部份碼頭工人隨著經濟條件改變、社會空間與家外關係進一步逐漸被瓦解而回返家庭時，文化仍延續牽動工人與家庭成員的關係內涵，不同於 1990 年代末以前的是，此時，他們已不再是游刃於家庭外各式關係的 *gâu lang*，而是 *bing mo len*（耍不出其他把戲）的中老年人。

然而，相較於工人此時不論在經濟或社會層面的底層狀態，工人配偶卻業已發展出獨立於丈夫的經濟與社會活動；對於這位在 1990 年代末返家的丈夫而言，妻子不再是早年他經常描述「懂什麼?!」的女人，相反的，是一位他開始想像或實際所逐漸要依靠的對象。此雙方位置的互換，不只來自工人返家時的底層狀態，更是始自工人配偶 1960 年代末以來，當工人身處家外伴文化時，她們在長長的歷時進程裡、在工人丈夫的伴文化之外，所逐漸獨立推擠出的社會經濟空間。

伴文化之外

2009 年的某日，不到凌晨三點，基隆港西岸第 26 號碼頭外一處路燈底下，兩家相鄰的小食攤正緊湊張羅湯水準備開始營業，攤子一旁的空地上停了幾輛摩托車，三、四位頭戴工程帽身穿黃色反光條背心的男人，各自坐在塑膠椅上安靜的等著。

兩個攤位中間用透明塑膠布區隔開來，它們分屬兩對年紀相仿的中年男女小販、賣著相似的早點：麵條、小菜、鮮魚湯。其中一家攤子顯然就定位沒多久，女人正一邊開瓦斯加熱湯水、拿出各式調味罐佈置枱車，男人則迅速在一旁擺放桌椅、撐起遮雨的大傘和雨棚；另一家今天似乎更早開賣，攤子都已佈置妥當，年近半百的女人正就著冒著煙的湯水下麵，一旁緊挨著枱車、穿著雨鞋的男人正準備找零錢給客人。

這兩家的擺攤時間，原本都在早上六點左右，從幾年前開始，在其中一家突然在某個清晨提早擺攤之後，兩家開張的時間就相競愈來愈早、二十塊錢乾麵的份量也愈給愈多，幾個月前，兩位麵攤的男性小販在攤位上打了一場架，兩個攤販之間隔著的透明塑料布，即是差不多在那時期開始掛上的。

此時，兩家攤子的斜後方緩坡上、正對西岸碼頭的百戶低矮屋舍中，緊挨著主要通道的其中一個家戶的燈已被點亮，靠街道的那扇窗，正傳出收音機裡的女性播音員與打電話進電台的男性聽眾對唱一首老歌。那是西 26 號碼頭外現存另一位小販－細妹嫂－的家，她正一邊聽著電台一邊揉著麵粉－預備三個多小時之後要開賣的水煎包，屋後的廚房流理枱上，還放著稍早已經煮好的水煎包內餡、已泡好等會要再磨成豆漿的一大鍋豆子，以及正在熬煮的大骨豬血湯。

七十二歲的細妹嫂和西 26 號碼頭外的其中一家食攤小販，都住在這個區域，這塊區域的土地屬港務局所有，住民沒有所有權只有使用權，亦不能私自改建屋舍，因此，大多屋舍都是低矮老舊的建築。在 1960 年代末到 80 年代之間，這裡大部份人家都從事於與基隆港相關的產業，為另外出租給大量移入的外地碼頭工人，臨著主要通道上的一排家戶，各自在住屋對面－隔著不到兩公尺寬的巷道－加蓋細窄鐵皮屋作為這群工人的簡單住所。當時，這條短短兩百公尺長住屋群，住滿了當地人與外地勞工，另有好幾家雜貨店錯落其中。

但在這十幾年當中，許多居民－特別是年輕一代－陸續遷離基隆，大多數房子空著甚至已逐漸腐朽，只剩稀稀落落住著幾十戶人家，因此，即使十年前港務局開放了土地所有權的買賣，僅有幾戶人家進行翻修整建，大部份屋舍都保持原有低矮樣貌；原本那排加蓋的鐵皮屋，也幾乎都呈現廢置狀態或拆除，少部份作為自家停車位或倉庫；當時的雜貨店，剩三家仍經營著，老人家賣著簡單的日用品、零食和酒、各式提神飲料⁶³。不論白天或夜晚，這裡的家戶都是門窗緊閉，鄰里之間的往來並不多，只有座落在它們當中的一家廟宇，在每月農曆初一、十五有當地不到十位的年長婦人在此齊聚誦經。

這幾年細妹嫂也開始跟著鄰居幾位老婦人參加廟裡初一十五的誦經，每天凌晨獨自在老房子揉麵糰時，細妹嫂還會一邊將佛號唱進國臺語老歌的曲調裡。

早期為了生意上的便利，細妹嫂開始學說國語和閩南語，不到幾年的時間，

⁶³我在 2009 年的六個月田野居住地即住在此區域，此期間，除了我自己和老板，未見過有人在這三家雜貨店進出消費。

她已能極流利地使用各式閩南俚語，現在，更因為鄰居和賣早點所接觸的客人都說閩南話，此第二語言早已成為她生活中的主要語言，原本的客家話，因為能夠與丈夫和子女交談的時間不多，反倒不再經常使用。

細妹嫂和丈夫—李先生—所育養的三個子女都已嫁娶，除了女兒因為嫁給碼頭工人而留在基隆，兩個兒子與當地其他年輕人一樣，各自因不同理由相繼離開這個地方。長子在結婚後，因長媳不耐當地的溼氣而一起搬回李先生的老家；他們的次子雖然頂替了父親車禍後在碼頭上的缺，但民營化不久後，裝卸公司之間長期削價競爭，愈降愈低的裝卸費，終致使工資無以負擔一個家庭，在次子前年終於考上公職後，次子與媳婦以希望正值學齡期的小孩能在臺北市受教育為由，舉家搬離基隆。

現在，這棟—用碼頭民營化時李先生領的退休金和細妹嫂幾十年來的攤子收入，向港務局買土地所有權再重新整建的—四層樓透天厝，只有李先生和細妹嫂兩個人住，另一間未改建的舊屋舍，則用來堆放細妹嫂早餐車的所有材料，以及準備製做早點的地方。通常每隔一、兩星期，次子會回到這棟房宅停留幾個小時，或是從這裡取生活用品到臺北、或是把臺北的生活用品放來這裡、或者清洗清洗客廳裡的魚缸。

細妹嫂是西 26 號碼頭外那四家攤子中資歷最久的小販。1960 年代末，李先生因為工作調派由新竹移入基隆，隔年，她帶著小孩搬來，不到兩年，李先生聽說碼頭收入更豐厚，便辭掉原本的工作進入碼頭成為 *suánn guli*。然而，*suánn guli* 的收入並不如正式 *guli*，李先生的收入實際上並不足以負擔全家五個人的開銷，當外地的親屬網絡無法提供支援時，細妹嫂與許多其他外地來的碼頭工人妻子一樣，各憑自己料理家庭三餐的本事，在當地碼頭周邊擺上各式小食攤以貼補家用：

民國六十一年時候，聽人家說碼頭有多好賺，大家跟我們講說，碼頭賺巧有，又有外路仔（外快）可以拿，我先生就 *hiau kha-tshng*（指原本想改善情況，但卻適得其反，另亦隱含責怪之意）辭掉工作去考碼頭。那時候我老公碼頭不很好，工作很累，下班以後烏湯扣雞啊，麥盪吹灶火（形容累到連吹灶火的力氣都沒有）。那時候都讓新人做最辛苦的，薪水又不多...工作兩三個月才五仟塊，不夠用...錢都全部交給你，夠不夠用他不管，不夠用你自己想辦法...我先生老家還有田，收成的時候...我自己一個人拿著布袋要回去拿那個米，那時候我沒有做生意，結果我先生的哥哥說，沒有你的份啦...我很氣...我眼淚吞在肚子裡面，我趕快

回來，我就，自己回來賺好了，所以我會做生意就是這樣來的，不想要跟他們爭啦，爭也沒有用...所以我民國六十三年開始賣早餐...就是因為這樣，我才出去做，不然怎麼辦...以前（指剛開始賣早點，但沒有固定位置的時候）要一直跑，很辛苦，推著攤子沿路叫：包子哦...後來在這裡（指西 26 號碼頭外）的外省人他太太死去了，就不做了，我就用她的位子固定下來。

這天凌晨，一如往常，細妹嫂在夜裡一點多時叫醒因車禍而行動不便的丈夫、攙扶他下起床如廁再回床入睡後，經過簡單的梳洗，她開始了一天的工作；三點多，當西 26 號碼頭外的兩家麵攤已擺好攤子，細妹嫂的預備工作也差不多完成一半；清晨六點鐘左右，當細妹嫂將所有物料都搬到屋外枱車上時，一位中年男人已站在枱車邊等她。

這位外表看似智能上有些不靈光的男人，也住在此區域，每天除了在麵攤工作之外，也幫忙細妹嫂在擺攤前和收攤後一起推枱車上下坡，每次她給他一百塊錢的酬勞。他們一起緩緩推著水煎包枱車往西 26 號碼頭口前進，枱車最後在一家尚未開門營業的自助餐店前就定位，細妹嫂在麵攤與自己的枱車之間，預留了一個三平方公尺的空位，給幾分鐘後也即將就定位的蛋餅攤。那位中年男子，在把水煎包枱車上兩張簡易折疊桌子及數個塑膠椅卸下擺放好後，回到隔壁麵攤開始他每天的正式工作－收拾碗盤。

當細妹嫂在西 26 號碼頭外的枱車就定位沒多久，在距離細妹嫂住家不到兩百公尺外，一位八十歲老婦人正佝僂著背、從幾十公尺外的住家緩步走向西 21 號碼頭外的一個攤位。她的兒子稍早已經先收起蓋著枱車的塑膠帆布，並把熱湯水、燒賣、水煮蛋都放到枱車上，不久後，兒子開著計程車離開，老婦人即展開一天的擺攤賣燒賣的工作；與燒賣相隔四戶的那家輪胎行，鐵門仍拉開著，兩位年輕伙計正各自斜躺在沙發一側睡著；而燒賣攤位正前方、21 號碼頭圍牆外停靠的一排貨櫃車，已有幾位手抓保特瓶、穿著簡便汗衫的契約車駕駛前來取車，一一準備開進碼頭開始當天拖櫃子的運送工作。

