

流動的邊緣性： 檳城姓氏橋與「海墘」意象的轉變*

潘怡潔**

摘 要

位於馬來西亞檳城喬治市的姓氏橋社群，是 19 世紀末期在海墘地帶陸續形成的木屋海上聚落，至今共存有七條以相異姓氏結群的橋，其第一代橋住民大都由來自中國福建聚落的華人移民所構成。地理位置上處於海洋與陸地的交界位置，賦予橋社群在英國殖民港口體系下賴以生存的利基，進而形成社群主體認同的重要經驗。然而，此中介位置也成為了她在社會經濟轉換下的邊緣性來源。

本文以「流動的邊緣性」概念，理解姓氏橋在相異歷史社會過程中所處的框架及形成機制。我們將指出，這樣反覆身處、流動於不同邊緣性中的處境，恰巧是姓氏橋結群能存在至今的狀態及屬性，而這也緊依著「海墘」意象在城市發展下的轉換。這樣的邊緣性機制，是以檳城港口城市的海陸交界地帶作為基礎條件，伴隨橋勞動社群的工作內容及社群日常生活感知而來的眾多意象，彼此交會而成。直至世界文化遺產治理下，試圖將其納入城市中產觀光勝地的想像，而橋社群也逐漸面臨固著化。

透過此民族誌描述，本文希冀提供對於當代檳城一類港口華人勞工社群，在面對相異城市治理下的生命狀態與處境的理解。

關鍵詞：流動，邊緣性，海墘，勞工，遺產

* 本文改寫自筆者碩士論文，承蒙研究過程中清大人類所與中研院民族所的獎助與知識訓練，及中研院人社中心亞太區域研究專題中心的支持。尤其感激李威宜教授在當時直至現今在學術智識上的理解與啟發，及何翠萍、蔣斌、蔡晏霖、簡美玲等諸位教授在研究與書寫階段的豐厚見解與溫暖指點，這都是人生重要的一段歷程。在檳城，誠摯感謝許多在地研究者、文化工作者的珍貴實踐經驗與觀點，及檳州研究院黃裕端博士在歷史知識上的惠予。這篇文章得以生成，最終要感謝姓氏橋叔伯阿姨朋友們，其豐厚精彩的生命經驗與慷慨的接納。最後，要感謝兩位匿名審查委員的寶貴意見，惟此文由作者自負。

** 馬來西亞檳州研究院（Penang Institute）遺產與都市研究組分析員。

Fluid Marginality: Penang Clan Jetties and the Changing Images of Weld Quay

Yi-chieh Pan*

ABSTRACT

Formed in the late nineteenth century, Hokkien immigrants built seven clan jetties on Penang's waterfront. Given their unique geographical location between the sea and the island, they provide a niche for sea-related job opportunities. At the same time, the jetties have been saturated with various images of notoriety.

In this article, the concept of "fluid marginality" is adopted to understand various historical situations of the Clan Jetties, which also reflect importantly on the processes of Penang's development. This fluid marginality which stemmed from their borderland conditions, along with rich sensory experiences, informs the daily lives and collective identities of residents. Since 2008, following the listing of George Town as a World Heritage Site, the Clan Jetties have come to be seen as mainly a tourist spot and gradually lost their close connections with the sea.

This ethnography aims to capture the neglected living experiences and social conditions of Chinese working class communities.

Keywords: Fluidity, Marginality, Weld Quay, Working Class, Heritage

* Analyst, Heritage & Urban Studies Programme, Penang Institute, Malaysia.

研究地點與問題意識



圖一 2017 年的海墘與姓氏橋社群（以姓王橋為起點，至姓楊橋）。（檳城喬治市世界文化遺產辦公室（George Town World Heritage Incorporated）提供，莊嘉強後製）

今日的檳城姓氏橋社群，涵蓋七條以相異姓氏為名的橋。從喬治市北方碼頭區開始，依序為姓王橋（目前已無人居住）、姓林橋、姓周橋、姓陳橋、姓李橋、雜姓橋與姓楊橋。根據 2015 年的理解，當時各橋家戶數量合計約有 190 間，社群總數超過 400 人。目前，橋社群裡大致僅有姓周橋還存有幾戶從事與海洋接駁關聯的工作，包括以小舢舨接駁船隻停泊在海域上的國外船員等。

