

台灣華僑投資

福州復興汽車公司始末

一九三一~一九三六

許雪姬*

一、前言

近一、二十年來華僑史的研究，很受到學界的重視。斯波義信教授在其新著《華僑》（1995年，岩波書店）一書中，提及華僑史的研究對研究者而言，是十分有魅力的挑戰，但一則苦於史料的零碎與不足，且即使有史料，也都是以elite為中心所寫的，以自身關懷的問題為出發點，較無法由一般移民的中下層庶民史的角度來撰寫。二者尚未有多學門、多角度的研究配合，以致未能有較深入的研究成果出現。而其所謂多角度的觀察似應包括母國的華僑政策，僑居國對華僑的政策；華僑在僑居地的政治、經濟發展，華僑與當地社會的互動，及其對母國認同的問題。目前有關華僑史研究的重點放在東南亞和北美洲，主要探討的是移民的原因，經濟活動，各國華僑政策，文化磨擦及國家認同等問題，尚未觀照全面的華僑史。然比起一、二十年前的華僑史研究當已有長足的進步。不過在上述所謂華僑研究的論著中，幾乎沒有一本書提到台灣的「台灣華僑」。之所以不提「台灣華僑」，乃因資料不足，及台灣華僑是特定時空下的歷史產物，故未受到應有的重視。

* 中央研究院近代史研究所、台灣史研究所籌備處合聘研究員。

所謂「台灣華僑」是日治台灣時期的產物，其意指依中日馬關條約第五款第一項規定，在一八九七年五月八日之前，原在台居住之人，未提出申請保留國籍、亦未離台的，都被視為日本籍。⁽¹⁾此後由中國前來台灣之清朝臣民都視為華僑，稱台灣華僑或台灣在住華僑。在日治五十年中，華僑人數在一九〇五年約八千九百七十三人，一九一五年一萬八千五百二十五人，一九二〇年二萬三千四百六十七人，一九二三年三萬零五百一十一人，一九三〇年四萬九千四百五十六人，以後人數大約在五萬人上下。⁽²⁾而華僑中勞工與非勞工為四比一，換言之，勞工階層佔八成左右；即使非勞工，也因日人於一九〇六年七月十七日頒布「土地台帳中有清國人業主的場合處分之件」，剝奪清國人業主的所有權，⁽³⁾一九一二年起，即使從商也不准成立股份公司，⁽⁴⁾因此台灣華僑在台灣出路有限，幾位較出名的僑領如容有煥、林揚川、郭耀庭等，亦非大企業的經營者，台灣華僑在事業發展上受到的限制可見一斑。在普遍不富裕之情況下，一九三二年二月台灣華僑卻集資投資福州復興汽車公司，展開華僑對中國事業第一次、也是唯一的一次投資，雖然終歸失敗，但仍具有相當的意義。

再者，中國國民政府於一九二九年二月頒布「華僑回國興辦實業獎勵條例」，歡迎華僑回國投資，台灣華僑這次投資行動也可測試政府是否落實此一政策；第三台灣華僑將其在台經營公共汽車的經驗帶回福州，其經營是否成功值得探究；第四台灣華僑此一投資並非少數人的投資，如此集體的投資是否顯示台灣華僑在設立中華總會館、中華民國駐台北總領事館後，⁽⁵⁾已形成較強的凝聚力？凡此種種都有深入研究的必要。

(1) 朱壽朋等，《十二朝東華錄·光緒朝》（台北：文海出版社，1963），光緒廿一年三月，頁3544。

(2) 吳文星，〈日據時期在台「華僑」之研究——以結構分析為中心〉，收入氏所著《日據時期在台「華僑」之研究》（台北：台灣學生書局，1991），頁151~152。

(3) 台灣總督府警務局，《台灣總督府警察沿革誌》I（東京：綠蔭書房，1986），頁252。

(4) 向山寬夫，《日本統治下における台灣民族運動史》（東京：中央經濟研究所，1987），頁157。

(5) 台灣中華總會館成立於一九二七年三月十五日，中華民國駐台北總領事館成立於一九三一年四月六日。見許雪姬，〈台灣中華總會館與日據時期的華僑，一九二七~一九三七〉，《史聯》22（1993年6月）；〈日據時期的中華民國台北總領事館，一九三一~一九三七〉，《日據時期台灣史國際學術研討會論文集》（台北：台灣大學歷史系，1993）。

有關台灣華僑投資福州復興汽車公司的經過，吳文星教授及筆者都曾做初步的探討，⁽⁶⁾唯並不周備；筆者早想做進一步的研究。因此一九九三年赴福州閱讀福州版的《民國日報》發現不少資料，得到福州社會科學院楊彥傑教授的協助，得以抄錄有關的資料；近日復蒙吳文星教授提供其取自南京第二檔案館的資料，⁽⁷⁾方得以撰寫此文，謹此致謝。

本文為本人一系列有關「台灣華僑」中之一篇，主要的目的，在賡續過去的研究，並重建福州復興汽車公司的歷史及台灣華僑投資失敗的始末，故先處理該公司的改組與高銘鴻的介入，次則探討改組後復興汽車公司的經營狀況，三則討論工潮的發生，股東的的掣肘，如何阻礙了企業的發展，最後再討論台灣華僑投資失敗，與控告另一股東黃瞻鴻的經過。本文雖然使用當時的報紙資料如《民國日報》、《台灣民報》、《台灣日日新報》，高銘鴻家族提供的資料及高人瑞（銘鴻三子）撰寫《楓樓故家》一書，及來自南京第二檔案館之資料，很可惜的是，中央研究院近代史研究所所藏經濟檔，有關福建汽車公司的資料只有「福建、漳浦民辦汽車路公司」及「福建同安縣商辦同美汽車路公司」檔案，而無福州復興汽車公司內部的直接檔案，故疏漏之處在所難免，有待來日補充。

二、復興汽車公司的改組與高銘鴻的介入

(一)福州市區的汽車公司

在福州除了福州復興汽車公司外，還有閩西、福峽等汽車公司：

1. 閩西公司：規模不大，有環福州城行駛路線，後僅存西門兜至洪山橋一線，每日有五輛汽車通行。自一九三二年下半年起營業不振，每月虧本數百元，至一九三三年上半季已負債數千元。⁽⁸⁾

2. 福峽公司：為菲律賓華僑鄭崇瑞等人於一九二九年設立，投資十萬元，為

(6) 吳文星，《日據時期在台「華僑」研究》，頁120~121；許雪姬，〈高銘鴻與日據時期台灣的僑運〉，《海外華人研究》2(1992年4月)，頁35~37。

(7) 台灣中華總會館，〈台灣中華總會館為前主席高銘鴻回國遭人侮辱壓迫宣言〉；〈台灣華僑公會等報告奸商黃秉榮勾結日人摧殘華僑盜賣公產〉，1933年3月，等兩份資料。

(8) 《民國日報》（福州版），1933年5月31日，二張三版。

股份公司。⁽⁹⁾行駛福峽、福灣兩線，每日通車十六輛，亦屬入不敷出。一九三三年福州當局墊付巨資以便將福峽線展延至仙遊、楓亭地方。⁽¹⁰⁾

3. 城台及西南公共長途汽車。⁽¹¹⁾

4. 復興汽車公司：復興汽車公司由原延福泉公司的股東及新股東黃瞻鴻（又稱占鴻，原名秉榮）合資，於一九二九年十二月十一日成立，⁽¹²⁾一九三〇年七月改組，營業略有起色。惟未能將所承包的路線一一通車，營運亦陷入窘境。⁽¹³⁾

綜觀福州的汽車公司，其營運雖非十分上軌道，但因交通事業是屬於獎勵華僑投資事業之一，因此華僑對汽車運輸業的投資，毋寧是一項值得一試的投資。

(二)高銘鴻過去的經驗

高家原籍福建安溪大平，清嘉慶年間來台，住居今台北木柵動物園一帶，高銘鴻之父高選鋒為舉人，割台之後全家返回大陸。⁽¹⁴⁾一九一四年高銘鴻以華僑的身分來台，⁽¹⁵⁾於一九二六至一九二九年三、四年間展開僑運工作，首任中華會館（台北）會長、副會長；成立台灣中華總會館，任委員長，對僑運貢獻卓著。⁽¹⁶⁾他在台灣十六年間經營了一些事業，其中最重要的為台北自動車株式會社。

台北公車於一九一五年八月十七日開駛，直到一九一九年四月十七日才由小松楠彌出而組成台北自動車會社，另有一說是一九二二年才由日人開始設立台灣自動車株式會社。⁽¹⁷⁾但因經營不善，虧蝕累累，遂於一九二五年宣布解散，賣給經營大新自動車株式會社的高地龍。⁽¹⁸⁾按大新成立於一九二三年十二月十二日，