這時候，天色才剛灰亮，西岸碼頭外往來的車輛已明顯增多，那兩家麵攤的座椅上大多保持著四、五位左右的客人；相較之下，只有零零散散幾個開著貨櫃車或私家車的人，停下車買了水煎包或蛋餅外帶，因此，大部份的時候，不論是細妹嫂、賣蛋餅的婦人、或者賣燒賣的老婦人，都是坐著等客人或擦拭整理枱車的時候較多。

隨著天色愈來愈亮，碼頭外經過的人車更多了。過了九點，細妹嫂開始頻頻看手錶，她今天還有兩大盤生的水煎包仍原封不動放在枱車裡、豬血湯和豆漿也都還剩大半桶。半個小時之後，細妹嫂攤位後的自助餐店鐵門半開，當店家正出門拿稍早菜販送來放在門口地上的食材時，細妹嫂已開始打掃攤位、收拾攤子的桌椅；將近十點，隔壁麵攤的那位中年男人走過來，準備跟著細妹嫂一起將枱車推回她在坡上的住家。

他們起步不到一分鐘，一位正要前來自助餐打工的年輕婦人，攔住細妹嫂的枱車，買走了煎盤上所有剩下已煎好的水煎包，細妹嫂另外再裝了滿滿一袋豬血湯和六杯豆漿，加上原本包好的十二顆水煎包，總計收了一百一十元，如果按表訂價錢，要收一百八十幾塊錢。在推車回去的路上，細妹嫂對我說：

她也是命苦人，先生也靠她的工作，她生四個小孩，最大才國中，她早上來那一家自助餐打工，一天才三百，中午下班再回去幫人家燙頭髮，她看我沒有賣完就會跟我交關（*kau-kuan*⁶⁴，指買東西，但隱含情感、照顧之意），收她材料錢，不要賺她的，算是互相幫忙。

擺攤的位置距離細妹嫂的住家約二百多公尺，這兩年，細妹嫂在推枱車上下坡時已不太能使得上力，不算長的距離，她和中年男人花了快二十分鐘。到家後，她把枱子停在凌晨準備水煎包的房子對面，進屋將圍裙和今天收到的錢放進屋裡，旋即關門上鎖、快步走到那棟四層樓新宅前，打開大門就往一樓右側的小房間喊：「李先生，*mei ou niao mou*（客家話：要小便嗎）？」

細妹嫂總是西 26 號碼頭外那四個攤販當中第一個收攤的小販，因為她必須在十點半前回到家叫丈夫起床如廁。二十幾年前的一個夜裡，李先生從碼頭下工時發生車禍繼而中風，天亮後，附近的店家以為他是醉倒路邊而未即時報警送醫——在這碼頭周邊並不難見。車禍後，李先生一直無法獨立行走，自然無法再進碼頭工作。

細妹嫂的大兒子因為工作一直不穩定，兒子和媳婦、兩個小孩的生活，幾乎全靠李先生老家房子所經營的租書店，因而沒有餘裕再給父母生活費，為求公平，細妹嫂因此也不要求二兒子給家用，但實際上此間最主要的原因是，她不喜歡開口向兒子們要錢的感覺，就像她即使因水煎包的生意愈來愈差而經常睡不好，也不願意再回丈夫老家爭產一樣。在這些種種因素下，這個原本只作為貼補家用的

⁶⁴ *kau-kuan* 辭典譯義：買賣、惠顧。

攤子，在李先生無法再進碼頭工作後，成為家中唯一的經濟支柱。

這幾年李先生開始時有失智、失禁狀況，因他不願穿紙尿褲，因此細妹嫂每天的例行工作之一，經常包括清洗丈夫沾有排泄物的衣褲和床單，為了精確計算並抓緊他每天大小便的時間點，細妹嫂開始戴手錶，每日作息依著丈夫的生理狀況而排，除了收攤時間，其它所有日常活動亦然，就像是每次的食物採買。每隔兩天，細妹嫂會踩著後面掛著小貨架的三輪腳踏車到市場買擺攤的材料，她選擇到較近的安樂市場採買，而不是到稍遠一點卻較便宜的仁愛市場，這自然不是因為她的經濟能力寬裕，而是每次的出門辦事，細妹嫂都必須抓緊在她餵過丈夫午餐後，與下一次丈夫要小便之間的空檔完成，因此，她每次進門的第一句話，總是「李先生，*mei ou niao mou*？」

細妹嫂日常的所有活動不只跟著碼頭客人的作息，更框架在此生活條件下，她在形容那位必須養家的婦女「**也是命苦人**」時，同時也包含進自己，以及，其他碼頭周遭與她類似處境的女性小販。也許細妹嫂因為工人丈夫的意外車禍而顯得生活上的更加艱難，但她與其他工人配偶共同的是，她們在不同年代、因丈夫的收入不足或未拿家用回家，而決意跨進國際貨船的時間結構，跟隨著碼頭上那群偌大工人群的飲食作息以填補家計。

那位西 21 號碼頭外的八十餘歲老婦人，年輕時與在碼頭工作的丈夫結婚不久後，即一直處在家用不夠的緊張中，在一次開口要丈夫當天的工錢時，丈夫的回答，讓她決定開始在住家附近的西 21 號碼頭口賣小吃，以支應家裡上下三代共十幾個人的生活所需：

（閩南語）我跟他要那一天的工錢，他怎麼講，他講：『我褲袋仔破一孔啦（指：我的褲子口袋破了一個洞)』。他就是人家一找，他就去賭、去喝，找去查某間。不能說他都沒有拿錢回錢，很少。他若沒錢，就拿牌仔（指工會會員證）去當...我一天睡兩個小時，半夜十二點，要被他喝完酒後回家鬧，又要透早三四點要起火、顧火，才能剛好（水）溫溫的做麵線，趕透早拿出來碼頭賣（指：趕著一大早出門賣早點）。

細妹嫂所說的命苦，表面上似乎指向工人丈夫不再有足夠的工薪作為家用，實際上，對於這群碼頭工人的配偶而言，命苦所真正指向的是更久遠之前的歷史時空點—1970、80 年代由碼頭工人、碼頭同事與餐飲娛樂產業女性勞工三者之間所共構的伴文化，而在此豐富的情感網絡裡，並未涵括工人的配偶。

我先生不會幫忙（準備要早餐要賣的東西），常常在外面喝酒泡茶，以前我都躲在家裡哭...我這一生嫁他三十幾年，我沒有一次對不起他，他兩次對不起我，我很氣...那個女的，還還還常常打電話來，打電話來跟我凶...查埔人，哪有雞腿到嘴邊還不吃的，他說正餐吃不夠，他要吃點心...他在外面有女人，我就躲在家裡哭...三個小孩子還小。（田野記錄－細妹嫂）

這些工人配偶的生活和他們的男人一樣，同樣跟著國際貨船轉動，不同的是，工人丈夫因輪班、待工而輪番移動在碼頭上與食攤茶店仔之間，而這些跨出家門擺攤的妻子，則是固定移動在家屋與自家食攤之間，為把握數以千計的碼頭工人早餐時段，每天的凌晨是她們一天工作的開始，周而復始的每日工作，使她們在此歷史時間裡，在碼頭勞工伴文化之外，意外地推擠出獨立於工人丈夫的社會經濟空間，並在 1990 年代後意料之外地，成為想像或實際中為丈夫所倚賴的對象，進而在這群男性工人返家後，為其框架出了截然不同於男人離開時的關係位置與日常情境。

一日中午，幾位 guli 在候工室裡聊到戒煙：

A：像阿華就是抽假菸，只有在嘴巴，所以他回家可以不抽。

B：他現在在家裡是細漢仔（大家笑）。

研：為什麼在家裡變細漢仔？

C：因為現在人老了啊，在外面 *pinn-bô-huat* 啊（閩南語：耍不出其他把戲）。

B：年紀大了，在外面都 *pinn-bô-lián*（閩南語：與 *pinn-bô-huat* 義同），可是會需要有伴啊，你哪裡受傷要擦個藥，總要有個人可以幫你擦，自己的老婆你不會有什麼忌諱。

以下一位報導人的敘述，更進一步意指當代碼頭工人再回返家庭時，對自身與家人關係改變所產生的重新理解。阿勤的家外關係比大部份的工人歷時較短，他認為因為妻子當時所採取的「不哭不鬧」，使他決定返家成為一位在家的父親與丈夫，現在，六十幾歲即將退休，他以「慶幸」形容自己及早停止那段家外關係：

我那時候是顛峰...（太太發現後）找我出去談...（如果離婚）孩子一定是跟她啊，因為是爸爸做錯事啊，一定是挺媽媽啊。我現在很感謝太太，小孩子讀大學都是她的薪水支付...我太太打算明年退休，我會跟她一起退，趁兩個人身體都還可以，一起出去走一走...幸好當時沒有繼續下去，

不然，我現在就是孤單老人了。

阿勤所說的孤單老人，同時指向碼頭工人在 1990 年代末回返家庭後所面臨在家庭關係中的地位轉變，與意識到自己的 *pinn-bô-lián*。然而，阿勤的「提早」返家是特例，大部份的碼頭工人是在 1990 年代末底層時代回返家庭，且其所始料未及的是，當他們與家人相處的時間突然大為增加後，即使妻子與子女仍留在原有的家屋之內，但他們與工人的關係已然轉變，在每日周而復始的晚餐時間將工人拉進靜寂之所。

寂靜晚餐

2009 年冬季，傍晚，欽仔把桃園拉回來的最後一個空貨櫃卸在碼頭上之後，結束了一天的工作，將近五點半，他將貨櫃車開出碼頭，西岸 21 號碼頭外的圍牆邊，此時停了兩輛貨櫃車。欽仔的下班時間比起其它開契約車的司機要早一些，再過一個小時，這些停在圍牆邊的契約車就會排成長長的兩列了。欽仔挨在第三輛之後、停妥了貨櫃車、跳下駕駛座，走到幾公尺外一輛老舊的小型白色轎車旁，開門低身進入駕駛座，發動引擎下班回家。

這個時間的基隆市區，不只計程車多、各家往返臺北的龐大國道公車更是塞滿在有限的車道上，火車站也每隔十幾分鐘頻繁的載回一群群在外縣市工作的人，這使得原本狹小的街道更是寸步難行。欽仔熟練的繞開人車最多的路段，不到十五分鐘，即轉進一處人車較少的斜坡幹道，一如往常，欽仔花了一些時間找停車位，在幹道旁的一條巷弄緩坡上停妥了車。