在 2009 年，當我初次前往姓氏橋時，開始被環繞於橋的各式感知所吸引。他們在日常生活細微處與其他內陸社群有著隱隱差異，生存處境也不斷隨著城市轉變，而這些狀態如何被更細緻地描述、分析與理解，是我的關心。而正當我尚未能妥適理解在橋內所遭遇的既混雜又豐厚的感知時，那年夏日與居民的一場對話，成為我往後理解橋社群的關鍵。一位初次見面的姓氏橋居民對我說：「以前外人比較不接觸（這裡，指姓氏橋所處的海墘地帶），因為他們以前外人講，這一帶的人都是三教九流」。

這些對居民而言看似再日常不過的話語，便成了我追溯姓氏橋在檳城喬治市（George Town）的社會位置與被觀看方式的重要視角。隨著時日漸久，那些所親身經驗的各式感知，時而明顯時而隱微，加上橋民的口述記憶，愈不斷浮現與提醒著橋社群作為各式意象交雜匯聚之處。這個狀態不斷映照著檳城在英殖民治理下，以喬治市作為檳城港口城市發展的經濟命脈。尤其自 19 世紀末開始，幾條橋逐漸在港口南端的海墘地帶成形。就如其所處於海洋與陸地間的交界空間，是殖民轉口港經濟下的重要結點，橋社群生存在此交界之處所揭示的，也是至此之後在面對不同社會變遷下的恆常處境。就如一個結點，橋社群的生存狀態不斷緊密地與外在社會環境互動，並在之中體現著時而邊緣性，時而獲得主體的流動過程。

因此，本文以「流動的邊緣性」，描述姓氏橋社群在相異社會階段所面對的「邊緣性」狀態（蕭鳳霞、劉志偉 2004；Scott 2009；Tsing 2005 等），以動態地認識人群面對外在世界的分類狀態及處境。而其中呈現的流動狀態，更緊依著「海墘」意象在城市發展下不斷轉換的觀看方式，及之中交雜、流動的各式意象與分類方式。與之而來的，橋社群並非永恆地處於邊緣，而是不斷與外在變動的參照體系互動過程中，成就其生存位置。

以「流動」的觀點思考橋社群面臨的生命狀態與處境，有幾點意涵。其一，是奠基於地理性質的，姓氏橋所處的海陸交界位置，依憑海水而生所面對的流動狀態。這使得在橋社群日常生活中出現的物質性的流動狀態，如海水與垃圾隨著漲退潮來回游移，作為社群重要的認同與感知來源。這部分的思考，受惠於近年來許多學者致力思考人群與環境互動的問題，如 Veronica Strang（2006）所提出的流動地景（Fluidscapes）概念。其二，以「流動」分析橋社群具有的屬性，則是試圖面對與回應檳城勞工群體作為認識主體，在當代檳城學術研究中的缺乏。在至少近二十多年來，眾多國外與檳城本地研究者興起以「網絡」作為研究框架，試圖捕捉檳城港口城市的歷史與當代多元社會情境。而以網絡作為方法論背後也隱含著對於具有流動、能夠跨越能力的讚揚。這些研究，透過踏實地梳理歷史文獻與田野材料，其具有的重要性，不僅提供重新理解檳城歷史位置的觀點，更在當代檳城文化相關論述及馬來西亞政治社會急速變動下，提供人們得以重返過去並透過想像進行行動的重要基礎點。

然而，在這些盛行的論述中，無論以何類主題作為基底所描述的流動狀態，包括本地主流觀點的商業史網絡研究，往往以擁有跨域移動條件的各族群富有商人為主要研究對象；或者探討知識的流動，也普遍關注因處於特定社會位置而得以傳播知識的

個人。但與此同時，那些曾經共享著港口城市多元性，或甚至貢獻此多元性的大量勞工階層，卻往往在這類論述中成了隱身、面貌模糊，甚至消失的一塊。

奠基於前述各類歷史書寫開展的視野，本文試圖指出，姓氏橋勞工社群的形成背景、生存狀態，甚至直至現今的處境，深刻地共享因城市港口經濟而來的多元流動性。然而，此流動性的特徵在於緊密地在邊緣與中心狀態間不斷交雜、往返狀態，及極易斷裂的處境。