(9) 林金枝，《近代華僑投資國內企業概論》（廈門：廈門大學出版社，1988），頁299。

(10) 同註(8)。

(11) 同註(8)。

(12) 《民國日報》（福州版），1931年1月20日，一張一版。

(13) 《民國日報》，1931年1月31日，二張三版。

(14) 許雪姬，〈台灣末代舉人高選鋒〉，《台北文獻》，直字一〇〇期（1992年6月），頁7。

(15) 高人瑞，《楓樓故家》（台北：著者自刊，1984），頁16。

(16) 台灣中華總會館，《台灣中華總會館十年紀念特刊》（台北：該館，1935），議案附件，褒獎決議案、丙，特別方面，頁51。

(17) 《台灣民報》，第211號，1928年6月3日，〈台北市の電車問題〉。

(18) 不著編人，《台灣會社銀行錄》（台北：台灣實業興信所，1927），八版，頁31，自動車。

行駛台北、文山之間，由高銘鴻之宗親高地龍擔任總經理，董事為高樹發、郭匏，時高銘鴻任職該公司。(19)大新接手經營後，乃於一九二五年八月二日向日本政府登記，經營年限為二十年。高銘鴻雖列名監事，(20)，事實上卻是該會社重要的經營者之一，台北自動車株式會社由高地龍接手後業務蒸蒸日上，車輛增至三十餘輛。是時(1925)台北市尹為了方便台北市區的交通，擬設立電車，當時在日本統治下的大都市中，除了小樽、仙台(1926年設立)、台北外，都已有電車設立，而一九二九年又擬在台北開博覽會，故趁此機會遂提出市營電車事業計劃。(21)後因經費及路線的問題未能解決，以致胎死腹中。為了強化市區及市郊的交通，新任台北市尹增田秀吉，決定收買市內諸私人汽車公司，由政府管理，以促進當時的交通。市方只願以十二萬五千元收購（原資本金十萬元）台北自動車株式會社，而股東原開價廿六萬餘元，(22)後雖減至十七萬餘元，市府仍不允許。一九三〇年三月十八日增田市尹召開會議，認為十二萬五千元的收購價合理，向業者發出最後通牒，(23)並「使警察藉端加罪，阻礙行事，又令事務官妄指新車機件為朽爛，標封車輛。」(24)使業主瞭解除了接受市府的條件外，別無他法，最後市府以十二萬九千元收買，五月一日起改由市府接辦。(25)高銘鴻在這事件上受到相當大的損失，(26)才有回大陸投資的打算。

(三)復興汽車公司改組

復興汽車公司於一九二九年年底成立後，於翌年七月改組，營業日漸起色，

(19) 《高家資料》，〈思明縣縣長楊廷樞致函福州市復興第一公共汽車股份有限公司〉，曾言及高是大新自動車株式會社重役。

(20) 同註(18)。

(21) 山田敦，〈1920年代における台北の市内交通—市營交通事業の設立問題を中心に〉，1995年10月宣讀於日本關西大學。

(22) 《漢文版台灣日日新報》，1930年2月21日，一〇七〇〇號，四版。

(23) 《台灣民報》，1930年3月22日，三〇五號，二版。

(24) 《漢文版台灣日日新報》，1930年3月19日，一〇七四八號，四版。

(25) 《漢文版台灣日日新報》，1930年5月2日，一〇七九一號，四版。

(26) 《高家資料》，高銘鴻於民國卅七年向台灣省主席陳誠、台灣省黨部主委蕭佛成上書，「呈為在台灣經營台北自動車株式會社，被日政府強橫收買侵佔權利金四十萬元懇請歸還業權，並判令將該會社現有財產賠償損失由」，可見一斑。

惟因福建省政府嚴令復興汽車公司已經承包的路線必須剋日通車，而使營運陷入困境。⁽²⁷⁾增加路線除了必須增加車輛外，也必須增加人手，資金必然增多，為了符合政府之要求，不能不增募新股。此時高銘鴻正欲赴京迎請駐台總領事林紹楠，途經福州，知悉福州復興汽車公司營運困難，「痛心祖國實業不興，交通不便，遂決心在省整頓汽車業。」⁽²⁸⁾

一九三〇年十二月廿五日復興汽車公司開董事會及股東會，說明政府已催令必須遵章行事，勢難展緩，惟因財力不足，必須招致新股，爰經討論，達成五條協議：

第一條：本公司資本改定為大洋廿萬元，每股大洋一百元，添招新股以足其額。

第二條：民國十九年底以前，本公司所有零星碎股，向名為零股（包括本公司接辦時所容之延福泉公司，原股經折扣後不成股而又未補足之零股，與本公司成立時各股東所以繳之股額而逾期未交足致不成股之零股而言），現仍不依下條所規定湊足成股者，取消之。自民國廿年二月一日起，本公司所有盈虧得失，均與該零股無干。

第三條：凡原有整股及零股之股東，或欲收回原股，或欲減少股額，或欲湊足成股，悉以其便。

第四條：自通函及登報聲明以後，凡原有股東，在省定十日內，省外定二十日內，必須即向本公司所設之清理處解決之，逾期不來，零股股東只得收回零股，不得湊足成股，整股股東之股數，由清理處匯入此次新改組公司為股份，不得異議。

第五條：本簡章自民國廿年二月一日實行之。⁽²⁹⁾

依此協議，公司開始整理股款，一面增加新股，一面將舊有小股折價實收。

(27) 《民國日報》（福州版），1931年1月31日，二張三版。但另據股東會議的「緊要聲明」，則稱營運虧本。

見《民國日報》，1931年1月20日，一張一版。

(28) 二(1), 2587 〈台灣華僑公會等報告奸商黃秉榮勾結日人摧殘華僑盜公產〉，1933年3月。藏南京二檔館。

(29) 《民國日報》，1931年1月20日，一張一版。

復興汽車公司此舉立刻招致福州各界及工人的疑慮。先是為了增加路線，添購車輛，亦擬聘用外籍（指台灣籍民）工人與司機，司機工會乃請求福建省國民黨黨部援助，希望該公司盡先聘用失業會員；⁽³⁰⁾其次招徠的新股東中有台股也令人不安，該公司員工發出的傳單指出：

再此次黃氏所勾結之新股東，係日籍台商高某〔按：指高地龍〕，曾在台灣辦理長途汽車，因年限屆滿，被日政府收回，遂將其被日政府檢查不合格之十八輛汽車，轉運來閩，充作資本，與大名鼎鼎之台灣林某〔按：指林熊祥〕合謀，託其親戚鄭憲綸出名為經理，以圖遮飾，並雇用台籍各部職工二十餘名，聞亦已來閩準備接收云。⁽³¹⁾

閩省建設廳為求了解事情真相，以便依法管理，遂於一九三一年一月卅日派前漳廈鐵路局長林向璣為復興汽車公司稽核員；⁽³²⁾復於二月二日令復興汽車公司召開股東會。三月九日該公司假上杭街總商會開股東會，由建設廳派人與會，重新議決三條款，做為改組的依歸，旨在減少新股東，以消極地避免台資入股。這三條款為：

第一條：所有本公司已認股份至今仍未交足之股本，限十日內（截至二月廿日止）交清。

第二條：本公司前議增加資本為貳拾萬元，所短股額先盡各股東優先承購，亦限十日內前來本公司認購新股份。

第三條：如已認未交各股份逾限仍復不交足，及各股東限內亦不前來本公司認購新股份，自應依照前議，添招新股。⁽³³⁾

新股既然限制台籍股東入股，台籍資本乃自行退出，⁽³⁴⁾而改由高銘鴻出面投資，但其身分招致懷疑。高銘鴻當時住居思明縣，因此省建設廳乃向思明縣查證高銘鴻是否真為台灣華僑。經思明縣縣長楊廷樞證明高銘鴻並未入日本籍，是華

(30) 《民國日報》，1931年1月29日，二張三版。

(31) 《民國日報》，1931年1月31日，二張三版。

(32) 同註(31)。

(33) 《民國日報》，1931年2月13日，一張四版。

(34) 《民國日報》，1931年2月25日，二張三版。

僑而告解決。⁽³⁵⁾高不僅投資，且帶來亦熟悉幹練之辦事及技術人員約二十餘人，這些人中有部份台籍人員，有台資介入，惟高佯稱並未有台資。⁽³⁶⁾建設廳為了怕另起爭執，仍令復興汽車公司全體董事簽名蓋章，擔保沒有外股，永遠負責後，才准再招新股。同時為了保障本國工人，也命令復興公司不得招雇外籍職工。⁽³⁷⁾六月底公司為了擲節經費，一舉裁汰員工三十餘人。⁽³⁸⁾七月十六日復興汽車公司乃正式改組。

(四)高銘鴻任復興汽車公司董事長及台僑投資

1. 任職董事長：一九二九年十月僑務委員會為促進國家富源的開發，乃發布「華僑回國興辦實業獎勵條例」九條，鼓勵華僑回國興辦實業，⁽³⁹⁾其中建築、交通、製造、農礦事業及關於其他依法允許人民經營的事業，都給予運輸上的便利，及地方官的特別指導；若辦理事業順利，政府也將給予獎章或獎勵。有此鼓勵，華僑乃紛紛投資，據林金枝的估計，在一九二七至一九三七年間華僑在福建省的投資中，以房地產最多，其次為商業12.22%、工業7.89%，再其次為交通事業7.63%。⁽⁴⁰⁾高銘鴻與台灣華僑選擇了交通事業投資，乃是基於福州現實的需要，及高在台灣經營自動車會社所累積的經驗。

(35) 《高家資料》，「思明縣縣長楊廷樞致函福州市復興第一公共汽車股份有限公司」，1931年2月9日。

(36) 《民國日報》，1931年4月2日，二張三版。

(37) 《民國日報》，1931年6月28日，二張三版。

(38) 《民國日報》，1931年7月16日，二張三版。

(39) 《台灣民報》，1927年11月3日，二五八號，頁五；華僑回國興辦實業獎勵法：第一條凡華僑回國興辦實業得依本法獎勵之；第二條本法所稱為實業之範圍如下：一關於建築事業，二關於交通事業，三關於製造事業，四關於農礦事業，五關於其他依法允許人民經營的事業；第三條華僑興辦第二條所列各種實業欲受本法之獎勵者，須呈請僑務委員會轉請主管機關核准方得辦理；第四條華僑興辦實業為其安全之必要得請當地官署特別保護之；第五條華僑興辦實業得請僑務委員會咨請交通機關於其需要材料及出產物品予以運輸上之便利；第六條華僑興辦實業得請僑務委員會派遣專員或行知地方官署予以指導保護；第七條華僑興辦實業確有成績者得由僑務委員會呈請國民政府給獎章或褒狀；第八條外國人假託華僑名義或華僑與外國人合股在國內投資者均不得享受本法之獎勵；第九本法自公布日施行。見何漢文，《華僑概況》（上海：神州國光社，1931），頁265~266。