這裡雖然已離開市區碼頭，但巷道依然狹窄、房宅依舊蓋得稠密，多數是五層樓左右的公寓，一樓店舖旁另有細窄樓梯通往樓上住家，這裡高密度的居住形態，在私家車開始普及後，使得找車位成為開車住民的每天例行工作。現在下班回到家之後，欽仔通常不再出門，除了父母親不太樂意之外，夜裡回家再要找個停車位更是問題。欽仔和父母、第二段婚姻所生的兒子一起住在這區域的其中一棟公寓裡⁶⁵，偶爾女朋友秀珍也會在此過夜。

欽仔進家門第一件事是進房間拿乾淨衣褲準備洗澡，洗澡的同時，他七十多歲的母親正在廚房裡煮晚餐、父親在客廳裡看電視、兒子正在自己房裡上網；沖

⁶⁵ 欽仔在 2010 年與女友秀珍登記結婚後，已搬離此住所。

完澡，欽仔打開客廳裡的電視、接著為自己倒上一杯酒；晚上不到七點，這家人的晚餐已經備妥，晚餐並不是放在廚房外的餐桌，而是擺在客廳裡的長形矮桌上。欽仔與秀珍相鄰坐在桌子右側，他的父母則與兒子坐在另一側，靠近電視機那一側的桌邊是空下來的，全家人的目光，大部份都聚集在正在播放的電視新聞上。

欽仔放在腳邊的那一桶酒，是幾年前為了貼補生活開支，他請女朋友向她父親借二十萬，跟朋友買了二十幾箱自釀蒸餾米酒，打算轉賣賺差價。像欽仔這樣的貨櫃車司機，特別是開契約車的勞工，他們與運輸公司的關係只是靠行，而不隸屬公司員工，因此，在銀行借貸上較不容易，他們的金錢借貸通常來自親屬與姻親。但那二十幾箱的酒，由於欽仔不好意思賣高價給同事朋友、也不願低於市價賣出，現在，大部份都還留在倉庫裡，在同事們鮮少在外聚餐後，它取而代之，成為欽仔每日下班後的固定活動，喝的時候，他總是半杯酒再混加半杯水。

晚飯過後，欽仔的兒子進房間繼續盯著電腦螢幕、秀珍幫著欽仔的母親收拾餐桌並一起進了廚房，沒多久，欽仔已退休的父親出了門—這是父親在欽仔還年幼時即有的例行行程—母親在早期總會問父親的去處，在一直沒有得到太明確的回答後，這幾年已沒有再追問。此時，客廳裡只剩欽仔、新聞節目和桌上那杯酒水。十點多，欽仔從椅子上站起來準備進房睡覺，因為酒精的關係，他的步伐不太穩，雙手一路搭著牆、椅背走進臥室。

這家人的晚餐是安靜的。整個晚上，只有欽仔的母親對於新聞內容的幾句評論，與欽仔父親或秀珍偶爾的簡短回應。表面上看來，欽仔與家人之間的互動算不上親暱，特別是欽仔與兒子之間的互動更是有限，直到欽仔上床前，他與兒子在這天晚上的五個小時裡，共有一次的交談與一次的眼神交會。一次是在欽仔下班進門時，兒子碰巧剛好步出房門上廁所，兩人不經意極短促的對望一眼；一次是晚餐備好時，他坐在客廳叫喚兒子出來吃飯，兒子在房間裡簡短回應：「喔」。

欽仔還有一個與第一任妻子所生的女兒，她在大學畢業後即留在臺北租屋工作。1980年代末，欽仔與第二任妻子在茶店仔結識，當時他與第一任妻子的關係並算不上衝突，然而—

當你交往上這一個，就會覺得原來那一個愈來愈不順眼，就愈來愈冷淡，她也會不爽...我承認是我對不起她，錯在我不在她，因為她從來不回嘴...那時候年輕火氣大，好啊，（前妻說）要離就離。最後就走上這條路了。

家庭生活中的細瑣爭執，更突顯了在家外關係中所獲致的親密感，欽仔在女兒兩歲時，結束第一段婚姻關係。女兒與之後第二段婚姻所生的兒子的日常生活照顧，都在日後欽仔與妻子們的婚姻關係結束後，交由與他同住的父母照顧，欽仔負責支應全家的生活費，但實際上與子女碰面的時間並不多。在 1990 年代末以前，這個晚上欽仔在自家客廳與父母、子女共進晚餐的情景極為少見，他和當時大部份的碼頭工人一樣，通常不會這麼早就在家，對於工人的下一代而言，1970、80 年代的晚餐時間，並不包含「常常不在」或者跟著家外女性「跑掉」的父親。

早期，在拉了一、兩趟貨櫃後、天還亮著，這群貨櫃車司機就下了班，與同車隊的司機們輪番在不同的茶店仔、小吃店喝酒、聊天，在這些因狹小而更顯得擠滿人的空間裡，空氣中混雜了各式煙酒熱炒小菜的氣味、充塞各種此起彼落的聲音—椅子挪動時摩擦地板的聲音、開瓶蓋聲、碗筷杯盤輕觸聲，與人們高聲交談、爭論、男男女女嬉笑戲謔、伴唱帶放送的歌曲、離開前的爭相結帳聲。這些每日生活景象，在 1990 年代末之後，隨著進港的貨櫃船減少、油費不斷攀升、櫃子的費用因削價競爭結果從原本每櫃四千五百元，降到三千七百元之後被中斷，欽仔與其他貨櫃車司機們的收入減少了將近一半後，為了填補愈來愈大的財務缺洞⁶⁶，車隊的聚餐愈來愈少，司機們拉車的時間愈來愈長。

現在，司機們在拉過四趟貨櫃之後，通常在晚上七點左右結束一天的工作，他們便與當代 *guli* 一樣，從碼頭上與鐵路街仔各自回返家庭，開始成為一位晚餐時間會在家的父親，和家人一起共進一個迥然不同於以往的晚餐情境—平鋪直述的新聞報導聲、沈靜的同桌人，以及，延續整晚的靜寂家屋。

1990 年代末開始的安靜晚餐，鮮明對照著碼頭工人在 1970、80 年代的不同生活世界，靜寂晚餐不是欽仔個人的特殊家庭生活寫照，它反映當代基隆碼頭工人在經濟與關係網絡同時被削弱進而成為一位在家或返家的家庭成員時，他們在家庭內部所面臨的新面貌與關係。而靜寂晚餐所牽動的，表面上只是安靜的家庭氣氛，但實際上，卻隱涵這群工人在全球勞動市場成為底層勞工、層層關係被瓦解之後，繼而在家庭內部的再次墜入另一個底層。

失聲父親

⁶⁶ 工人們的財務支出，在往常主要支用於餐飲娛樂活動，但在收入銳減後，每月固定給父母親的家用、貨櫃車的油資、修車維修費與貨櫃車的貸款，幾乎吃掉工人們八成以上的收入，若再加上之前養成的抽煙或吃檳榔習慣等花用，剩餘的可用資金幾乎所剩無幾。

在一次例行拜訪欽仔與秀珍的晚上，欽仔依舊正喝著他的酒水，但左側膝蓋新綁著繃帶。幾天前的一個晚上，兒子打電話給欽仔要配眼鏡的錢—這幾乎是兒子一直以來會主動找這位父親的唯一時刻，當時欽仔已按慣例喝了幾杯酒水、再加上夜裡照明不清楚，他還沒移動到車旁之前—想拿車上那副以前自己戴過的眼鏡給兒子，以掩蓋 1990 年代末之後因阮囊羞澀讓他備感失去尊嚴的處境—就給路旁花圃突出的鐵釘劃傷，到醫院縫了三針。

1990 年代末之後，離開的國際貨櫃船將工人從碼頭上與鐵路街仔推回各自的家屋，工人此時以最底層的狀態，重新在此社會關係中現身；相對的，家庭內的妻子與子女卻因長期缺席的丈夫與父親，致使世界（觀）已然不同於這群碼頭工人離開之時。男人此時所面對的，不再是一位渴望或必須仰賴他的妻子、也不是年幼不懂事的天真稚子，並且，在此新的關係中，這位曾經遊刃於各式關係的 *gâu* 男人，已無法再透過充足的金錢給予，符合文化上身為一位父親「最基本」的責任。

更關鍵的是，這群碼頭工人在 1970、80 年代與家外女性發展情感關係時，其於家庭內所被催化且被隱藏的諸多情緒與衝突，在此時白熱化，它們轉換成各種行動，將工人的父親角色捲入「噁氣⁶⁷ (*iàn-khì*)」、束手無策的生活情境。

大信目前和女友、女友與前夫所生小孩三人同住，在前妻還沒與現任男友交往前，他偶爾會到前妻的住處看兩個兒子，大信一直不知道為什麼他到前妻家看二個兒子時，總是湊巧的遇不到老大，直到有一次他站在陽台上等兒子們下課時，看到大兒子已走到公寓門口正準備開鎖上樓時，在撇見停在一旁大信的車後，兒子旋即轉身離開步出街口。大信理解是自己年輕時的「跑掉」換來兒子此類回應，為了修補回與兒子的關係，這幾年他悶頭試了不少方法。幾年前，大兒子到南部服兵役，為了避免讓兒子因沒人墾親被派公差，他南下探視兒子。長長一整天的會面時間，兒子始終不開口說話，接著連續幾天的會面，大信租了輛摩托車，載著沈默的兒子逛了四天直到收假前一刻。

普遍來說，不論配偶最終是否回應稍早所討論丈夫回返家庭後尋求依靠的需求，這群返家後的碼頭工人較能坦然面對與配偶之間的新關係⁶⁸，然而，此時家

⁶⁷ 以報導人所解釋，噁氣形容的是自己盡辦法但卻一直被人指責，卻又沒辦法說出來的氣。*iàn-khì* 辭典譯義：形容人怨嘆、不平的情緒。

⁶⁸ 回返家庭的工人在面對配偶的反應較坦然，我猜想與另有替代途徑有關，像是當地繼茶店仔之後，在這十年中碼頭附近增加不少的檳榔攤，男人們常在家屋內與配偶發生不愉快時，聚在同時供應簡單小炒的檳榔攤。但因為此部份的田野資料尚稱不夠充份，因此在本文仍無法定論，但

中的子女都已不再是不懂事的稚子，社會文化已建構一組理解的方式，供給下一代如何看待眼前這位長期缺席的父親，且，他們也已擁有能力在日常生活中，透過表情、語言或行為，給予這位父親毫不保留的評斷與怨懟⁶⁹—不論對於以前的缺席或者現在經濟狀況的窘境。