而值得特別指出，在本文會不斷出現與「海墘」相關的在地使用語彙，這些相異語彙本身所牽涉關於空間、歷史與社群自我認同的理解，呈現時而交疊，時而區分的狀態。這些動態與複雜狀態，既是研究過程中真實經驗的處境，也是本文欲闡述的關鍵部分。以英文書寫的 Weld Quay、馬來文書寫的 Pengkalan Weld，與中文書寫的「海墘」（僅在中文正式書寫中使用，並非在地日常表達語彙），是英國殖民時期形成的地理區位，直到現今，仍通用地指涉喬治市北部臨海、港口的區位。但在喬治市華人民眾的日常生活中，則慣常以福建話的「海墘」（Haikee）來描述此區，同時指涉地理區位與其中居住的人們包括姓氏橋等沿海社群。

而「姓氏橋」與“Clan Jetties”，則分別是橋社群的中英文稱呼，這些時常出現於報紙上的外在指涉，背後的認識論是將橋社群作為整體看待。然而，這些稱呼皆非橋民日常生活經驗中常用的語彙，就筆者的認識，當任何一條橋的橋民欲指涉他橋時，會直接以福建話稱呼，如 Seh Lim Kio（姓林橋），此時顯示的是以各橋為界線的集體認同。但若指涉橋集體社會，則多以福建話的 Haikee（海墘）稱呼，這就包含了橋民的自我指涉，如，我們海墘如何如何（福建話）。這個指稱標示了橋社群與沿海地帶所具有的集體狀態，不只包括人群，也維繫著其所處的地理環境，包括與海洋、土塵氣味，及各式感受緊密關聯的狀態。

即使筆者明瞭隱含在這些語彙中的相異意涵，體現了居民認識自身、周圍環境的在地觀點，因此若在書寫中以「姓氏橋」作為描述語言，將會忽略各橋結群在歷史與社會構成過程中所隱含的差異脈絡。然而，受限於筆者目前所掌握的描述與分析語言，在本文中仍無法避免使用「姓氏橋」，惟此時所指涉的，較貼近福建話「海墘」（Haikee）所蘊含的集體處。那是關乎與海洋緊密互動的，及不斷與外界觀看視角互動的集體性生成，而非企圖同質化各橋的差異¹。

研究方法

本文的研究成果與理論思考，主要來自於兩個階段，第一階段源自於 2009 年至 2011 年碩士論文階段的田野與書寫工作，其中承蒙臺灣諸多學術機構的補助與思想啟發，讓筆者得以多次往返檳城進行田野調查。第二階段的踏查，則是 2014 年中旬至書寫論文的當下，檳城同時作為筆者的田野地與定居地，於是，對於姓氏橋的觀察也同時架構於對其他議題的理解與日常生活之中。這些相異的田野調查脈絡重要地構築筆者對於姓氏橋社群的認識與知識生產，乃至本文的屬性，在此處將花一些篇幅敘述。

第一階段：

2009 年 7 月 8 日至 8 月 13 日的第一次田野調查，為筆者初次踏入東南亞與檳城姓氏橋。當時研究環繞著兩個軸線進行，其一為對喬治市世界文化遺產推動行動的認識，透過與數個檳城當地文化團體與個人的交談，關注世界遺產推動過程、地方行動者與地方居民所扮演的角色等。第二為環繞著姓氏橋結群的歷史構成，透過數條橋居民的歷史記憶與日常生活的描述，試圖描繪橋所形成的歷史背景；而在喬治市申請世界文化遺產過程中，橋居民是否曾參與行動、橋社群在喬治市成為世界文化遺產後的變化，及居民如何理解與詮釋世界文化遺產等這些面向，則試圖以「居民」為核心的在地觀點理解世界文化遺產的意涵。

一開始，面對六條橋與圍繞其內的眾多居民，我選擇先從各橋前明顯可見的集體空間開始認識，主要包括小吃攤與咖啡店²。每日輪流於不同橋的小吃攤裡駐足，除了飽腹外，重要的任務即是與攤子裡的居民和客人閒聊。在不斷接受不同眼光的注視與詢問後，攤子的居民逐漸習慣了我的存在，之後，眾多的橋故事就成為我的日常田野筆記。除了在攤子裡的停留，其餘時間則盡可能走訪各條橋內進行觀察與訪談，並與橋外的地方文化團體、具有建築背景等的專業個人與學者等進行聯繫與訪談。