(40) 林金枝，《近代華僑投資國內企業概況》，頁24。

一九三一年初，當高銘鴻和舊股東黃瞻鴻初步接洽時，舊公司的資產值三萬五千八百元，借給建設廳二萬八千五百元，接辦時財產總估值為十五萬元，不足八萬五千七百元，由高銘鴻代表華僑股東墊補。不久高與舊股東黃訂立契約五紙，由黃擔保履行種種權利，且公司用人行政全歸高處理。七月十六日復興汽車公司改組時，高銘鴻雖依約被選為董事長，⁽⁴¹⁾但總經理仍由黃之心腹白水錦擔任，公司內部用人並未由高而由白主持，與當初的約定已有不同。⁽⁴²⁾

2. 台灣華僑的投資：一九三一年十二月，總經理白水錦回歸原籍，乃由董事會請高擔任代總經理，由於當時公司的經營困難，瀕於破產，高銘鴻向歸國僑胞或籌借借款救墊，或勸募買收台籍之股東，收回股權，而台灣華僑即在此情況下，於一九三二年二月，集資九千元，向福州復興汽車公司購買一百九十股，合國幣一萬八千元，做為向中國投資的試探。⁽⁴³⁾然而此時「九一八事件」已經發生，仇日情緒高漲，對於有人員、車輛器材來自台灣的傳言之復興汽車公司而言，乃成為仇日者攻擊的對象，高銘鴻及台灣華僑的投資無疑地已有了失敗的前兆。

三、復興汽車公司改組後的營運狀況

復興汽車公司在改組後其行駛路線、車輛、人員的情形如何？其主、客觀，優、缺點的情況又如何？都值得進一步的探討。

(一)經營的情形

高銘鴻接任董事長後，復興汽車公司的經營並未順遂地展開，茲將其經營情形略述如下：

1. 裁撤台籍熟練工人：高原想藉來自台灣的這批熟練工人及辦事人員之助來改善復興汽車公司的經營，然他接任二個月後，「九一八事件」發生，福州仇日風潮雲湧，乃舉發高銘鴻在台灣合作的對象、復興新股東的高樹發為台灣籍民。福建省黨部雖得到省政府建設廳回函聲稱復興公司內並無台灣籍民，但反日會卻去

(41) 公司董事會因董事先後辭職者有半數，八月一日乃開股東大會，八月二日選舉，選董事長、董事及監察，依照公司章程第五條規定，須二十股以上方有被選舉權，見《民國日報》，1931年7月23日，二張三版。

(42) 台灣中華總會館，〈台灣中華總會館為前主席高銘鴻回國遭人侮辱壓迫宣言〉，藏南京二檔館。

(43) 台灣中華總會館，〈台灣中華總會館第八次代表大會特刊〉（台北：該館，1935），頁48~49。

函指稱該公司確有擅雇日籍員工的現象，⁽⁴⁴⁾高遂不得不在十一月裁撤台籍員工七人。⁽⁴⁵⁾由於凡持反日會標識者，搭車拒付車資，使公司營運受到空前的打擊，⁽⁴⁶⁾而職員或與反日會齟齬，或打傷反日會人員，群眾乃攻擊復興公司的車輛，十二月六日有三輛被搗毀，⁽⁴⁷⁾正常營運困難。

2. 路線與車輛的增減：復興汽車公司行駛車輛有廿六輛，⁽⁴⁸⁾（舊公司時期約有十六輛，十輛為改組後才加入營運）。⁽⁴⁹⁾車輛漆成銀色，內設彈椅，設有方向板，使人辨識車子行駛何處，一到夜間則以電燈區別，紅色為中央線，青色為東環線、白色為西環線。⁽⁵⁰⁾在尚未改組前，由於營運不佳，停駛南門兜路線（南門開往西門各站）。⁽⁵¹⁾改組後於八月十三日恢復城內車線，在鼓樓前、東街口、黃巷口均增加小站，以供搭客購票，將全線分為台江汛、南門兜、西門兜三大站，一度也想接下閩西汽車停駛之南門兜至洪山橋路線。⁽⁵²⁾八月廿七日，正式將該公司的路線分成中、東、西三線。

(1) 中央線：由輪渡起，經洋頭口，過南門至西門止。

(2) 東環線：由鼓樓起，經水部門、南公園，至平理橋止。

(3) 西環線：由南門兜起，經洋頭口轉大廟前，至大橋止。

上三線均分為三段，車票以銅元為本位，每段銅元十三枚，兩段廿五枚，三段卅二枚。行駛之車數為廿輛，每天早上六時半開駛，晚上十時半收工，⁽⁵³⁾沿途可隨意上下。十月初復興公司抽調中央線汽車十八輛中之六輛，分行東、北兩門，使乘客更為便利。⁽⁵⁴⁾由於可以在乘車中途隨乘客上下，並且常超額搭載乘客，乃引

(44) 《民國日報》，1931年11月1日，二張三版。

(45) 《民國日報》，1931年11月12日，二張三版。

(46) 《楓樓故家》，頁23。

(47) 《民國日報》，1931年12月6日，二張三版。

(48) 《民國日報》，1931年7月17日，二張三版。

(49) 《民國日報》，1931年7月4日，二張三版。

(50) 《民國日報》，1931年8月9日，二張三版。

(51) 《民國日報》，1931年7月4日，二張三版。

(52) 《民國日報》，1931年8月13日，二張三版。

(53) 《民國日報》，1931年8月27日，二張三版。

(54) 《民國日報》，1931年9月10日，二張三版。

起人力車夫抗議。⁽⁵⁵⁾十一月十五日又增加新路線為自洋頭口經洋中亭、馬口、大廟前、平理橋、大橋頭、台江汛南公園返回洋頭口。⁽⁵⁶⁾

雖然復興汽車公司開闢新路線，增設小站，且可隨時上下，方便乘客，但並未因此而使業務好轉；於是公司乃以中央線無論進城、出城均以南門兜為終點，再行換車；而原設在南門兜的售票處，也移到公司內以省經費。在票價方面，除南門至洋頭、台江汛，洋頭至台江汛車價不變外，南門至西門增加為銅元十五枚。⁽⁵⁷⁾這次的變更路線，乘客因要分兩段購票，增加車資，反而沒有坐人力車來得方便，因此捨汽車而就人力車，使公司每日減少二百元收入，為了挽回頹勢，只好恢復原來的計票方式。⁽⁵⁸⁾

3.人員素質不佳：復興公司的人員素質並不高，以致時常和乘客發生衝突，以下舉數例以證之。

(1)有水上公安局督察林某要買半票上車，售票員、車掌不准，且責罵之，林以為妨礙公務乃將售票員捉入崗警。後林買全票搭下一班車，被認出後，司機將其他乘客驅出，獨留林一人，將車開入公司欲行拘禁，為連巡隊警察遇見，始得脫險。⁽⁵⁹⁾水上公安局長吳澍追究刑責，將司機交由公安局懲戒。⁽⁶⁰⁾

(2)電報局員劉某在南門兜車站購票，欲登車為車掌所阻，上車後車掌仍辱罵不已，車子開到茶亭忽然停車，由車掌招呼六、七人登車擒毆劉某。⁽⁶¹⁾

(3)洗衣店店東陳五弟夜間欲搭車，但司機不欲停車，陳攔車，司機、車掌以其攔車而怒斥之，五弟反斥以不停車，當車開到公司後，司機乃將陳綑綁、鞭打並囚禁之，家人出而救之，出具干結後始放人。⁽⁶²⁾

行車人員素質不良，引起各界反彈，為了平息眾怒，該公司於一九三三年一月一日刊登了重要啟事，略曰：

(55) 《民國日報》，1931年10月28日，二張三版。

(56) 《民國日報》，1931年11月14日，二張三版。

(57) 《民國日報》，1932年5月2日，二張三版。

(58) 《民國日報》，1932年5月11日，二張三版。

(59) 《民國日報》，1932年9月23日，三張四版。

(60) 《民國日報》，1932年10月2日，三張四版。

(61) 《民國日報》，1932年9月23日，三張四版。

(62) 《民國日報》，1932年10月15日，三張四版。

敬啟者公司營業艱難，虧損深重，早為全市諸君所共見共聞，毋俟贅述。對於各界乘車要以和平為宗旨，歷經召集車務人員告誡有素，不啻間招待乘客尚有禮貌未周或出言不遜之處，致啟煩言之嘖。茲自廿二年一月一日起，所有公司行駛公共汽車，按車輛編列班次，懸於車旁，並於當組車掌胸前標志號數，庶易認識。嗣後乘客如已照章購票，而車掌或查票員尚有以下惡司者，則希望諸君認明該人車班次或車掌號數，見示或函告以及申知敝公司當事人，查明屬實，決予嚴處，不稍姑息。似此既免得罪乘客，復可維持營業，特此聲明。(63)

(二)經營不善的原因

復興公司在高銘鴻努力之下，仍未能改變公司的體質，做好營運工作，使公司虧損累累，究其原因除如上述行車人員素質不佳外，仍有以下數端：

1. 乘客（尤其是軍人）不購票：乘客搭白車的現象無法禁絕，且軍人常恃強不購票，是公司票價收入減少的原因之一。舉例而言，有陸戰隊第二團士兵十多人由大橋頭坐到南門兜不購票，車掌欲其購票，雙方乃動武，有一王姓士兵被拘，公司恐軍人報復，不敢開車，相率罷工。公司為息事乃通知陸戰隊領回王某，並表示嚴辦不買票者，旋恢復開車。下午五時，陸戰隊兵數十人拿槍前來報復，將售票亭敲壞，並打傷售票員，公司人員全體罷工，以示抗議。(64)又如省防軍第二混成旅士兵陳德超因不購票，與售票員發生衝突，陳毆打該公司職員，該公司遂扣留陳，該旅下午派一排兵來交涉，將陳帶回，並責備公司的不是，雖經調解，公司職員憤慨，宣告罷工。由軍人不法衍生的衝突、接著的罷工都使得營運受損。復興公司為了此事，特別請各軍事機關研究補救辦法，希望長官命令軍人坐車必須購票，然不購票的軍人仍然出現，(65)辦不勝辦。(66)