在欽仔去年與結識十八年的女朋友登記結婚後，搬離與父母、兒子的住處。一日，他的母親通知他回老家處理兒子的事，因為兒子在其它大小狀況不斷之後，幾天前在沒問過欽仔母親之下，再次從她衣櫃中拿走了一筆錢。此類似的謾罵、跪求、責打的場合，已在這個家裡持續重複了十餘年，這次，欽仔要兒子選擇，一個是自己離開這個家，停止對家裡所有人的「凌遲」，一個是送警法辦。夜裡欽仔返回與現任妻子的住處，悶不吭聲進了洗手間，妻子在他走出洗手間時伸出雙臂說：「老公，抱抱」，欽仔此時反應不同以往直挺挺的沒有反應，這天，他緊緊回抱妻子，哭了：「能不能請妳把小隆當成自己的孩子疼...」。

生活上種種遲遲未獲改善的日常苦境，此時，不同於早期偶爾浮現的不順利，它隱微卻深深根植在這群返家男人的生命世界裡，這不只為這群男人帶來挫折感，更根本的，它一再提醒著其自身的無能為力，終至，剪掉了工人與「*gâu lang*」的聯結，成為一位無權也無力發聲的失聲父親。欽仔每天晚上那幾杯特意加了水的米酒，正是讓自己得以迴避掉在與兒子共處時的寂靜氣氛所伴隨而來的失能感：「加水，可以喝比較久一點，我...喝一點酒，讓自己微醺，這樣也比較...不用去想說...不知道，不知道要和小孩說什麼」。

最終，每日的寂靜晚餐時間所鮮明對照的，不只是記憶中在各式小吃攤與鐵路街仔所豐富構成的視覺、味覺與聽覺的生活世界，它更是週而復始的提醒：在現時生活中，碼頭工人身為一位男性但卻全面性的無能為力狀態—這是一個與 *gâu* 截然不同的生存感，工人在碼頭上的直墜底層之後，在回返家庭後，因失聲而再深墜入另一個底層，再次地，如第二章最後一節所描繪的孤身年代，該孤身圖像，不只來自經濟的底層，更是來自這群男性工人整體生命世界的鮮明意象。大信租的那輛摩托車，如同欽仔的那一杯酒水，表面上，扮演轉化父子共處靜寂時刻的角色，但實則是試圖按壓住內在身為一位男性卻深深無能為力感的行動。

工人們對於其與配偶關係的轉變，就現有的觀察，確實普遍呈現的是較坦然的態度。

⁶⁹ 此類子女對工人父親的怨懟，最清楚的是親子衝突場景中，子女經常聯結的類似敘事：「...從小就沒有人關心我...你每天都在外面...根本不知道我發生什麼事...」。我在田野中曾經碰到兩次一位報導人與子女的爭執，在爭吵結束之後，我清清楚楚看見男人—作為一位不知所措的父親，坐在椅子上的長時間沈默。即使對我這位外人而言，這些空氣中的停滯死寂感，每次都能讓人感覺像是無止盡而沒有終點。

與下一代關係所形塑的家庭面貌，突顯了在工人失去全球市場經濟中的勞動條件後，所相繼浮現的另一個集體困境，而文化對男性理想形象的期待，使得此全球經濟體系與地方社會結構所共構的困境，轉化為碼頭工人無法言說的人生苦境，並進而建置了失聲男性的社會結構與文化處境；如前兩章所描述，此時由資本所再建構的社會空間，亦無法再支撐此男性在家屋內的處境，進一步，使得實際上的集體生活實境，卻成為工人們再無出路且各自的孤身體驗。

結論

當碼頭工人在 1970 年代逐漸脫離苦力年代，開始進入經濟與關係網絡俱豐的生活情境，當時複雜的家庭構成樣貌，正反映這群工人們在各式關係裡的遊刃有餘與其所伴隨的能力感；而當基隆上的碼頭勞工跟隨著國際貨船建構其社會生活時，其家庭成員亦同時在丈夫或父親不在場的家庭場景裡，發展其生活世界。這兩者所各自發展與各自不在彼此生活世界的景像，預告了 1990 年代末之後，這群碼頭男性工人在家庭內部的處境。

從 1960 年代末到 1990 年代末，基隆碼頭工人從碼頭外到家屋內、從 *gâu lang* 到 *bing mo len*，所意謂的不只是因政治力量所產生的生活空間移位，更是由碼頭上與碼頭外各種不同層次的關係裡，節節退守回家屋的倉皇生存感，其所接續驟然進入的，亦是這群碼頭男性無從預料的新結構情境。

由吵嘈聲音、擁擠空間與延續整個夜晚的特殊氣味所匯聚的生活景象與情感流動，在此時斷裂，它從碼頭工人每日觸及的真實生活變轉成歷史記憶，所立即替換上的是一寂靜晚餐時間與無以為繼的父子關係，此間的斷裂，不僅反映碼頭工人生活世界的翻轉，同時也讓工人在自己的家屋之內，被拉扯進無從迴避的雙重墜落—在國際市場上，其勞動條件的消失；以及，在所處社會文化中，因其不再是 *gâu lang* 之後的全面失聲，碼頭上與碼頭周邊的孤身與陷落並未在家屋內部被終止，相反地，在成為一位在家父親之後，家庭作為大部份工人僅存的社會空間與關係，日常的每日家庭生活、父子互動，卻從根挑戰撼動了這群碼頭工人從 1970 年代在碼頭內部與碼頭外部各式不同層次關係中所建立的 *gâu* 意象。

碼頭工人此時所被集體浸入的，不再只是偶然生活困境發生時的無以言說，更已是轉變為漫長而無力可說的失聲處境。文化，促成了 1990 年代末之前的碼頭勞工伴文化，也在之後將工人推進失聲之所，男性的失聲是其對現實環境的適

應，但卻不是會令人感到樂觀的進化結果，它是在地方社會與國際經濟線連接上時，在長長的歷史時間交會之際，文化、政經力量所共同創造被棄置的社會事實。自 1990 年代末迄今，該群體為全球與地方社會所遺棄，這不是來自該他們在產業本質上或市場結構上的劣勢，相反的，恰好正是他們曾經是 1960 年代末，地方社會／國家與國際經濟市場的重要接連點，此過程，在全球市場經濟版圖裡，是必然的位階轉變。

來自少數報導人與其他在當地所聽聞的自殺消息，雖然尚不能充份說明當地近年來連續四、五年來居高不下的自殺率，卻部份揭示了這群碼頭工人所被拉扯進的位階轉變歷程，以及工人們如何在此間握抓著文化所給予的線，去展開其可能的回應行動與遭遇，因此，此變動的開展並不是單由全球經濟體系所形成，而是與地方社會所共同搓揉生成。



第五章 討論：無以為（男）人

這份研究表面上看來是描述某特定一群男性工人在某特定時期社會生活所形成的勞工文化。就內容上而言，它所呈現確實是如此－似乎從這群基隆碼頭男性工人在某個時空的片斷歷史描述，看出了工人的「底層」係其來有自，像是公眾的類似說法－底層來自這群男人對婚姻的不忠、對家庭的不負責任、身處困境卻不思改變等等，才「自然」造就了自身的底層狀態。然而，正因為此類「其來有自」的簡便解釋，事實反倒因此便宜行事的歸因而被曲解、進而漠視，以致無法細察其「其來有自」所真正指向的是什麼樣的政經歷史社會文化因素、也就無法就該社會事實進行更深層的思索反省。於是，實際上由複雜因素所共構的勞工問題，成了工人自己的問題；原本勞工用以有效回應複雜社會歷史情境的文化型態，反而被視為上不了檯面、只會增加社會成本的次文化。

然而，這份研究的意圖，並不是要為男性勞工文化的諸項特性進行平反、彰顯該（次）文化在所處社會結構所具備的功能－雖然在此研究裡，勞工的情感文化確實重要的支撐起男性工人在文化情境中無以言說的苦境，只是，若只是停留在此功能性的主張恐怕是不夠的，如果我們企圖由中找到實踐行動的解釋力或實踐的困境，就必須再往下探究，細察這群男性勞工文化正揭示了什麼重要、但一直未被公眾－甚至包括其自身－注意到的事物。

在這篇民族誌裡，這群男性工人展現了在經濟數值之外、人口統計排名之下的基隆寫真－這幅圖像由 1960 年代末至今的世界經濟版圖、國際運輸線、貨船、國家、地方社會、文化、以及碼頭上的男性工人所構成。全球經濟市場將基隆／臺灣拉進國際運輸線，透過二十四小時停泊在基隆港邊的貨船，將一群群自外地移入的男性集結到碼頭上，繼而協同當地的地理氣候特性，框架出碼頭工人自外於當地住民與其家庭成員的時空間結構、日常生活，進而在 1970 年代左右至 1990 年代，使工人們自願或非自願地被集體捲入由碼頭男性勞工、同事、娛樂產業女性勞工三者所共構的特殊社會生活景像；然而，在 1990 年代末，隨著基隆／臺灣在全球政治經濟版圖上的位置改變，國際貨船逐漸離開基隆港，離開的同時，它順手撥動了第一張骨牌，啟動了當地社會生活的變化、快速地將這群曾經數以千計的基隆碼頭男性工人，從原本豐富社會生活與關係網絡中，被扯落於截然不同的生命世界。

但鉅變的發生並不是始自 1990 年代末。在 1970 年代，當基隆碼頭已跟上全球國際港口裝卸與貨輪機器化的趨勢時，即已預見了鉅變的開始，當時，碼頭上已不再需要大量徒手負重的人力，碼頭工人因而逐漸脫離 1970 年代前的高勞動力裝卸貨物的苦力年代，然而，當時國家與碼頭工會－作為政經力量與勞工之間的中介者－面對此勞動市場的轉變，其運作方式卻仍聞風不動，此貌似保護實則不作為的策略，使得這群碼頭上的工人在已然丕變的勞動市場中，卻無從意識市場轉變的開始。

工人們不只依舊擁有相同的工資與工時，原本密集高勞動力的工作環境，更因機器替代人力漸而轉為賦閒情境；進一步，當一個工人得以在勞動力上身負兩份勞務時，普遍的剩餘人力促動了碼頭上一新發展的特殊現象：部份工人離開碼頭再找第二份差事、留在碼頭上的另一部份工人則成為前者／「頭家」的受雇者－承接「頭家」在碼頭上的工作與領取「頭家」的部份工薪，時稱工人頭家。

因此，這群仍被當時外部公眾視為極耗勞力工作的「苦力」，不論是身兼二份碼頭勞務的工人或工人頭家，實際上在 1970 年代已然進入經濟與關係網絡俱豐的生活情境。他們自孤身離鄉背景、尋找養家餬口工作、操持高耗體力的苦力年代，進入另一個新的生活世界－工人頭家時代，此新時代不只由富足經濟與關係網絡所建立，它們只提供了起點，在此起始點上，這群原本孤身的男性工人，逐漸在陌生異鄉建構起多層次的關係網絡與豐富的社會生活，重要的是，並進一步在所處層層多元關係中，感受到日漸浮現乃至清晰的生存感－（晉）身為有能力的 *gâu lang*。