於 2010 年 7 月至 2011 年 7 月，筆者數次返回姓氏橋進行田野調查，前後約七個多月。此時期的研究，以姓氏橋作為主體，並放置在界域（borderlands）的角度思考橋社群位處於多重邊界的獨特位置，包括空間建築面向、地理位置與源於自身住在其中的生活感受。並同時從相對寬廣的華人遷移史脈絡面對橋結群的形成過程與生計方式的變動，在之中，包括各條橋與各自華人公司間的關聯（包括橋內與橋外），這是傳統華人社會連帶的重要面向。而在世界文化遺產下，這些社會連結如何產生變動。

此階段的田野調查過程，回應所關心的主軸，可將訪談對象分為四部分，各有其特性與聯繫方式。其一、以各橋居民為起始及其各自網絡延伸的對象，包括各橋橋民、依照各橋社會連帶而來的關係，如橋旁常見的小工廠（修車間與機械工廠等）、來到小吃攤子的客人，曾經住在橋裡的居民與具有地緣或者血緣關係，而時常來到橋裡聊天的個人。其二、了解各橋與橋外相對應具有地緣、血緣連帶群體的關係，此部分主要以姓氏公司為主，包含九龍堂林公司、忠孝堂林公司、歧山堂周公司、穎川堂陳公司、霞楊堂楊公司與李氏宗祠等，與以地緣關係為連帶的同安會館。第三、與世界文化遺產推動相關的組織與專業個人，如檳城古蹟信託協會（Penang Heritage Trust）、Arts-ED（檳城的藝術教育團體）等。第四、較為分散卻各自與前面三類分類或有聯繫的個人：一位檳城本地導遊與船運代理商。

此階段的研究，有紀錄的對話訪談共近 70 位個人，尤以第一種分類占了半數以上，並以 40 歲以上的男性為主。受限於研究時間及進入各網絡的難易差異，筆者最後的研究核心聚焦於姓林橋、姓周橋與姓李橋，其餘橋則偏向零星訪談與個別人羣網絡，與藉由其他背景資料而來的理解。筆者與這些橋居民平日的互動（尤其是在攤子裡所相遇的各橋居民），多是在相對自然的日常生活情境中的交談與閒聊，當下盡可能以居民所使用的語言記錄。由於橋民或者由攤子為核心擴散的人際網絡相較穩定，因此這部分的資料最能持續補充，多數經歷多次交談而來。第二類訪談對象，主要透過居民日常生活口述與橋外公司的關係，透過橋民介紹或自身前去拜訪。第三類訪談對象，由於多是以組織為主，建立在相較正式的訪談基礎或透過朋友引介而來。第四類則多是屬於田野裡的巧遇，或者在田野後期覺得有意思並可以補充的敘事。

那段田野，充滿了無數個讓筆者內心被開啟與感動的時刻，而這都建立在田野對象的溫暖與慷慨接納，及在其中流轉的各式對話及感知而來。之中，在 2010 年 8 月幸運地受到姓李橋一戶人家慷慨地收留了幾個月，讓我得以更加日常生活地觀察橋社群關係，尤其那些自研究一開始便想深刻探究的氣味與感知，也從外在的觀察經驗轉化為日常生活與個人生命經驗中的一部分。

然而值得交代的，這個階段選擇進入橋社群的方式，構成了往後筆者理解、概念化橋社群的重要基礎。當時，除了姓周橋較多遊客外，平日姓氏橋各橋大都是安靜的，而橋內的公共空間，如橋前咖啡店與廟宇空間，便成了以男性橋民為主的聚集空間，及筆者主要的訪談地點。也因此，筆者所相識的研究對象，便是平日會在這些公共空間出現的橋民及其朋友，通常為 40 多歲以上的男性，並從事散工的勞動工作維生

(如等待老闆通知何時到何處集合的搬貨勞動工作) 或者部分處於失業狀態。但正也是他們當時的閒暇、慷慨，與對於所處生命狀態的嘆求與接受，伴隨著對筆者的調侃，映照著敘述海運過往時的義氣與男性氣概，成為田野階段中最重要的靈感。那些在每日日常不斷出現的話語，反覆提醒著橋內這類男性所處的失落狀態，安置在男性氣概的逝去與無所用，反映勞動階層在當代社會急速轉型下無以為繼的處境。