2. 不重視公共安全的維護

(63) 《民國日報》，1932年1月1日，一張二版。

(64) 《民國日報》，1932年11月28日，二張三版。

(65) 《民國日報》，1932年8月5日，三張四版。

(66) 《民國日報》，1932年3月22日，二張三版。載：「復興公共汽車公司，自展長路線後，因乘坐白車者，日見其多，致車輛雖行擁擠，收入反見減少，最近每下愈況，立虧損二百多元。」

(1)逾量載客：復興汽車公司的車輛常逾量載客，嘗有一車載客六十七人之多，除少數有座位之乘客外，皆站立，擁擠不堪，一遇崎嶇路，乘客常跌下受傷；而女子也因車擠而遭輕薄，影響風化，⁽⁶⁷⁾公安當局乃限制一車只能搭載二十個乘客，但復興汽車公司未曾認真辦理。據載有由城內開往南台之車，因乘客多，車掌竟無立足之地，遂攀援車旁，警察署長在車中見狀，以其違警加以制止，車掌不理，乃拘之。不料該公司工人卻群起罷工。⁽⁶⁸⁾

(2)車禍頻傳：車禍的發生有的咎在乘客、路人，有的罪在司機，然對公司而言，只要有人受傷都必須賠償，有時且有司機被毆，車輛被毀之情事。復興汽車公司可以說是車禍頻傳，有因搭客欲下車司機未聞不停，匆忙間跳車受傷者，⁽⁶⁹⁾有因開車太快致傷人命或受重傷者，⁽⁷⁰⁾有撞壞物品者，⁽⁷¹⁾這些損失卻必須由公司理賠，有些司機撞傷人後加速逃逸，被捕後拘禁，公司也減少了營運人員，車禍帶給公司的是雙重損失。

此外如司機不守救火會之約束，在火災時，復興汽車公司的車仍在行駛，影響救火；⁽⁷²⁾也有汽車收班回公司時，適汽油用罄，致發出如巨炮之響聲，令一街為之側目。⁽⁷³⁾

3. 開支浩繁：由於各項物價貴、人工也貴，因此公司開支相當大。舉例而言，「九一八」後，福州地區不再用日本油，而向福州市外之美孚、亞細亞、德士古等公司買油，復興每月須用六百連，油價極貴，使公司財務吃緊，為了減少油價，各汽車公司乃推復興的鄭晉卿前往上海採辦價格較廉的俄國油。⁽⁷⁴⁾此外一些稅捐也使得公司的財務狀況雪上加霜，除了一般營業稅、汽車捐外，福州公路局命令復興、福峽、閩西三公司的公共汽車，按照包車辦法，每輛增捐二十元。⁽⁷⁵⁾該三

(67) 《民國日報》，1932年9月23日，三張四版。

(68) 《民國日報》，1932年10月4日，二張三版。

(69) 《民國日報》，1932年1月25日，二張三版。

(70) 《民國日報》，1931年3月15日，二張三版；1931年11月29日，二張三版；1933年2月29日，三張四版。

(71) 《民國日報》，1931年7月27日，一張三版。

(72) 《民國日報》，1931年11月1日，二張三版。

(73) 《民國日報》，1932年9月29日，三張四版。

(74) 《民國日報》，1932年9月21日，二張三版。

(75) 《民國日報》，1933年2月11日，二張三版。

公司一再聲明公車與包車性質不同，且三家皆營運虧損，請免車捐，後雖有將每輛由二十元減至十二元之說，但復興仍因營業赤字無法應命。⁽⁷⁶⁾此外為了時局的需要，如捐款勞軍（上海的十九路軍）亦增加了公司的負擔。⁽⁷⁷⁾

高銘鴻在分析復興汽車公司經營不善時也指出了以下原因：

(1)乘客不肯購票，每見全車滿載而收入無多，稍涉認真，風潮立至。

(2)金口高漲，物價增昂，日常大宗需要，類屬歐西舶來，暗中吃虧，亦非淺鮮。

(3)原定規模太大，分職太繁，以致用人過剩，支出難堪。⁽⁷⁸⁾

除此之外，高銘鴻為重整旗鼓，乃裁汰冗員，給其他股東有可乘之機，煽動罷工遊行示威，群眾乃盲目攻擊復興汽車公司，使公司業務癱瘓。⁽⁷⁹⁾

四、工潮阻礙正常營運

福州當地設有閩侯汽車工會（此為依據一九二九年所制定的工會法，工人可分產業、職業及行政區別，分別成立不同的工會），有些復興汽車公司的員工加入，對於資方一切不合理的做法，均起而抗爭，小則要求答應所提出之所有條件，大則連日罷工，造成公司相當大的損失。高銘鴻以控股最多的新股東，前任董事長繼代理總經理，負責一切營運，有所盈虧須負全責；而高的入股，帶來了台資和台灣員工，不免引起當地人疑慮；再加上舊股東有意侵佔新股東的資金，並支持某些工作人員，助長員工的氣勢，⁽⁸⁰⁾使高銘鴻的經營和工作不順遂。

(一)第一次工潮

1. 導火線：事緣修理車輛之技師，同時也是閩侯汽車工會常委劉國瑛，於一九三一年十二月十四日，為了四角點心錢和會計股長張昂鵬發生言語衝突，爭持不下，遂率工廠工友持械行兇，當經公司人員竭力勸阻，又喚使工友一哄而散，

(76) 《民國日報》，1933年1月30日，一張三版。

(77) 《民國日報》，1932年3月6日，二張三版。

(78) 《民國日報》，1932年5月15日，二張三版。

(79) 高人瑞，《楓樓故家》，頁23。

(80) 《民國日報》，1932年9月12日，一張三版。

等於罷工。當時正好有數輛車待修，公司不得不雇福特廠工人來修，劉國瑛見狀，率眾圍毆工人，幸巡官及時趕到予以彈壓，福特的工人亦不敢修車而告退。劉一不做二不休，知此行為必無法見容於公司，乃率眾出具辭職書，要求遣散費，另一方面散發謠言，煽惑司機工人一律辭職以表聲援，經公司召開董事會，准劉國瑛、張昂鵬暨工場工友辭職，但不准司機及工友辭職。劉見要脅不遂，一面上書建設廳，一面以復興公共汽車公司全體工人及閩侯縣工人籌備會名義，散布印刷物詆毀公司。(81)

此事發生後一個多月，又有司機俞小文事件，使得工潮愈鬧愈大。事緣俞小文曾有乘客欲下車而未停車，致乘客跳車受傷之舊案，(82)一九三二年一月廿五日，俞駕駛十九號車由台江汛開到西門站，因沒有停好車，為該站站長指責，雙方互有齟齬，乃被辭退。工人為了聲援俞，即日起罷工，全體工友手提紙旗赴省黨部請願，並帶睡具、草席前往，表示事情若未得到解決，不離黨部。(83)上兩事件，遂成為爆發工潮的原因。

2. 工人、公司雙方的態度：率領工人前往省黨部的即工人代表劉國瑛、鄒端、吳立森、王桂芳、陳日預、吳文卿及俞小文。他們要求五點：

- (1)沒收日股。
- (2)肅清日員。
- (3)懲辦會計張殿圓。
- (4)被裁工友全體復工。
- (5)公司當局向工友道歉。

省黨部由陳聯芬、康紹周兩委員接見工人代表，並表示將邀集建設廳、汽車公司、省黨部及由工人推舉之代表一、二人，共同商量來解決問題，高銘鴻應命到達黨部協調，但因建設廳無法派人前來而決定改期再議。(84)由工人提出的條件，可見復興公司董事長高銘鴻的背後確實有台資、台員，工人擬以其矛攻公司之盾，來達到罷工的合法性。公司面對工友提出的條件，也提出了腹案，代表資方的看法，

(81) 《民國日報》，1932年1月3日，三張四版。

(82) 《民國日報》，1932年1月25日，二張三版。

(83) 《民國日報》，1932年1月26日，二張三版。

(84) 同註(83)。

其條件是：

- (1)責成罷工工人負賠償損失。
- (2)在罷工期內不發工資。
- (3)請省府保證工友此後不再罷工。⁽⁸⁵⁾

資方不再回應工人第一、二兩條要求，反將罷工的損失責向工人求償，雙方的意見不一，經一次談判不可能解決問題。

3.各方的協調：由於交通的停頓，影響居民的生活至鉅，且眼看農曆年關將至，因此各方面都希望勞資雙方盡快解決問題，結束罷工。

(1)黨政聯席會：前曾述及由省黨部召集的會議，議決解決的辦法四款：

- ①發生事端總務部主任張昂鵬、機器部主任劉國瑛二人既由公司辭退，劉國瑛所謂復職一節，應毋庸議。除該二人無發給薪資外，其餘被波累辭退之機器部工人，應由公司給十二月份雙薪之外，再發一個月工資以示體恤。
- ②賣票員張昇餘、陳振光、鄭玉振等三人舞弊，候查明後，再行辦理。
- ③司機俞小文暫准復職，有無錯誤，候查明辦理。
- ④公共汽車關係交通，依法不准罷工，全部工友應於廿八日復工，至工友此次不守法規，擅行罷工，在罷工期內不發給工資，以儆效尤。

露宿在省黨部的工友認為，資方未具體回答所提出之條件，所以仍未離開省黨部。⁽⁸⁶⁾

(2)福州市公安局：一九三二年一月廿八日（事件發生三天後）福州市公安局派保安隊隊長薛聯述到省指委會對工友宣稱，請先恢復交通，靜候黨部解決，工友均表示可先復工。唯是日下午薛回報，該公司尙未知悉聯席會提出的四個條件。⁽⁸⁷⁾換言之，公司不願意履行這四個條件。