晉身為 *gâu lang* 的處境意識，來自工人們已能遊刃於碼頭內外的不同關係與情境：碼頭上已較不耗力、工資豐厚且不一定要親身操持的工作環境；貨主為求優先完成裝卸而來的人情請託或物質上的額外津貼；碼頭外同事之間的各式社會往來、在不同餐飲娛樂場域中的各層豐富人際、生活網絡；此外，此番社會往來頻繁的熱鬧景像，更因當時也同時另外接應了 1970 年代由新生產工具所創造的新碼頭勞工群－貨櫃車駕駛，而使得碼頭周邊的餐飲娛樂空間及人際往來益加活絡。這些諸如此類的不同層次關係與情境，構造了工人們異常繽紛的社會生活，他們在此進入與苦力年代截然不同的歷史感。

以上複雜多元的社會生活不只帶來豐沛的物質與關係網絡，如前所述，此特殊日常生活情境也創造了行動者所置身於中的能力感／能動感－一種在不同關係身為「有辦法的 *gâu lang*」感受，這關鍵性地，將這群男性工人從國際貨船所

帶來的富足經濟資本體驗，轉化並嫁接到其文化情境所意指的男性價值範型，再而聯同國際運輸線所框架出的二十四小時不定時候工情境、以及當地兩多地稀人多的環境，進一步地，共同擠壓出基隆碼頭工人的伴文化—由碼頭男性工人、同事、娛樂產業女性勞工所構成，且自外於工人家庭的特殊情感網絡。

伴文化的歷史舞台，雖然由國際貨櫃船與地方生態環境所佈置的特有時空間結構而搭架成，然而，細部來看，該情感樣態的形成，最終卻是由文化所推拉構成。對於置身於文化的人們，文化系統可能不只是 Geertz 所隱喻的一張「意義之網」，它更是一種情境，使得置身於中的大部份人們，或有意識的選擇其行動策略，但更多的時候，人們常是下意識地在差異不大的路徑裡思考與感受⁷⁰。

正如同這群在基隆碼頭上的男性工人，他們處於一個「要像個男人」的文化情境，被文化期待／賦予了特定的表達與互動型態；像個男人，所意謂的不只是「像」而已，它隱涵一個理想的樣態（普遍上被公眾稱之為男子氣概），男性在當中思考著與行動著如何形塑自身以成為理想上有價值的（男）人，並依此過程或結果，在其內部評價著並感受著自己是否像個（理想）的男人。這是一個動態的不穩定狀態，依不同過程結果而有不同的自我評價與感受。

此由文化情境所框架出的理想意象，將這群碼頭男性在某特定歷史時點，拉進其集體所（被）建構的社會生活，在碼頭內外各種不同層次的關係與空間裡，他們得以透過反覆的金錢與關係的給予、接受或交換過程，感受與確認自己的能動性，而該能動性—在文化情境裡—正指向一位理想男性所應具有的價值。這裡所指稱的關係，並不是單單指為了獲得經濟或關係網絡利益所建構的人際關係，它指涉更大範圍的意涵：這群男性工人在不同層次關係及時空間裡，以「像個男人」的給、受、交換為取徑—符合其文化期待的前提之下一潛隱地回應其內部對情感／有所伴⁷¹的關係渴望。

只是，文化情境所給予人們的多過於此，在它形塑男性理想性別意象、價值感與特定獲取情感的取徑時，同時也箝制了這群碼頭勞工彼此之間的關係型態。它雖然推展出男性工人特定的社會生活，滿足了其價值感與日常情感往來，但卻

⁷⁰ 這段說法，有些類似 Bourdieu 所說的習性（habitus），但如果我對 Bourdieu 所說的習性概念理解無誤的話，這裡不用習性此概念，為的是要在此強調—文化作為生活情境來理解，它對於個人所牽涉的影響層面與控制的來源，主要不是來自個人自身或特殊場域，而是來自外部如空氣般無所不在的日常氛圍。

⁷¹ 以「有所伴」作為「情感」的所指，不是來自文化或心理學上的理論定義，而是在田野之後，我在此研究中試圖以圈內人立場所給予的解釋。

無法支撐這群工人在生命歷程中所無以迴避的某些時刻：當其生命世界陷入苦悶或苦痛之時（通常指向工作或家庭關係的衝突），它卻反而暫停了既有關係的情感往來、閉塞了這群「要像個男人」的工人的所有出口。

這使得這群男性工人彼此之間的情誼網絡，在其生活各自遭逢或大或小的不順處境時卻無以承接，而此時，伴文化內部的另一組關係－工人與餐飲娛樂產業女性勞工，在該產業所特意營造的自由談話關係與自外於現實生活的空間意象，不但使得文化所界定的理想男性表述框架得以暫時被擱置，更在其特殊生命時刻，恰巧順勢支應了男人同性情感網絡的空隙、回應了其內在對敘說與情感的渴望、承接並轉化了這群碼頭男性工人無以分說的生命苦境。

至此，男性工人在「要像個男人」的文化情境裡，被推出原有的同性情誼之外，接而被捲入伴文化內的另一組關係；同時，也使得該原本情境式的短暫娛樂關係，在足夠的時間累積下，被擴展為日常生活中的長期情感關係。雖然，此情感係植基於工人一定程度上的經濟條件，看來似乎與他們在公開論述中對於家外異性關係所清楚主張－（性）交易與情感二分的論述－有所矛盾，但，在這群男性所正經驗的苦悶裡，此時，這個實際上由經濟資本所開展的情感關係，當中的「經濟」意象被退回背景，所浮現的主題則是有所伴的情感意象。然而，也正是因為此看似矛盾的背景主題轉換，更顯露了這群男性工人在該無以分說處境中，因極度苦悶所出現的細微轉換。

因此，基隆碼頭勞工作伴文化，除了與國際運輸線所建構的特殊時空間密切相關，它更是文化上有意義的現象－正是文化情境推擠出這群男性碼頭工人在特殊時空間裡的情感樣貌；伴文化也是男性工人對主流文化的必然回應－指向這群男性工人被文化情境所框架出在特殊生命時刻的無以言說處境。

而伴文化所反映當時碼頭工人身繫的多層次關係－特別是與家外女性所發展的情感關係，也隱含其相對複雜的家庭構成樣貌，以及，這群男性當時在家屋場景裡的長時間空白；而該空白則指向其在家庭內已被懸空的位置、預告了 1990 年代末，這群碼頭工人在國際運輸線轉移後，繼而將在家庭內部接連陷入的底層。

1990 年代末隨國際航線快速轉移，國際貨船相繼離開基隆港／臺灣，國家代理人緊抓新自由主義為浮板，試圖「挽救」整體臺灣在國際經濟市場中的「有利」位階。於是，國家透過港口裝卸作業的民營化，以資本家取代勞工／工會

在碼頭上的支配權，碼頭勞工旋即成為—也是國家與資方意料之中—被壓縮的人力「成本」。大部份的工人被迫離開碼頭，留在碼頭上的工人薪資則被削減大半，這不只是意謂碼頭工人整體經濟條件的改變，更進一步的，新自由主義所打造的工作（思考）邏輯，相繼操作了碼頭上的「合理」工作情境：工人原本頻繁的接觸，被切割淨化為有效率之孤立工作單位；從有意義的互動主體，被置換為勞動物件；此間，這群碼頭上的男性透過日常接觸所孕育發展的情感連帶—逐漸且大部份未被知覺到的—被抽取替換上資本利益的「理性」計算。

然而，碼頭上的改變只是起點，它是被觸動的第一張骨牌，啟動了工人生命世界的接連翻轉、當地總體社會的變遷。男人們的同性情感在工作邏輯改變後，成為第一個在碼頭上被裁棄的關係，所接踵而至的是一擴及碼頭外的一伴文化瓦解，以及，因觀光化而被壟斷的公共日常空間。

隨著工人們在碼頭上的情感連帶與經濟資本的削弱，原本依附於各式小吃食店與茶店仔等餐飲空間的日常關係社會連帶，進而逐漸從這群男性工人的日常生活退場，伴文化的另一部份—工人與餐飲娛樂產業女性勞工所建立的友伴關係，已普遍無法再被支撐續存，伴文化就此逐漸解體。至此，由這群基隆碼頭工人自1970年代左右所（被）建置的生活舞台被拆除、依文化情境所建構的社會空間與情感關係網絡—被新自由主義驅逐退場。

在市場經濟的思考邏輯與運作下，緊跟在伴文化瓦解之後的，是城市空間的改變。基隆碼頭上停靠的國際郵輪、港邊潔淨且禁止垂釣的新建海洋觀景台，以及，愈形稀落的貨櫃船與臺北港的接班姿態，再再宣稱著這個城市的觀光走向—它朝向（國際）觀光客，而不是面向在地住民。這座港都從豐富、多層次、由當地人各自伸展為有意義的生活空間，演化為均質、被切割成碎裂的虛擬意象觀光地景；空間不再是不同個體或群體各自表述的異質空間，而是國家因焦慮與全球經濟市場失去接連之下，所快速劃分出的均質空間。此空間的演化過程，不是來自地方生態環境或社會文化情境的改變，而是政治經濟力量的再生產結果—透過空間應該如何被使用的界定，不斷重複傳送誰是空間的合法使用者此訊息。

於是，碼頭工人先是在碼頭上，被新自由主義邏輯劃分出主體之外、繼而無法支撐碼頭外的社會關係與空間，伴文化隨之被解體後，再次的，又因其不符合國際觀光意象的形象，被驅逐出可見的公共空間。地方國家聯同世界經濟市場，在極短的1990年代末到2000年初，大刀闊斧揮開這群已不為勞動市場所需的「物件」，迅速置換了下一群在歷史舞台上的新角色／物件。至此，這群被逐出政經

舞台的男性工人，不再是遊刃於各個關係的男人／*gâu lang*，他們所翻落進入的，是一層層關係與空間被剝落的底層時代。然而，即使政治經濟注視的焦點不再，這群碼頭工人生命世界的翻轉仍持續著、文化情境所設置生活處境依舊存在著，它尚牽引著這群男性工人如何去思考、評價與感受其改變中的處境。