至於在文中隱身的姓氏橋女性們，則是在此研究方法下尚未能細緻理解的部分，但是她們卻也在筆者研究過程中占有重要位置。那事實上是在文本之外的田野日常生活中，她們總是在我面對那些充滿男性氣概與文化差異的對話下顯得不知所措時，現身扮演出言搭救我的真實存在。另外，需要特別闡述的，基於這樣研究背景的成果或許賦予海墘姓氏橋社群皆屬底層勞工社群、並難以與外界接連的印象，但是這可能並非完全反映事實。即使勞工社群在當今海墘社群仍占有相當比例，但這並不表示各橋內不具有中產階層社群，尤其是在檳城成為世界文化遺產後，各橋內部貧富差距更可能因外在資源投入而逐漸擴大，這些階層通常是有足夠資源能夠涉足橋內外公共事務的對象³。然而這部分的動態關係，基於文章篇幅與主軸未能於本文中詳盡討論。

第二階段：

自 2014 年春天，基於個人生命的轉換，筆者開始定居於恆夏的檳城，並有幸加入檳州研究院 (Penang Institute) 進行研究。這個階段，開啟了筆者認識城市的各式議題，諸如歷史、宗教、政治、族群與經濟等。以此，也更加寬廣地以城市角度思索姓氏橋社群的歷史與當代處境，及城市中其他社群在特定政治經濟與社會文化結構下所交雜而成的邊緣性狀態。於 2015 年與喬治市世界文化遺產機構合作的研究計畫，更系統性地增加了對於姓氏橋各橋家戶狀況與居民處境的理解。這些置於在地脈絡下隱而不顯的各式理解，帶領我重新回返過往基於人類學方法論下對於姓氏橋的細微理解，在理解更多其他城市的議題後，是否仍能貼切妥適地描述橋社群處境。這些不斷往返、交疊的思想過程，是本文書寫過程中真實的部分。

文獻回顧

一、檳城華人社群研究：階級與流動性

至少在 1970 年代以前，東南亞已成為人類學海外華人研究傳統中重要的研究場域

(葉春榮 1993)。早期的人類學學者，以社群結構、地域關係等作為理解框架，思索華人移民在移居地，依循著在中國原鄉的社會連結，進而產生的認同結構，或者變異，這也成為早期人類學海外華人研究中的一類範式。沿著此概念，開展了一系列對於華人移居群體的方言群研究(如 Mak 1989)，及針對一個城鎮自經濟、社會結構與宗教的全貌分析(李亦園 1970)。緊隨著許多東南亞國家在 1950、60 年代，逐漸脫離殖民地而成為新興獨立國家，在國家認同的打造下，教育與語言成為一類重要的研究主題，以探索華人在新興國家的認同，如何產生轉變，又或者透過獨立的語言教育，維持與原居地的認同聯繫。人類學的東南亞華人研究傳統，早期大致以社群研究為思考基礎，透過全貌式地觀察，緊隨移居地國的政治形勢改變，提供往後研究者對於社群細膩的理解，尤其是認同與社會結構的面向。

然而，自 1970、1980 年代以降，隨著東南亞國家陸續獨立，一系列快速工業化與都市化下的城鎮建設，伴隨著全球資本的大量流動，使得社會間貧富差異急速加劇，並且以不同尺度展開，無論依循著城鄉、階級與族群等分類或者交雜其中。這些議題，也無可避免地成為人類學家長期經營的社區所面對的當代現實，其中，許多華人社群面對的問題往往牽涉到更加複雜、流動的生存狀態。這些社會處境，同時伴隨著華人在移居地生活數代之後，經歷與在地文化不同程度的融合之後，華人移民方言群認同逐漸減弱，不成為唯一的社會認同分類，或者在不同社會場域中充滿著方言群特色受到挪用與拼貼的痕跡(馬來西亞的例子，Tan 2000)。因此當代華人社會的處境，難以單純地放置於單一族群內部的分類方式理解，而必須同時在更寬廣的社會脈絡下理解，如觀照華人在城市場域中細緻的生存處境。

這部分的對應理解，在近十多年來的當代臺灣人類學與社會學的海外華人研究也有所展現，如對於東南亞華人中產階級的研究(蕭新煌 2000)，及對於東南亞客家研究的當代思索與跨境理解，都作為研究主流。然而相對於此，對於華人相對弱勢階層群體的關注，則顯得著力較少。其中，長期研究馬來西亞檳城大山腳華人社群的人類學家 Donald M. Nonini，是當代少數以馬來西亞華人勞工階層為主體，並觸及華人社群階級議題的人類學家。自 1978 年，Nonini 針對檳城威省大山腳(Bukit Mertajam)的華人社群進行研究，透過微觀民族誌調查，他考察當地卡車司機、頭家的經濟與社會網絡。在 2017 年的著作 *Getting By: Class and State Formation among Chinese in Malaysia* 裡，作為數十年來思考該地區華人經濟網絡的階段性總結，他精彩地將細緻厚實的歷史民族誌拉高至國家層次，思考馬來西亞政治經濟體制下，華人階級與國族的形成過