(3)戒嚴司令部：戒嚴司令飭稽查隊派員查明公司勞資雙方相持不下的原

(85) 《民國日報》，1932年1月27日，二張三版。

(86) 《民國日報》，1932年1月28日，二張三版。

(87) 《民國日報》，1932年1月29日，二張三版。

困。(88)

(4)軍警當局：軍警以時局緊張，交通更為重要，再派戒嚴司令部稽查隊長陳立三、市公安局偵緝隊長董秀春，往勸勞資雙方，依四個條件達成協議，儘早復工，惟被開革的工友八人，俟省黨部調查事情始末後再行處理。(89)

一月三日，在罷工十天後，復興汽車公司復工，但俞等九人並未如四項解決辦法復工，(90)雖經黨政當局命令公司予以復工，資方仍未照辦。勞方見復工已不可能，乃經由交通汽車公司徐天思出面調停，要求六個月的遣散費，唯資方只允發四個月。(91)十七日除俞小文外，其他工人終於復工，(92)第一次的工潮總算落幕。然而公司為了防止工人再度罷工，乃對工友重新訂定規條，先讓工人交一百元以資徵信，將工友工作時間改為一日工作，一日休息，若有缺勤、舞弊或出車禍，則沒收該保證金，以整頓公司內部。(93)

至於俞小文，則在呈文要求復職時，為建設廳所駁斥。建設廳的理由是，經過調查，俞小文確有錯誤，故准復興公司予以解職，而與之口角之站長亦已處以罰俸。(94)

(二)第二次工潮

1. 導火線：由於公司經營並無起色，公司曾一度欲於四月一日暫行停駛，(95)稍後決定先整頓內部實行裁員，以減少人事費。據高銘鴻的看法，裁員係以其職務為標準，如裁撤查票股，則凡屬查票員概行停職，非以人員個人因素為考慮，更無預設立場，但被辭退之工人極度不滿，登報攻擊高銘鴻的做法。(96)

2. 省黨部的調停：事件發生後勞資雙方都向省黨部求援，資方以營業凋敝，

(88) 《民國日報》，1932年1月30日，三張四版。

(89) 《民國日報》，1932年2月2日，二張四版。

(90) 《民國日報》，1932年2月5日，二張三版。

(91) 《民國日報》，1932年2月12日，二張三版。

(92) 《民國日報》，1932年2月19日，二張三版。

(93) 《民國日報》，1932年3月26日，二張三版。

(94) 《民國日報》，1932年4月30日，二張三版。

(95) 同註(93)。

(96) 《民國日報》，1932年5月15日，二張三版。

故淘汰職員而引發工潮，請求調解；勞方則認為公司藐視黨令，為雇外籍人員而裁工人，請求取締。黨部乃派委員黃耕蒼前往瞭解實情。⁽⁹⁷⁾五月廿九日由省黨部訓練部長陳聯芬、建設廳長許顯時、建設廳第四科科长陳世雄、科員吳浩然、林獻機共同擬訂辦法五條：

- (1)裁員標準，應於同種職員中，視服務期間積極優劣而定。
- (2)各股被裁辦事人員，候查明辦理。
- (3)售票員應調查公司共設幾站，每站另配幾員，並現在有無裁撤車站。
- (4)稽查股人員，全體暫予復工一個月，以觀收入成績如何，再行辦理。
- (5)司機車掌應以法定工作時間，及行車輛數支配之，令公司遵照履行。

由於黨政協調要公司確實遵行，迫於現實，乃將稽查人員復職，但工友方面仍然表示不滿。⁽⁹⁸⁾

3. 工潮再起：由於工友未被復職，因此工友在劉國瑛等人的率領下再往省黨部請願，並展開罷工。

(1)工人的要求：其具體要求四點：

- ①懲撤高銘鴻。
- ②被裁工友一律復工。
- ③取消十六小時工作，及不准休息，病假不給工資等苛例。
- ④召集勞資雙方訂立協約。

工人的要求由陳聯芬部長接受，並勸工友先行復工。⁽⁹⁹⁾然而省黨部的協調雙方並不滿意，工人方面由汽車工會向軍警機關陳述罷工的情形；而公司方面則向黨務指導委員會及省府建設廳，說明工友罷工之不合理，責任應由工友來負責，並一一駁斥工友的說辭。⁽¹⁰⁰⁾

(97) 《民國日報》，1932年5月28日，二張三版。

(98) 《民國日報》，1932年6月2日，二張三版。

(99) 同註(98)。

(100) 《民國日報》，1932年6月4日，二張三版。公司認為一懲辦高銘鴻：公司董事會才有此職權，工友無權干涉；二被裁工人一律復工：謂裁汰閒職員工均係依據董事會決議案以求公司之虧損；三取十六小時工時……：公司每日由早上七時至晚上九時止，在戒嚴時間尚少一、二小時，每日每輛汽車由二人司機輪值開駛，每人平均計算，每日工作時間只有七小時，至於南門兜經洋頭口達田墩路線，每日行車時間只有十二小時，以二人平均計算，每日每人工作六小時，至於請假、生病不准請假均非實情。

(2)資方的條件：對資方而言，罷工損失相當大，但工人若以罷工做要脅，亦無法完全接受條件，公司提出的意見有三：

- ①為維持本市交通及減輕公司損失起見，在本案未解決間，擬另雇司機、車掌，以便定期開車。
- ②對罷工工友及主使罷工之閩侯縣汽車工會，請求賠償公司罷工時間所受損失。
- ③在罷工期間各工友不發給工資。⁽¹⁰¹⁾

此次工潮資方認定罷工背後有人指使，因此雖接受黨政調解之案，唯認為必須嚴懲煽動罷工者，並負責賠償罷工中之損失，應保證以後不再有非法之罷工。⁽¹⁰²⁾而工人方面則認為被解雇者公司須付數個月的遣散費；其他罷工工人亦要罷工間的薪水，⁽¹⁰³⁾資方則表示不支付罷工期間薪水，工人乃認為公司態度強硬，再提出撤換經理才肯復工的條件。⁽¹⁰⁴⁾原預定六月十六日復工也告罷議。為了調解屢增的糾紛，省黨部再次出面。⁽¹⁰⁵⁾

(3)省黨部的再度調停：出席者有建設廳秘書陳為銚、第四科長陳世雄、科員吳浩然，公司代表高銘鴻、鄭劈山，工人代表丁茂芳、鄒端，由陳秘書任主席，結論四項：

- ①工人在黨政議決五條辦法明令公佈以後，未經聲明異議，擅行罷工，認為有錯，應負相當責任。
- ②罷工工人應受行政處分，如何處分，交行政主管廳裁定施行。
- ③關於公司代表，提出請求賠償一案，仍交行政主管官廳酌裁辦理。
- ④以上二、三條辦法限雙方於星期四答覆，如不接受，即將此案移交仲裁委員會仲裁辦理。⁽¹⁰⁶⁾

(101) 同註(100)；《民國日報》，1932年6月8日，二張三版。

(102) 《民國日報》，1932年6月14日，二張三版。

(103) 《民國日報》，1932年6月15日，二張三版。

(104) 《民國日報》，1932年6月19日，二張三版。

(105) 《民國日報》，1932年6月21日，二張三版。

(106) 《民國日報》，1932年6月22日，二張三版。

此條款一出，勞方認為資方有意要脅，毫無法律及事實之根據，遂當場拒絕。⁽¹⁰⁷⁾資方則因內部有股東與公司方面間的問題，亦連忙在報端闢謠。

(4)解決工潮之努力

①建設廳電實業部請示解決辦法，實業部以應該組織臨時仲裁機關，其組織著令該廳商同當地黨政機關，酌情辦理。如當事人不服仲裁時，得由主管官署或仲裁委員會聲述理由，移送該管法院依法審判。⁽¹⁰⁸⁾

②中央民運會特派員鄭燊畚來省，勞資雙方前往進謁，請求秉公仲裁。⁽¹⁰⁹⁾

③建設廳的仲裁嘗試：建設廳擬調集臨時仲裁機關，由各方推舉代表組成，勞方指定劉國瑛，資方反對；認為仲裁者應該由與此案無關係的人組成，因此勞方的代表鄭崇瑜提出辭職。⁽¹¹⁰⁾

此後資方妥協，⁽¹¹¹⁾協調會乃在十月十八日召開，但對罷工的責任問題爭執激烈，並認為尚未調查完畢，故決定二十日再開會。⁽¹¹²⁾二十日的會中，雙方決定廿五日再開一次會，必須雙方各讓一步才有轉圜的餘地，若該日再調解不成，將送法院辦理。⁽¹¹³⁾

七月廿五日經五位代表協商做出四項決議：1.公司請求賠償損失，與工友謂其罷工期中薪水不受理；2.公司用度應照法規辦理；3.限一個月內成立勞資協約；4.此次公司裁員不乏過當之處，至工人非法罷工自有不是之處。這樣的協約有各打五十板的意思，在這四個原則之下擬定了過渡辦法：

1.在勞資協約未成立前，除盧開熙、鄭九鼎（因職務裁併）、薛才拔（患目疾）、郭仲山（多病離職）、那樂斌（已領遣散費）、李阿弟（技術不精）等六人因故去職，著毋庸議外，其餘工人一律暫行復工。

(107) 《民國日報》，1932年6月23日，二張三版。

(108) 《民國日報》，1932年7月2日，二張三版。

(109) 《民國日報》，1932年7月14日，二張三版。

(110) 《民國日報》，1932年7月15日，二張三版。

(111) 代表為省黨部訓練部代表鄭炳炎、建設廳代表許顯時、地方法院代表蔡礪金、勞方代表劉國瑛、資方代表鄭淑麟。

(112) 《民國日報》，1932年7月19日，二張三版。

(113) 《民國日報》，1932年7月24日，二張三版。

2. 倘勞資協約未能如期成立，雙方均應遵照法規辦理，此項裁決，當於廿九日送達各方，如有一方不服者，當局為維持交通起見，擬採取直接辦法，先行通車。(114)