男人停留在碼頭上的時間愈來愈少、行走於街巷食攤小販茶店仔的機會幾近於無，他們回返了家庭。

從 1960 年代末到 1990 年代，基隆碼頭男性工人從碼頭上到家屋內、從 *gâu lang* 到 *bing mo len*，所意謂的不只是因政治力量所產生的生活空間移位，更是由碼頭內外各種不同層次關係裡，節節退守回家屋的生存感。家屋，作為由親屬血緣所維繫的穩定不變社會關係的所在，被想像將是男人在被勞動市場拉下舞台之後的必然接應者、將是最終能使其幸免於難的場域與關係；然而，這群男性工人所沒有料想到的是，伴文化在長長的歷史時間裡，已將他們拉離家庭，即使他們的配偶與下一代仍留守在家屋裡，但實際上，他們在家庭內的位置已騰空。

當工人們在底層時代回返家庭之時，才發覺這個想像中最終的安穩關係、場域已不復存在，無話可說的家庭晚餐氣氛、父子之間的淡薄互動、子女透過言語表情對父親早期缺席的指責、因父親不再能充足提供下一代所需金錢而產生的衝突爭吵...，這些細微的日常家庭情境，每日反復地宣告這群男人不僅被逐出政治經濟的歷史舞台，在退守的家屋內，也已因無能與無力而成為無語的父親和丈夫，特別是前者的角色，終至讓工人—在碼頭上與碼頭外無法再遊刃有餘之後—意識到：自己不僅不再能像個理想的男人，甚且無法至少做好一位父親、無以回應一位父親「本份」的最低要求，這由根嚙咬了他做為（男）人的尊嚴。

因而，對照於以往杯光酒影、人聲吵嘈的鮮明記憶，家屋內無所不在的靜寂氣息，再次且週而復始地，將男性工人推落底層且無以分說其苦悶的生活處境，此苦悶在質量上都已不同於早期苦力或工人頭家時代所偶發的不順事件，因為由碼頭內、外、家屋內部的全面失能感，它已轉變為失聲的漫長苦境，在摘除了這群碼頭工人自 1960 年代末在碼頭內外各式不同層次關係中所建立的價值感／能動性之後，它進而同時翻轉了這群男性對自己、對其與世界關係的意識：所有關係的一層層剝落過程，都共同一致地提醒他，「跟不上世界」所指涉的是，他因失能而成為在底層的無能（男）人。文化情境，在 1990 年之前促成了這群男性勞工的豐富情感型態，也在 1990 年之後瓦解這群男人的情感網絡、將他們推進失聲之所—它讓這群碼頭工人集體以自己的失能／無能，詮釋全球政經體系的置

換移動。

這是一段由政經力量迅速重新定義工人彼此關係，再聯同地方文化粗暴瓦解勞工情感文化的歷史歷程；更是男性改變對自身與對世界的知覺的過程。這群男性工人在可見的形式上，被複雜的政治經濟歷史共同箝壓至底層，並在文化接手之後，以潛隱不可見的形式，將其內部情感鎖進死寂之所。而源於文化情境所建置的公開論述框架，男性情感不僅成為公眾所難以得知（或者說是被忽視）的重要面向，竟也成了這群工人的集體經驗、但卻終究必須孤身體驗的文化苦境。

這同時也部份說明，為什麼有關男性勞工情感的論述或研究係普遍呈現空白，因其不論在方法上或文化上，都使得此面向難以被看見，即使實際上，情感文化深而廣泛的存在於男性勞工的主體經驗，並牽動著其整體社會生活、是深層理解其生命世界的重要鎖鑰。

這群基隆碼頭勞工情感的實質內涵與型態，是為文化所建構，即使在全球化透過國際貨船進入當地社會時，它仍被他們所緊緊抓握，進而再建構生產出特殊情感文化；它賦有正向意涵，使其能在特定文化情境中，曲折迂迴地在日常生活世界裡，潛隱地尋找、試探與獲得內在對伴與情感的渴望。

只是，這個研究對男性勞工情感文化形成過程的展現，主要不在意圖翻轉公眾對（次）文化的偏見與污名而已，公眾當從更大的視界來看，男性情感文化的生成既是來自內部，更是其與外部環境包括所處地方社會、全球政經環境的互動結果；所謂勞工（次）文化，是主流文化的必然後果，當中包括了其正向的適應面向，也涵括了文化所連帶的必然處境與苦難。

因此，伴文化，作為提供理解男性（勞工）的取徑，將男性勞工生命世界一重要而無法漠視但卻不被文化所允許或期待的部份一揭露出來，也使得我們無法在看見它的正面性之後，浪漫宣稱苦難的不存在。相反的，當我們能理解情感在男性生命世界裡所扮演的核心角色，或許就較能解釋為什麼男性工人所生產出來的特殊文化會是情感文化而不是其他；也許在程度上能解釋為什麼自 2000 年初開始，是基隆而不是其他縣市會成為自殺比例的首位排名、自殺的性別為什麼是賦有男性氣概的男人，而不是較高比例上被診斷為憂鬱症的女性，又為什麼是中老年男性而不是通常被公眾視為升學壓力大的學生群；最後，對於為什麼西方的工人革命無法在臺灣被如火如荼開展此疑問，也許也能提供部份的解釋。

對於這群失去勞動市場的臺灣男性工人，站上街頭抗爭首先要面對的，恐怕不是評估革命的成功與否，而是要面對、甚而現身公開宣稱—自己此刻已被推落舞台的窘境，革命所聯結的想像較不是集體的階級尊嚴或權益，而是傾向因個人失能所致的個人尊嚴問題，特別是對照於那些已被推上舞台的新群體，此突顯了其處境的個人化，此詮釋路徑係源自文化建構了工人如何理解其情感網絡的被瓦解—因自身失去在關係中的能動性，而導致一層層關係的逐漸剝離。在此過程，文化情境先是削減了工人的自我價值感，繼而促使行動者迴避了本質上是公諸於世的抗爭革命。因此，如同稍早所述，原本為政經力量所推扯塑造的集體現象，卻成了各自的孤身表述或行動。

總的來說，1960年代末至1990年代末，這段因基隆／臺灣所處國際經濟版圖位階的變化，所接連促動基隆碼頭勞工社會生活、自我意識與生存感的轉變，構成了當地於不同歷史時期的社會文化景像、區別出自1960年代末以來，碼頭工人在所處地方社會所經歷的不同歷史感受。此歷史進程表面上是由國際貨船所引動、帶進了國際經濟市場的運作邏輯，但地方社會的文化情境與生態環境，卻是決定其發展面貌的關鍵；此外，國家是另一個重要機制，它重大決定了該變遷發生的時點與速度，以及其變化發展得以在多大程度上撼動改變人們的生存感。

當碼頭上生產工具的改變，即已預告絕大多數徒手工作的工人們即將被逐出勞動市場，然而，此時國家與工會表面上所扮演的保護政策，其實是不做為的角色，它們集體遮蔽了已然近身的國際經濟力量、沒有防範於未然，而是共同延緩災難的發生，最終，將此長時間蘊釀且可被預見的災難，在已無法再托延或阻止的最後時刻，瞬間由這群碼頭工人獨自承受—國家以自由市場為名、棄守了它最基本的責任，陡然將人民棄置於國際市場。因此，國家（包含工會）—做為國際經濟市場與地方社會的中介機制，決定了工人集體的墜落在何時發生，以及其對此群體的影響可漫延到哪些層面與程度。

初始，面對國際貨櫃船逐漸駛離基隆港，這群碼頭工人傾向將集體經濟條件的銳減，歸因於國內外政治環境的不友善；然而，當問題累積的時間夠長，這群碼頭上的男人長期浸泡在愈顯困難的生活處境卻無從改變它，且，對照於周遭依舊能悠游在各式關係中的 *gâu lang* 時—即便這些人在當地只是少數，此時，文化的內部邏輯開始改變了這群工人知覺世界與自身的方式：所有生活上細細瑣瑣紛雜事務所構成的總體困頓感，只共同證實了自身能力的不足，最終，原本被工人臆想為最不會被動搖的血緣關係—特別對照其身為父親價值與能力的親子關係，

已不再是自己能展現絲毫能力的關係情境時，至此，碼頭工人不論在物質或意識層次、在家庭外部或內部、在經濟或社會空間、在物質或情感層面，皆墜落為底層——他們既不再是能動者但也不是不動者，而是一步步被驅趕進困境的主體；他們由作為男人而得以作為人，再從不像個男人終至無以成為人。

這一連串始自地方社會與國際經濟發展線接連，在基隆碼頭工人身上所顯現一層一層關係的剝落，與一圈一圈各場域上的逐漸失聲，成為當地顯目但卻不被看見的社會事實。而此社會事實之所以被漠視，不只來自政經力量所關注的對象已不在這群工人，同時，關鍵的，更來自公眾對於碼頭工人現況的化約與扭曲意象。這群工人被普遍認定是不夠努力才被「現代」遺棄、被解釋為經濟弱勢而被標籤為「底層」。

於是，在可見的國家與非營利組織的介入策略上，需要被改變的焦點被簡化、也被曲解為：需加強勞工的工作態度、給予社會福利補助等等，以「提升」工人成為符合新自由主義所需的人力／物件、「根本上」解決因經濟困難所導致的生活苦境。諷刺的，以上的類似歸因謬論，表面上意圖幫助工人從結構性失業裡翻身，但卻強化了問題結構的存在、將問題歸咎於末端的個人，終至，問題解決方式非但未解決問題，反而模糊轉移了問題。

事實上，如果我們看見這些被政經界定為結構性失業的勞工，只是國際經濟線在不同歷史時間進入不同地方社會時，與當地文化共同創造出來的結果之一時，就不難理解，在這群裝卸工人之後，再有貨櫃車司機、再有「中產階級」的消失、以及之後更多的再有，這一連串的再有，是始自於地方社會在不同歷史階段與全球政經市場的接連。因此，這不是來自該階級或群體的不求上進或不願革命抗爭，而是文化情境聯同來自資本主義所建構的新自由經濟主義「理性」邏輯，所必然帶來的過程及結果、是全球化的政經邏輯與地方文化，深深挖掘出這群男性的苦境、造成他們集體的退無可退的位置。

所謂的「底層」勞工們所緊抓的價值信念，與大部份期待有尊嚴的生活、有能力感的臺灣中產、菁英階級男性並無不同；更進一步來說，甚且，他們目前的處境，正照見臺灣大部份人的未來。碼頭勞工的集體苦境，表面上確實是來自他們已不再為「現代」所需，但更真切來說，他們只恰巧是該時代被接連繼而被掛斷的對象。當地自 2000 年代初的連年居高不下男性自殺率，也許正部份揭示了這群碼頭男性工人，對此由全球政經體系與文化、國家所共同搓揉出的社會變遷的回應行動之一；諷刺地，此行動避免了社會的衝突、成全了新舞台的完成、維