觀此辦法，只是妥協與暫行處理，並未解決問題；然因罷工時間愈長，對雙方均無利，因此問題雖未徹底解決，雙方已採妥協的態度。(115)工友本欲在八月一日復工，(116)因故在八月三日起才再行營業。而資方要裁員減少負擔不成，乃決定取消優待各界的臨時免票證。(117)而即使復工，也只先行中央線。

對高銘鴻而言，自一九三一年七月任董事長，十一月底又代總經理，接著即發生二次工潮，使公司業務停頓，而第二次工潮明顯地背後有指使者，欲瞭解詳情必須由黃瞻鴻在復興汽車公司的角色談起。

五、投資失敗與控告黃瞻鴻

(一)黃瞻鴻的角色

黃瞻鴻一名占鴻，又名秉榮，據高銘鴻控訴，他是「福州市之奸商土劣，前因專辦劣貨，擁資達數十萬，民國八年曾以毆殺反日會學生被拘法院……。」(118)漢文版的《台灣日日新報》亦曾報導一九一九年黃因儲存日貨而為學生團體攻擊之事。(119)如果由上述事實瞭解，黃是商人，與台灣籍民有相當關係，也曾因經商而致富。黃是一九二九年公司成立時最重要的舊股東，他因福州市政府欲其履行將所申請路線全行通車的壓力，以致不得不徵求新股東，購買車輛，加雇人員；此時高銘鴻適到省城，乃有意投資。經商談後，高出資八萬五千元（以高出名）而被選為董事長，甚至代理總經理。然據高銘鴻認為，黃瞻鴻在合資之後，即有

(114) 《民國日報》，1932年7月28日，二張三版。

(115) 《民國日報》，1932年7月29日，二張三版。

(116) 《民國日報》，1932年8月2日，三張四版。

(117) 《民國日報》，1932年8月8日，一張三版。

(118) 二(1)，2587，〈台灣華僑公會報告奸商黃秉榮勾結日人摧殘華僑盜賣公產〉。

(119) 《漢文版台灣日日新報》，1919年7月21日，六八九九號，六版。

搗亂公司行政，阻礙公司進行之計，其主要目的是想吃掉高之投資額及董事長、代總經理職務。(120)

事實上高任董事長時，總經理為白水錦，舉凡公司內部所有用人行政都由白水錦做主，其對僱用外籍職員所支薪水，概照日金時價計算，申出大洋加倍，其數一半記入薪水項下，一半記入董事會與馬費；而密查員之薪水則入機密費，均不符合規定。當白水錦將此帳提董事會時，黃首先簽認，因而通過，兩人間似有默契。當白回籍由高代行總經理後，雖知上述各項費用之非，卻因孤掌難鳴，不得不白規高隨；惟高任總經理後，為整頓公司，向歸國僑胞或籌借債款墊補，或勸買台籍之股票，收回主權；對公司使用劣貨也盡力阻止，在高的努力下，公司漸有好轉之勢，⁽¹²¹⁾無奈物價高漲，人員素質不佳；再加上工潮發生，高亦感左支右絀，難以經營。

由用人行政歸白而不歸高，顯然違反了高入股時黃瞻鴻的許諾，而第二次工潮中黃扮演的角色不是助高而是倒高，無怪乎高銘鴻在識破黃的計策時，只能掛冠求去。

(二)第二次工潮的策動

當第二次工潮發生，工人方面又由已離職的劉國瑛當代表，向資方提出懲撤高銘鴻時，已隱然可以看出，此次工潮並不為解決工人的問題，乃意在沛公！當高銘鴻正全力應付紛至沓來的問題時，自稱福州市復興汽車公司的股東在報上刊登緊要啟事，略謂：

本公司自從改組以來，內外百弊叢生，以致股價折損殆盡，曾經累函董事長高君銘鴻，從速召集股東會，乃高君悉置不理，挨延至今，未見進行。今又演罷工風潮，事雖出於工人，而高君之自私自利，措置失當有以激成也。我股東若不自籌辦法，一供高君兒戲，則數十萬血本立刻可盡，公司破產，危在旦夕……。

因此決定在一九三二年六月五日開股東臨時緊急會議。(122)

(120) 同註(118)。

(121) 台灣中華總會館，〈台灣中華總會館為前主席高銘鴻回國遭人侮辱壓迫宣言〉。

(122) 《民國日報》，1932年6月4日，二張三版。

高銘鴻以公司名義回答，認為股東要求開會之信，董事會確實收到，且在第十二次董事會中提出，決議為看股東的股數夠不夠才提會議決，後於六月二日開第十三次董事臨時會，因人數不足而告流會，因此沒有討論此事；且股東來函中，只有林仲東蓋章，其餘未蓋章，自無效力。而林只有十四股，不足法定股數，因此不必處理，惟仍表示將在月內召開股東全體大會。⁽¹²³⁾由於股東刊登啟事，使高銘鴻飽受內憂外患之苦。六月五日股東臨時維持會召開，由黃瞻鴻當主席，當日雖有議案，並無法定效力，但黃等卻以該議案附函通告。被依議案第十條所列名的蔡德淦(壽記)不得不刊登姓名受假冒之啟事，以證明黃之不法，並向黃質問。⁽¹²⁴⁾

此次公司工潮的導火線乃源自裁撤員工，而此一決議，乃黃瞻鴻在董事會提議，以公司人浮於事須裁員減薪為由，獲通過後，由高銘鴻執行。但黃「一面煽動工人罷工，暗中接濟訟費，令其反抗，教唆反間，鼓盪工潮，造成雙方重大之損失。」⁽¹²⁵⁾幸而最後的裁決，官方未接受工人要求撤換高銘鴻的條件，黃之計謀遂無法得逞。

(三)高銘鴻被捕

在復興汽車公司於八月三日復工後，九月中旬又發生第十八號車司機林三弟開車到台江汛載運進口汽油二七〇連，被煤汽油營業稅務司發現漏稅，乃予扣留一事。據聞此汽油由高樹發(台籍)向台灣購得，實則為復興向台灣購為行車之用，既被發覺乃將油起入高樹發經營之三和公司，此批係劣貨，遂使高銘鴻受同業公司的質疑，高極力否認，然此事亦為黃之傑作。⁽¹²⁶⁾

九月三十日高銘鴻在路過南大街時被地方法院警察二人逮捕，主要原因是林仲東(股東)、張希舜、陳福孫等三人告發高假借股東名義偽造背信(即指白水錦規定外籍職員薪水一半記入董事會與馬費一事)。當警方欲逮捕高時，高以事實未明拒捕，經由東街口巡警協助才將高捕獲。先被寄押於高等法院，再電知地方法

(123) 同註(122)。

(124) 《民國日報》，1932年6月11日，一張一版。

(125) 同註(121)。

(126) 《民國日報》，1932年9月17日，二張三版。

院增派警員到場。(127)高被拘禁二日一夜，於十月五日經地方法院詢問後，以保證金八千元（一說一萬元）交保候判。(128)事實上高之被捕有其不合法性：1.地方法院檢察處未經傳訊，法院即立出拘票逮捕；2.要高交保證金，此時高之資金盡在公司入股，焉有錢交？

此事如此唐突，蓋因福建高等法院首席檢察官林炳勳為林仲東之叔父，為黃瞻鴻之兒女親家，而閩侯地方法院首席檢察官陳世鎔又是林仲東之表叔、黃瞻鴻之內姪；因此方能不依法行事。查黃必欲法院拘捕高主要原因是，高並不因工潮迭起而喪失經營復興汽車公司之志，堅不辭去董事長及代總經理，為了盡速去高乃有此舉。因此高在獄中時，黃託高地龍到法院拘押所勸高辭退職務，再將手中的股票以四折讓與黃瞻鴻，才能免禍，若能照辦，則林仲東之控告案將負責撤銷。(129)高銘鴻不得已，只得委託鄭元鼎律師代立字據表示接受，黃見目的已達成，乃運用關係讓高交保。而傳話之高地龍亦受迫連夜逃回台北。(130)

十月三十日黃瞻鴻召開董事會，決定解除辦事欠妥的高銘鴻經理職，(131)原欲再聘白水錦任總經理，為白所拒；改換黃瞻鴻，黃亦表示不接受。(132)

(四)高銘鴻控告黃瞻鴻

高銘鴻於十一月廿五日被地方法院檢察處以罪嫌不足，處分不起訴，(133)高銘鴻至此方明白其入獄、辭去復興公司的職位，並以四成賣出股票，全係黃瞻鴻播弄之故。黃瞻鴻之所以如此，有其背後的陰謀，經調查的結果，發現黃在一九三二年十月廿六日將復興汽車公司汽車廿四輛中的五輛（十五、十六、十七、十八、十九號）托劉玉崑、吳耀輝兩人經手，賣給高樹發大洋三千六百元，約中訂明將

(127) 《民國日報》，1932年10月1日，二張三版。

(128) 《民國日報》，1932年10月6日，二張三版，依〈台灣中華總會館為前主席高銘鴻回國遭人侮辱壓迫宣言〉，言交保金額為一萬元。

(129) 〈台灣中華總會館為前主席高銘鴻回國遭人侮辱壓迫宣言〉。

(130) 《楓樓故家》，頁23。

(131) 《民國日報》，1932年11月1日，二張三版。

(132) 《民國日報》，1932年11月2日，二張三版。

(133) 《民國日報》，1932年11月25日，二張三版。

這五輛車借公司使用至三月卅一日；⁽¹³⁴⁾又將一號至十號車賣給黃清灼，結欠大洋五千五百元。此事由高地龍經手，用車期限到四月二十日。⁽¹³⁵⁾此外又將公司新製股票欲發給股東者並不發給，將其中一千八百股（每股已繳五十元）押借給高樹發及宜發洋行約三萬元，做出損害公司的事。⁽¹³⁶⁾

此外又與三和公司密訂契約，向台灣買大宗劣貨汽油，⁽¹³⁷⁾供復興公司使用；約定每貨一件大洋十元，加五成出售，其加價之數由三和和黃瞻鴻利益均分；並將公司之資本蠶食殆盡。⁽¹³⁸⁾

為了取得確實證據，高銘鴻結合了救國會黃謨、華僑公會鄭希舜、華僑股東鄭劈山等搜取佐證，並於取得確證後，以閩侯縣台灣華僑公會函⁽¹³⁹⁾給福州市各記者，在泉山古跡公會報告，並籲請記者主持公道。⁽¹⁴⁰⁾高銘鴻控訴黃之內容大要如下：

1. 訂立契約誘騙華僑投資，詐取墊補權利金八萬五千七百元。（契約為據）。
2. 煽動工人罷工，暗中接濟訟費，令其驅逐銘鴻於公司之外（工人百八十餘人多係秉榮鄉親，故易被其煽動），如去年六月一日工人全體罷工，秉榮竟於六月五日召集股東大會，因出席股東不過半數，議決假議案十二條（原書抄電），是秉榮又藉股東大會驅逐銘鴻。
3. 串通林仲東、張希舜、陳福孫等（仲東乃福建高等檢察首席林炳勳侄兒，秉榮兒子內弟）捏控銘鴻偽造背信於地方檢察處。
4. 勾結地方檢察首席陳世鎔（世鎔乃仲東表叔、秉榮內弟），不經傳訊，立行拘捕，勒繳保證金一萬元（青天白日如同綁擄）方准保外（鄭元鼎律師為證）。竊

(134) 《民國日報》，1933年3月17日，三張二版。

(135) 同註(134)，〈台灣華僑公會等報告奸商黃秉榮勾結日人摧殘華僑盜賣公產〉。

(136) 〈台灣華僑公會等報告奸商黃秉榮勾結日人摧殘華僑盜賣公產〉：《民國日報》，1933年3月15日，三張二版。

(137) 《民國日報》，1933年3月21日，二張三版。經救國會委員黃謨會同綏靖署文驗、建設廳林獻璣三委員，到該公司檢查，搜得汽笛一個、皮船一條，確為劣貨。

(138) 同註(134)。

(139) 《楓樓故家》，頁20；高被選為會長。

(140) 《民國日報》，1933年3月14日，二張三版。

念銘鴻一家四十餘人，一半住在市內，係有一定之住址，且被選為華僑公會主席，榕西救火會會長及公司董事長總經理，相當財產，法應先行傳訊，設使銘鴻情虛畏罪逃亡，儘可沒收其資產，實無拘押之必要。而世鎔竟據仲東一紙捏詞，立刻拘捕，是世鎔不顧司法神聖，職權濫用，將司法全權付秉榮作私人利用（銘鴻答應辭去董事長、總經理秉榮使負責保外），其摧殘華僑狼狽為奸，可為鐵證。

5. 嗾聳台籍流氓劉玉崑到法院押所迫鴻去董事長總經理，鴻若不辭必久羈獄中，不得已一一允諾（秉榮親筆迫辭條件為據）。

6. 強訂買收股票四折契約，又行推翻（契約抄電）。

7. 買囑當地流氓四名，假藉抗日會，誣鴻採買仇貨，欲行刺殺（林文訪、高雲鵬聞信報鴻逃匿），鴻既被逐，秉榮攫得公司全權，遂將車輛十五號至十九號盜賣與日籍高樹發三千六百元；又一號至十號盜賣與日籍黃清灼五千五百元（賣渡證二紙抄電），又將公司新製股票，欲發給股東，秉榮竟不發給，膽將該股票一千八百股每股已繳五十元押借日籍高樹發及宜發洋行約三萬元。（下略）

高銘鴻又指出：1. 高樹發是日籍，如果政府無法過問，可照會駐閩日本領事官限期答覆，或傳知情之人查證；2. 請主管官廳之建設廳傳黃瞻鴻訊問，令其將股票攜廳登記粘貼印花，或將公司股東名簿，依其姓名詳細調查，無難水落石出；3. 採買大宗材料，其發單如源盛行、宜發洋行、三和公司、敦厚、華記皆是仇貨，除源盛、宜發、三和日籍外，敦厚、華記即漳州人李敦厚經營，敦厚、華記於南台夏街十號，秉榮為掩耳盜鈴計，買收郭厚華記號印，寄存三和，永為發單之用，若檢查復興、敦厚買賣發單，便可即刻洞悉其黑幕。⁽¹⁴¹⁾

(五)興訟經過

雖然高銘鴻手中掌握證據，也提醒檢調單位偵察的方向，但呈控案子上了許久，卻未見回音。據瞭解，黃瞻鴻有相當的人脈（尤其法院）已如上述，又與鄉親林知淵（曾任陳儀時期福建省政府委員，來過台灣）、林炳勳及官界中鉅子交善，與省中某派也深相結納，利用政脈，故查辦不急。高恐若無法告倒黃，恐有及身之禍，⁽¹⁴²⁾乃極力突出華僑身分，並與相關結社聯合，欲法院將此案之主角黃起訴；

(141) 〈台灣華僑公會等報告奸商黃秉榮勾結日人摧殘華僑盜賣公產〉。

(142) 同註(141)。

此外又言之鑿鑿黃與台灣籍民（即日裔）關係密切以引發民眾的仇日情緒，為控告黃帶來有利的環境。

一九三三年四月廿五日，檢察官終於開檢察庭，召集高、黃兩方問話。⁽¹⁴³⁾五月十三日閩侯地方法院檢查處再度開偵查庭，⁽¹⁴⁴⁾高銘鴻唯恐訴訟遷延，積極搜集證據，並在庭上指證黃瞻鴻的劣行，請檢察官依法起訴。然馮家任檢察官卻令雙方進行和解，並由前省府委員林淵源、政務廳長蔡鳳機、律師鄭元鼎等當公親。公親們認為華僑股東既受壓迫損失過鉅無法營業，其股票准由復興公司以折扣收回，至黃違背契約，脅迫高辭職，令高損失，黃應予賠償，然黃雖承認侵佔，但卻以無款為辭，遂無結果而散。華僑股東聞訊決請地方檢察處依法提起公訴。⁽¹⁴⁵⁾

這期間復興汽車公司董事會也展開清理工作，以黃瞻鴻將股票及汽車賣與台人高樹發，證據確鑿，乃將黃之董事長及總經理職務開除，⁽¹⁴⁶⁾改推鄭晉卿任總經理，並調動部份人士，⁽¹⁴⁷⁾公安局也瞭解黃在經營復興汽車公司中諸多不法。⁽¹⁴⁸⁾

雖然黃已被褫其在復興公司之職位，犯罪亦獲證實，但地方法院仍遲無動作，代表台灣華僑的郭耀庭乃自台灣來福州向閩侯地方法院呈控。

(六)郭耀庭的控訴

當台灣華僑集資投資復興汽車公司後，聞知該公司頗有虧損，乃於一九三三年派任台灣華僑總會館監察委員郭耀庭到福州訪查，始知股份已為黃瞻鴻霸佔。⁽¹⁴⁹⁾此時高銘鴻已自南門兜退居東街閩南新館，此時郭來，乃由郭於七月八日將黃違法之事再向福建綏靖公署提出告訴，綏靖公署指定由閩侯地方檢察所辦理。⁽¹⁵⁰⁾

(143) 《民國日報》，1933年4月26日，二張三版。

(144) 《民國日報》，1933年5月12日，二張三版。

(145) 《民國日報》，1933年5月21日，二張三版。

(146) 《民國日報》，1933年9月12日，二張四版。

(147) 《民國日報》，1933年9月14日，二張四版。

(148) 《民國日報》，1933年10月15日，二張三版。

(149) 《楓樓故家》，頁23；《台灣中華總會館第八次代表大會特刊》，頁48。

(150) 《台灣中華總會館第八次代表大會特刊》，頁48～49。

九月郭乃向閩侯地方法院呈控，⁽¹⁵¹⁾但閩侯地方法院未能結案，乃再向省政府控訴，省政府批准查辦，並命令復興公司召開股東大會。黃惟恐股東會議不利於己，乃召集數十流氓，在郭耀庭赴會時，欲置之於死地，幸郭及早偵知而未遭毒手。股東會議如期召開後，黃瞻鴻的劣跡更著，正待繩之以法，然而此時閩變發生，郭急著回台灣，黃仍逍遙法外。迨閩變結束後，中華總會館再呈請省政府辦理，而郭耀庭也再度赴閩呈控，但省政府竟未處置，使台灣華僑之屈不得伸。

一九三四年八月廿二日，高銘鴻及台僑再向中央各機關呈控，並向福州各界擴大宣傳：黃之劣蹟，足以使華僑打消回國投資的意願，而郭也在十月到福州的復興汽車公司查帳。當郭與陳登瀛律師往見總經理要求看全部股東簿、股票存根簿、股票空白簿、資產負債表、損益計算書及其他往來名簿據時，⁽¹⁵²⁾鄭劈山經理只提供一本民國廿二年度之總簿，其餘則不提供，⁽¹⁵³⁾顯示帳目確有可議之處。經郭、鄭互登報紙指控後，⁽¹⁵⁴⁾行政院軍事委員會、僑務委員會會同司法行政部批令福建當局迅速辦理。⁽¹⁵⁵⁾閩侯地方法院檢查處於一九三四年十一月十六日以犯業務侵佔罪將黃提起公訴（刑法第三百五十七條第一項），⁽¹⁵⁶⁾雖經起訴，但未判決，可以說纏訟二年，研訊十餘次，兩易推事，換了好幾個檢察官才起訴；郭方的律師為陳登瀛，黃方的律師為黃承謙、陳月生、陳立；最後在推事改為安觀臣後，才於一九三五年四月四日判決，⁽¹⁵⁷⁾以黃瞻鴻業務侵佔罪，處徒刑六個月，宣告緩刑二年，判決書共有三千多字。唯郭耀庭認為不公平，決意聲請檢察官上訴。⁽¹⁵⁸⁾