繫了此接連與掛斷變動歷程中的穩定。

其他群體或者地區之所以表面上得以倖免於此處境，但其實只是在時序上排在這群碼頭工人之後罷了，目前暫時的無災難或美好生活感，很大部份是對於外部巨大環境的無從意識－如同基隆碼頭工人在 1970 及 80 年代即將進入底層前的「繽紛」生活，它既是暫時性的也可能是錯覺。因此，我們／其他群體與基隆碼頭勞工，就所處地理或氣候特性或職業類別而言是不同的，但就這群男性工人們在 1970 年代左右至今所遭遇的種種來說，我們與他們之間－在未來可能的相似處境而言－也許就沒有太大的差別。

因此，發生在這群人身上的故事，在全球化的情境裡，不會是單一、偶發、特殊的，它會在不同的歷史時間裡，以不同的樣貌被卻相似地被生產出來，這看來似乎悲觀；但也正是此點－不同的樣貌，意謂我們仍有可合理的期待與付諸行動的解釋力。

這篇論文主要是要鬆動我們以往普遍的想當然爾、去逼視勞工文化或其苦境的「其來有自」是如何形成的、跳脫以可見樣態的簡便解釋，進而思索如何能改寫這群男性工人現在與未來的苦境，甚且，其他即將同樣遭遇只是時機尚未到來的人們－眼前歷史舞台上的新群體－在未來可能陷入的相似苦境。

我們可以從基隆經驗看見，雖然危機的被引動，主要始自國際經濟市場，但地方社會的國家與文化，卻是決定該災難的程度甚至是否能轉換化轉機的關鍵機制，此即在基隆所看到的，當地並沒有出現全球性的文化，反而透過與全球化的接連，在地文化的某個特點再被強化。

也就是說，不論國際經濟線或新自由主義之所能對地方社會造成的影響，有部份原因係源自外來政經力量的進入，但至於如何進入、造成什麼樣的影響、以及影響的程度，都緊緊繫於各地方的文化與社會情境。故此，也許全球化正無可避免的在全球流動著，但地方社會卻不會將是必然且如何的遭受著，因為地方社會的內部文化，像是一道軸線，決定了被改變的幅度與型態。

然而，這並不代表文化或個體的強度將堅定的維持其原本樣貌，或得以自外於外部的影響，而在原有文化情境裡安然和諧的生活，相反的，就像這群碼頭工人，其所身處的文化為他們 1960 年代末至 1990 年代末的生活世界創造了偌大的驕傲與尊嚴，但同時，也在 1990 年代末形成其集體的悲苦。但，透過此重要機

制的看見，國家與當中的行動者，可由遭受者轉換為能動者，決定在當下現在，可以如何以獨立於文化情境、新自由主義的政經視框，決定如何接手國際經濟線的離開、改寫結局，而非看似跟隨躋身於資本主義所界定的「現代」、「發展」，實則宿命論的全然臣服於全球經濟市場邏輯。

基隆的例子正是臺灣及其他全球各地方社會的顯微鏡，它所映照出的，是在資本主義或說新自由經濟主義下所可能遭逢的苦境，基隆與臺灣其他地方的差別，僅在歷史時間上的不同而已。現今，基隆碼頭上的國際郵輪與碼頭外的觀光空間，如同臺灣其他各地，仍持續被政治經濟力量順利地生產著，碼頭工人的生活世界也仍處在直墜的過程中，迄今尚未停止，此苦境表面上是來看全國經濟版圖的改變與碼頭工人在勞動市場上的退位，但實際上是來自文化情境所設置的行動框架，以及國家缺乏更深層且獨立的思考視框。

今日臺灣各縣市驚人一致普遍的朝向觀光化，似乎仍是繞著新自由主義的邏輯轉，當國家全然棄守了獨立的思考與觀點時，枱面上，我們看見的是某新群體在歷史舞台上的繁華，而如果行動者亦未能看見文化於此間所扮演的關鍵機制，進而站在更大的視框上檢視此過程並據而跳脫該舞台／框架，那麼，枱面下所隱藏但卻影響廣泛的，將只是由政經力量在其所設置的舞台上，不斷推上與扯下不同新舊群體的相似戲碼。

結語

這本民族誌，寫的是一群男性工人在變動世界裡，由其情感文化所構成的生命世界轉變。截至目前為止，由其生命世界所勾構出的，是一幅令人悲傷的圖像，只是，它可以不必然帶來悲傷的結局，不論在學術責任上或實踐上，它可以為我們催化出更有力道的思辨及行動方向、接續之後的發展，雖然我們仍無法因此樂觀宣稱，地方社會將在被掛斷之後有美好的結局，但卻重要的看見文化(與國家)在當中所扮演的關鍵機制。

在這篇論文的最後，我以一位報導人與妻子一晚的對話作為結束。在這段簡短的對話裡，所顯露的不只是這位工人個人對情感關係的期待，更能代表這群男性不論在碼頭上或碼頭外的生活世界裡，因為社會文化框架而無以對外表露的對伴的渴望，而它卻重要的決定著他們如何在生活世界裡採取什麼樣的行動、生成如何的生存感受。

這晚，屋子裡只有欽仔與秀珍兩個人，餐桌上是未收拾的碗盤、欽仔的那杯酒水，他們正看著電視新聞，一會兒，妻子準備起身離開客廳：

欽仔：妳要去哪裡？

妻子邊從椅子上站起身邊說：我進房間啊。

欽仔輕輕壓住她的肩膀：妳坐下來啦。

妻子：你要我陪你，可是電視也不會因為我更好看啊。

欽仔：不是啊，至少感覺嘛卡好（閩南語：mou, ji jiu gang ga ma ka hou）。



附錄

田野筆記－廈門（港）

原本預計追著兩位基隆的報導人而來⁷²，但即將出發的前一個星期，因著報導人幾項似乎怎麼也避不開的私人因素，最終，我獨自帶著中華發展基金會的獎學金展開一個半月的田野。雖然最後所蒐得的語料並不夠充足，以致無法與基隆的田野進行比較研究，但這段尋找報導人和參與觀察的曲折過程，卻鮮明地映照出兩個社會事實：如同有關海外華人的研究，關係網絡是華人在異地開展生活的重要因素，一位外來者在廈門此經濟特區的（初期）處境，同樣決定於其所擁有的關係網絡；以及，國際經濟線在不同基隆（港）與廈門（港）之間，所催化出的截然不同生存情境。既因田野期間本身是屬短期，也因當地特殊的生存情境，在這篇後記裡，僅能極粗淺描繪所記錄的社會景況，以作為日後進一步的探究。

廈門市隸屬於福建省，其行政地區分為湖里區、思明區、翔安區、同安區、集美區與海滄區等六區，前兩區位於廈門島，與後四區及福建省其他地方相隔廈門海峽，普遍上以島內、島外分別稱呼前兩區與後三區在地理上的不同、城鄉上的差距。島外三區係 2010 年 6 月才被納入廈門經濟特區。此次田野地主要在島內。

乍看之下，不論從腹地、大多住民原籍都不在當地、飲食習慣、語言、穿著打扮、體型外貌、建築型態，以及，港口之於城市所扮演的重要角色，大體上來說，廈門與基隆是相似的，但當進入其日常生活－細察人際之間如何往來、人們如何運用其時間與空間，以及，其回應環境的諸多複雜難以分類的「策略」－即不難發現，在歷史文化情境上與基隆／臺灣密切相連、在地理上與臺灣如此靠近的廈門，實際上，兩地已分別轉化出截然不同的世界觀－因而，在距離臺灣那麼近的廈門，我經驗了文化震撼。

初始，在廈門的訪談並不順利。不同於基隆碼頭勞工的可接近性－碼頭工人

⁷²最初始的廈門田野目的，主要在跟隨基隆兩位報導人的跨地域移動進而進行兩地的初步比較。基隆田野期間，相較於當地所顯現的經濟蕭條，報導群在言談間最常聯結、代表「發展」的地域是大陸、廈門港。一位報導人在一次有關基隆港變化的談話裡，提及他不擔心下一代的發展，因為他兒子在幾年前由朋友介紹到廈門港工作；另一位報導人則因朋友表示在廈門有「關係」，所以可以介紹他到廈門賣臺灣食品。

與當地其他產業勞工在生活空間上，有高度重疊，外來者很容易在有意或無意間，經由當地人認識碼頭工人—相反的，由外省來廈門打工的碼頭勞工，與廈門當地人不論在居住或從事產業與人際往來等層面都被納進不同的集體與私人空間，跟隨當地人的日常行動或地方政府所建置的觀光空間，很難在該行動空間裡遇見碼頭工人，你必須有意甚至有策略性的，計劃如何輾轉由一層層關係旋入工人此群體。此迂迴歷程正揭露潛在於廈門的階級區分與日常中的精熟理性計算。

即便在廈門島內，基本上，從職業類別、穿著打扮、使用的語言、居住區域、消費空間，即不難區辨出在地人與移居至此的外省人或外市人。以地處市區的思明區為例，在新規劃的中山路步行街上，是由舊時閩南騎樓建築包覆著現代各式新穎時尚的商店群，假日入夜後的步行街擠滿了打扮新潮的年輕人、攜家帶眷的遊客。這裡是這幾年被國家積極打造出的觀光空間—人潮最多，但卻最不屬於在地人的生活空間。在地人有類似的說法，「中山路是觀光客去的地方」、「東西貴死人了，真正的廈門人不會去吃那些東西，味道也不對」、「不是原來的中山路」，所謂原來的中山路，距離新造的中山路僅「一屋之隔」—只要找到步行街商店群背後的巷弄，即進入截然不同於步行街的屋堂樣貌與衣著裝扮，這裡，是當地稱為廈門人的生活空間，這裡的廈門人，不包含已在此工作與居住十幾年的外省勞工，他們與「廈門人」不論在物質上或象徵上，同時都被區分開來。

除了表面可見的語言腔調，更根本的，戶籍政策不只禁止外省民工在廈門落戶，社會醫療等福利的差異，更將這群外省民工由外部物質環境到內部對自我意識層面，被與島內的原本住民區隔開來，並進而形成階級劃分，島內的人潛隱地被分為廈門人和「外猴（*gwa kau*）⁷³」，不論在廈門居住多久，外省民工將始終都是異鄉客，廈門於他們而言，被定格為謀生的所在，在此外來人口佔廈門常住人口高達百分之七十的經濟特區，他們無法如同大部份的在地人「選擇輕鬆的工作⁷⁴」，因為，如一位報導人所形容：「你家離那麼遠，沒有人可以幫你」，在此充滿兵馬必爭的城市，諸多的謀生立足的策略，於是不斷被紛亂卻細緻的創新、操作著。這是一個由極度競爭感所構成的生活情境，它由中國大陸特殊的人口政策、歷史文化情境所生成與支撐。