郭耀庭上訴到福建高等法院。一九三六年十一月廿五日第二審判決，處有期徒刑一年，緩刑二年，郭耀庭仍覺法院判決太輕，他所持的理由是：

(151) 《民國日報》，1935年2月25日，三版。

(152) 《民國日報》，1935年10月7日，三版。

(153) 同註(152)。

(154) 《民國日報》，1934年10月7日，三版；10月9日，三版；10月20日，三版。

(155) 〈台灣中華總會館第八次代表大會特刊〉，頁18~19，〈各部工作方面〉。

(156) 黃之侵佔罪，除以六股二五〇元之價格，侵佔一千二百股股權外，還盜賣汽車，並吞沒鄭慶合第二次股款八百元。

(157) 《民國日報》，1935年12月29日，七版。

(158) 《民國日報》，1935年4月16日，七版。

1. 刑期已由六個月增加為一年，何以還宣告緩刑？
2. 黃盜賣車輛、偽造、變造背信行賄各罪，不以數罪俱發之事辦之，反以該事實不在本案審理範圍之內可置不治，令人費解。
3. 第二審判決書中以黃未嘗受有期徒刑以上之宣告，應予緩刑，以示矜恤，尤令人駭異，其之所以受矜恤，是財勢之故。
4. 同年同院林寶瑚偽造有價證券，處有期徒刑三年，連續詐欺判刑二個月，共三年二個月，並未獲判緩刑。⁽¹⁵⁹⁾

郭耀庭乃再向南京最高法院上訴。⁽¹⁶⁰⁾然黃勾結法曹，訟案無限期拖延，高銘鴻乃回廈，郭回台，最後的結果是投資的股東，每人僅索回投資額的三成。⁽¹⁶¹⁾抗戰軍興，福州淪陷，該公司汽車運往後方，總經理鄭劈山交不出車輛，為日人澆以汽油活活燒死。

六、結論

一九二九年政府公布了「華僑回國興辦實業獎勵條例」，歡迎華僑回國投資，此時經營台北自動車會社有成的高銘鴻因會社為日本政府收購；且欲回國歡迎赴台之總領事，路過省城福州，知原成立於一九二九年的復興汽車公司經營不善，欲覓新股東，高乃向台灣華僑募資加上部份台資，由其為代表和舊股東黃瞻鴻談判，在補足墊款（投資額）八萬五千餘元後，一九三一年七月乃獲選為董事長，十一月復代行總經理職。高本欲藉在台灣習得經營汽車業的經驗來經營復興汽車公司，使業務蒸蒸日上，以利人利己，唯福州與台北情況不同，所面對的問題不同，以致於營運狀況仍然不佳。

另一方面，原股東黃瞻鴻為取得公司的全部控制權，藉著工潮以及假借股東名義簽字為背信之由，使高銘鴻身繫囹圄。在獄中，黃派人迫高去職，並以三折價將股份釋出，高無法可想，在交一萬元保證金後，由黃負責使其保釋。高出獄後知此一切及黃之手段，在搜集黃盜賣車輛、質押股票之字據後，向地方政府呈控，

(159) 《民國日報》，1935年12月29日，七版；《台灣中華總會館第八次代表大會特刊》，頁18～19。

(160) 同註(159)。

(161) 《楓樓故家》，頁223、41。

然因黃地方勢力大，未得直。台灣華僑聞知此情，除派郭耀庭來榕搜集證據，並散布「台灣華僑會館為前主席高銘鴻回國遭人侮辱壓迫宣言」，引起有關各界注意，即將繩黃以法時，正好閩變發生，事遂中止。閩變結束後，高、郭兩人再向上呈訴，判黃刑期六個月，緩刑二年；二審判一年，仍緩刑二年，華僑不服上訴南京最高法院，以抗戰軍興終於不了了之。而股本僅要回三成（一說四成），損失不可謂不大。

有關此案有幾項值得注意之點：一是如果高、郭兩人不是台灣華僑身分，⁽¹⁶²⁾要在這場官司中獲得較公平的裁判，在福州當時的司法界而言，可謂難上加難。台灣華僑受此挫折十分悲憤，不再對中國投資。當七七事變發生後，台灣華僑雖有人集資擬赴海南島投資，然當一切籌備就緒，卻因廣東當局採消極的態度不得不中止，所以台灣華僑赴中國做第一次投資後就戛然而止。⁽¹⁶³⁾二是復興汽車公司與台資的關係。按理而言，高地龍、高樹發在台經營汽車業時，高銘鴻均曾參與，以其關係，這兩人透過高華僑的身分投資福州復興汽車公司，乃是合理的推測；然據高言，台資為黃引入，黃做非法生意的合作對象是高樹發；而復興的車又賣給高樹發，黃與高之關係匪淺；然無論是高或黃引進台資，可見當時台灣籍民在福州勢力之一斑；三是公共汽車事業的經營，不僅要有健全的經營者，也必須有客觀的環境配合，復興汽車公司被視為有日資，因此「九一八」後常有假抗日會之名而不買票搭車者，甚至搗毀車輛；而行車人員素質不高，與乘客時有衝突，再加上車禍、違規之事頻傳，公司陷入經營不善的困境，因此投資在交通業的華僑資本也虧蝕了，不過當地的工人能成立工會和業主就權利、義務上折衝樽俎，

(162) 台灣中華總會館的宣言中載：「嗚呼高君愛國反為國誤，在閩所歷種種，凡為仇國（指日本）所不敢壓迫之者，而本國壓迫之幾至有業難興，有國莫投，凡我僑胞莫不慄然以懼，誰肯步此後塵？倘我政府不籌濟保護之方，吾人從茲恐非他鄉之客不可矣。高君曩在台島辦理汽車業，被日本壓迫，強被收回，故思移資祖國興辦實業，不圖其結果亦先後一轍，僑胞既不見容於仇敵，又被迫於國人，痛心孰甚！今特發此宣言為高作不平之鳴。」

(163) 許雪姬，〈台灣中華總會館與日據時期的台灣華僑〉，頁83~84。台灣華僑曾在海南島萬寧縣興隆市設李超群糖廠；除了海南島投資外，台南州斗六、基隆中華會館幹部等，欲出資投資福州鑛產、鐵道、水產、農林、牧畜等主要事業（振興實業公司），皆未成功。見春山明哲解說，《台灣島內情報·本島人の動向》（十五年戰爭極秘資料集），第十九集（東京：不二出版社，1990），頁93。

亦顯示其進步的一面。四是高銘鴻個人為台灣華僑做出許多具體貢獻，在台北自動車會社被買收，又不容於日本當局，只有回到祖國(中國)，然祖國(中國)仍未能善待這位愛國的僑領，使其落拓灰心；郭耀庭背負台灣華僑的付託，雖未能將黃瞻鴻繩之以法，但其鏗而不捨的精神，亦充分顯示其對華僑事務的盡心盡力，而台灣華僑集資入股福州復興汽車公司雖然失敗，亦顯示自台灣中華總會館成立之後，台灣華僑加強彼此間的聯繫，產生休戚攸關的感情，才有是舉。自此點觀之，台灣中華總會館之成立對僑務實具有重大的意義。

INVESTING IN THE HOMELAND

Overseas Chinese in Taiwan and the Fu-hsing Motor Company in Foochow, 1931-1936

Hsueh-Chi Hsu

Abstract

This paper represents one of a series of studies on the experiences of overseas Chinese living in Taiwan (T'ai-wan hua-ch'iao 台灣華僑). Such individuals were citizens of the Ch'ing dynasty and the Republic of China who settled in Taiwan after May 8, 1897 --according to the Treaty of Shimonoseki, the date by which all residents of Taiwan had to choose between retaining Chinese citizenship or becoming citizens of Japan (living in its colony of Taiwan). In this paper, I will examine the experiences of these overseas Chinese in Taiwan through a case study of how these men invested in a business located in China, the Fu-hsing Motor Company of Foochow (northern Fukien), during the years 1931-1936. Although I have gathered a large amount of data, including contemporary newspaper articles and personal accounts of some of these overseas Chinese, I have as yet been unable to obtain Fu-hsing Motor Company's own records. I intend to make up for this gap in further research.

Investment in companies located in China on the part of overseas Chinese in Taiwan was stimulated by the ROC government's promulgation in 1929 of a series of regulations designed to encourage overseas Chinese investment in construction, transportation, manufacturing, agricultural, and mining projects. As a result, Kao Ming-hung 高銘鴻, based on his own experience of running a motor company in Taipei, decided to take advantage of the Fu-hsing Motor Company's reorganization and stock offering by pooling his resources with those of other overseas Chinese in Taiwan to invest in that company. The scale of their

investments enabled Kao to serve as the company's general manager and chairman of the board. However, these events provoked a strongly negative reaction on the part of Chinese investors who already held stock in the company, who viewed Kao and his compatriots as little better than Japanese loyalists and frowned on their participation in company affairs. These "old" stockholders frequently attempted to tie Kao's hands, while the auto-workers staged strikes. This, combined with a decline in the quality of the company's personnel, led to a management crisis. To make matters worse, the "old" stockholders had Kao framed and jailed. He could only obtain his release after signing a statement relinquishing his chairmanship and agreeing to sell his stake in the company to the "old" stockholders at a 60 percent discount. Following his release, Kao and his compatriots attempted to sue the "old" stockholders, but the subsequent outbreak of the War of Resistance against Japan in 1937 brought an abrupt end to their efforts. This setback served to discourage overseas Chinese in Taiwan from making any future investments in their ancestral homeland.