程度上而言，競爭的生存情境在其他地方社會同樣存在，但作為一經濟特區

⁷³ 一位廈門人告訴我，他們私底下會稱島外的人為外猴，用以形容在地人心目中的外來者，是「偷、拐、騙什麼都來，因為他們窮怕了嘛」。

⁷⁴ 我在田野期間，常常聽到當地人描述自己或其他的廈門人是「懶惰的」，因為他們寧可處於「剛好夠吃飯」的低收入，也不做「苦力活兒」，因為「沒必要食飽換天（閩南語，指吃飽撐著之意）」。

及位處沿海的地理位置，廈門提供了更強烈的經濟層次上的人我差異對照情境，使得身處其中的人或主動或被動或有意識無意識地捲入，特別對於來自省外的大量移工而言，置身於此，人們不只需要策略，而且必須是精熟於各式大大小小的策略，策略的精熟計算發生在各種場域與各個不同的關係。田野期間，我到思明區鄰近第一碼頭的菜市場買水果，因而與一位由外地來此賣水果的小販有段極短的對話：

我：這橘子甜不甜啊？

小販：當然甜，你吃一片看看就知道。

我：喔，好酸！

小販：這就是囉，橘子就是要酸囉，不然怎麼能算是橘子啊？！

此類情景並非特例，它們經乎也是報導人的日常事件，一位報導人—小李—
在訪談過程談及他開貨櫃車時不小心擦撞了一台自小客車，他描述當時如何快速精確計算並進而操持語言以引導結果朝向他所預期的結果：

(我)擦到了人家一扇門，我估計(修理鈹金)大概要二、三萬，結果對方說要六千，我當下心裡就同意了，可是你不能馬上說行，我就跟他說：『你這個只是擦了一點，要不了六千，我五千給你就算結了』。對方就堅持只能這個價，我就趕緊說『好，你紙拿來簽了』。你如果當時沒有跟他(假裝討價)一下，他要的就不只是六千了。

類似的情況，也經常出現在小李的老板的閒談之中。面對現在貨源未增加但貨櫃車愈來愈多的競爭市場，小李的老板提談他與幾位同是廈門人、同學、同行的朋友關係，隨時會隨著市場的變化而改變，因為他將自己界定在商人的位置，不論在公開空間的工作角色或私空間的朋友往來皆然：

現在就是堅持，堅持到有人做不下去了，(貨櫃)車(變)少但貨源沒有少，錢就好賺了。所以如果有朋友他車子只有一兩部，缺資金我會借他，如果他車子(數量)和我差不多，我就不會借，讓他倒…我知道有些朋友資金出問題了，(每週六的固定聚會)打牌前，我就會故意皺著眉，然後他們就會問啊，我就說啊…我在煩惱資金的問題。可是實際上，我還有(資金)。

由政經與社會情境所框架出的文化情境⁷⁵，急速催化了人們在此靈活創造、運用各式語言與行動策略，用以創造外部環境與自身的關係。策略，不僅僅只是指涉商業利益的計算，更涵蓋了公領域的政策、人們回應政策的形式，以及私領域日常生活的人際往來、關係型態。

這也是為什麼廈門碼頭工人在工作之餘，並未如基隆碼頭工人普遍發展出家庭外伴侶關係的現象，此理性計算的結果，它趨使本研究的對象—在異鄉跑貨櫃車的司機們—為自己建置了一個不易發展出家庭外伴侶關係的環境。前述三十多歲的小李與太太、兩個小孩來廈門工作十二年，他說的一段話，足以用來描述那群既是他的司機同事又是老鄉們的尋常念頭：

第一次上（拖車駕駛座）的時候，我都 mane（指愣住、不知從何著手）了，這麼大一台，那時候有小孩要養，就硬著頭皮了…不會去跑 KTV，我們又不會唱歌，幹嘛去花那個錢…不會唱歌，也沒錢…主要是現在（貨櫃）車多了，車多錢就少了…你自己花錢買酒，那些小姐很會喝啊…那你花的酒錢給她喝，等一下還要給她小費，那你不是笨蛋嗎？

這段談話，說的不只是這群移工要進入異鄉謀生時的心理預備與內在轉折，在往後更長的時間裡，更是處在眾多競爭的環境。人們精熟於在不同場域、不同關係的快速計算，此結果，建構了人們與環境、他人的關係，像是依此決定與哪些人的關係或深或淺、或發展或中斷或觀察，而計算與判準的憑藉，可以是表面即可見的：此人的戶籍所在、所使用的語言、講話的語態氣勢、穿著打扮、職位、教育程度、消費型態……等等，也可以是需較長時間方能了解的：處理危急事件的能力（通常與財務事件相關）、可資運用的人際網絡層級…等等。依此所發展出來的人際關係是極具變動性的。早期有關中國人情的研究，多強調人情關係的重要性。

但更貼合實際的描述是，關係的變動性，亦即，關係網絡處於不穩定的平衡狀態，如何維持此不穩定的平衡，除了盡可能的策略應用，如前述小李的老板對於人際關係的細緻掌握與回應。至於，對於外在情境所無法掌握的部份，個體通常只能暫時擱置，但也正因為不可控制的部份持續存在著，此間所帶來的不安與焦慮感，復又促使個體回到更精密的策略生產，進一步，此關係型態因而愈發堅固。

⁷⁵有來自不同階層的當地人都曾提到類似的說法—「我們沒有信仰」、「善有善報惡有惡報的想法早就不存在了」、「道德在文革的時候就被破壞的亂七八糟了」、「心裡想的是吃飯、吃飯、吃飯」。

以上，我在廈門的短暫經驗，某程度上正映照經濟特區裡的民工處境；他們也與基碼頭勞工同樣必需被放在全球經濟版圖的位置來看，不同的是，(地方)國家代理人與地方文化情境所扮演的中介機制，建構了兩者全然不同的社會生活。



參考文獻

- 台灣省府民政廳 編
1961 台灣省概況圖。臺灣：台灣省政府。
- 丘延亮
2004 演敘「貧窮文化」－劉易士書寫的考掘與譜系及我人的閱讀與踐行。《貧窮文化》導讀三，頁 57-106。臺北：遠流。
- 呂理政、魏德文 編
2005 經緯福爾摩沙--16-19 世紀西方人繪製臺灣相關地圖。臺灣：國立臺灣歷史博物館籌備處。
- 胡台麗、許木柱、葉光輝 編
2002 情感、情緒與文化：台灣社會的文化心理研究。臺北：中央研究院民族所。
- 黃應貴
2002 人類學的評論。臺北：允晨叢刊。
- 鄭炳煥
2002 住民志戶口篇。基隆市志，卷二。基隆市：基隆市政府。
- 莊慧玲、冼芻蕘
2010 縣市別重要勞動統計編製之研究。網路資源，
<http://www.dgbas.gov.tw/ct.asp?xItem=28837&ctNode=2005&mp=1>，3 月 23 日。
- 教育部臺灣閩南語常用辭典
http://twblg.dict.edu.tw/holodict_new/index.html
- 閻云翔
2009〔2003〕私人生活的變革：一個中國村庄裡的愛情、家庭與親密關係：1949~1999，龔小夏譯。上海：上海書店出版社。
- 蕭再安、毛松
2002 經濟志交通篇。基隆市志，卷四。基隆市：基隆市政府。
- Appadurai, Arjun.
1996 *Modernity at Large: Cultural Dimension of Globalization*. Chap 1、2.
University of Minnesota Press.
- Appadurai, Arjun
2009〔1996〕消失的現代性-全球化的文化向度，鄭義愷譯。臺北：群學出版社。
- C. Julia Huang
2009 *Charisma and Compassion: Cheng Yen and the Buddhist Tzu Chi Movement*.
Harvard University Press.
- Ferguson, James
2002 *Global Disconnect. In The Anthropology of Globalization. Pp. 136-156.*
Blackwell Publishing Ltd.
- Freeman, Carla

- 1993 Designing women: corporate discipline and Barbados's off-shore Pink-collar sector. *In Cultural Anthropology* 8(2):169-86.
- Flynn, Donna K.
- 1997 We Are the Border: Identity, Exchange, and the State along the Benin-Nigeria Border. *In American Ethnologist* 24 (2):311-330.
- Gupta A. and Ferguson J.
- 1992 Beyond Culture:Space, Identity, and the Politics of Difference. *In Cultural Anthropology* 7(1):6-24.
- Levy, Robert , and J. Wellenkamp
- 1989 Methodology in the anthropological study of emotion. *In Emotion:Theory, research, and experience*, vol. 4. R. Plutchik and H. Kellerman , eds. New York: Academic Press.
- Liebow, Elliot
- 2009 泰利的街角，黃克先譯。臺北：群學。
- Lorna A. Rhodes
- 2004 Total confinement: Madness and Reason in the maximum security prison. University of California Press.
- Ong, Aihwa
- 1999 The pacific shuttle: family, citizenship, and capital circuits. *In Flexible citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*.Pp.110-36. NC: Duke University Press.
- Lewis, Oscar
- 2004 [1959] 貧窮文化：墨西哥五個家庭一日生活的實錄，丘延亮譯。臺北：遠流。
- Pachucki, Mark A., Sabrina Pendergrass and Michèle Lamont
- 2007 Boundary Processes: Recent Theoretical Developments and New Contributions. *In Poetics* 35: 331-351.
- Sturgeon, Janet C.
- 2004 Border Practices, Boundaries, and the Control of Resource Access: A Case from China, Thailand and Burma. *In Development and Change* 35(3): 463-484.
- Steven, P. Vallas
- 2001 Symbolic boundaries and the new division of labor: engineers, workers and the restructuring of factory life. *In Research in Social Stratification and Mobility* 18: 3-37.
- Hsu, F. L. K.
- 1971 Psychosocial Homeostasis and Jen: Conceptual Tools for Advancing

Psychological Anthropology. *In American Anthropologist*, 73(1): 23-44.

Tsing, Anna

2000 The Global Situation. *In Cultural Anthropology* 15(3):327-60.

White, Geoffrey

1993 Emotions inside out: The anthropology of affect. *In Handbook of emotions*.
Michael Lewis and Jeanette M. Haviland, eds. Pp. 29–39. New York and
London: Guildford Press.