程，如何細膩地展現於日常生活政治與文化展演之中。

他並指出，人類學海外華人研究對於當代階級與不平等研究主題始終缺乏的原因，來自於 1960 年代以來盛行、並延續至今的三類傳統範式（Nonini 2017: 9-12）。其一，1950 至 1970 年代，在冷戰高峰下所形成的「中國導向」觀點，傾向將海外華人的社會結構，視為晚清帝國的變異，平行、獨立存在於殖民社會。在此研究範式下，都市場域裡的華人社會即使受到關注，其地緣與血緣的關係仍被視為主要認同來源，而移居地本身的地方與時間差異，往往不被在意。伴隨著這樣的研究路線，階級差異自然不會成為重要的認識主題。第二，意識形態獨占研究傳統，傾向將階級關係視為核心，如社會所見的任何現象，都來自馬來西亞上層階級對於下層階級的統治結果。第三類是主觀的多元論者，這類研究則將後殖民馬來西亞的不平等狀態，視為不證自明的知識。因此，「族群」自然是造成各式社會現象中不平等的主因。而這類觀點對於階級的看法，即使認為華人社會存在著客觀性的階級差異，如經濟狀況等，但仍強調基於族群而生的主觀階級認知，而不注重階級形成的客觀條件意識。

在本文，筆者雖然未如 Nonini（2017）般深刻細緻地分析勞工社群，及其與周圍其他階層社群互動下所展演的文化與族群政治。然而，筆者也企圖透過海墘橋社群的屬性，進行歷史性與當代理解的挖掘工作。在此過程，我們認為納入與周圍環境互動、共生的狀態，成為思考分析範疇，是甚為關鍵的。這個處境也並非姓氏橋獨有，而是緊密關連到以島嶼作為其政治與經濟核心的檳城，殖民形成過程甚至延續至今仍不斷開展的填海過程中，跨族群臨海社群所面對的相似處境。以此，我們理解到，在橋社群的形成過程中，其中支配與突顯的是伴隨相異歷史架構下對於該地理區域的治理、認識下的轉變。因此透過此勞工民族誌的書寫，我們希冀貢獻於當今海外華人研究中對於勞動社群的理解，尤其是臨海華人處境的生存樣貌。

而「流動性」是橋社群生存的一類樣貌，本文也將不斷地與此分析概念互動，這主要包括三個層次上的意涵。其一，受惠於近年來許多人類學研究，針對研究者與研究對象間的關係，及研究主體所進行的反思。尤其在面對當代複雜流動的社會情境下，研究者與社群間皆具有相當程度的移動性，及社群需要放置在相異歷史狀態下理解其轉變，這都提醒著研究對象並非單一不動的群體，而必須以更加動態的狀態思考（蕭鳳霞 2009；Ferguson 1999）。這樣的思考方式與「邊緣性」概念，逐漸成為許多人類學者試圖打破社群具有固著邊界的分析語彙。這類關心，帶著對於社群與地域社會脈絡的深刻理解與歷史縱深，長期思考被賦予不同身分標籤的社群，如何在特定社會狀態

下生成。這些研究提醒著，各類社會標籤從來就不是自然形成、無須質疑的過程，唯有透過對於社會與歷史脈絡的梳理，才能理解其中的社會過程。蕭鳳霞與劉志偉（2004）透過明代以降的地方誌考察，及許多學者研究的成果，指出珠江三角洲蛋民所處於的社會階層及社會標籤，乃是不同朝代治理下及地方文人欲與其劃清社會界線所形成的。因此，蛋民社群被標籤化的過程，也飽含了水上社群與帝國治理、宗族敘事語言等社會概念彼此互動，是不斷變動的歷史過程，並且包含眾多文化資源和權力的操控。而 Anna Lowenhaupt Tsing（1993）則透過探討 1980 年代早期在婆羅洲雨林區遷移輪耕的 Dayak 人群，指出其所處於邊緣性（marginality）的文化與政治狀態，來自於與國家之間的互動過程。

這些研究所揭示的，提醒著我們必須更加動態、細心地理解社群所面對的邊緣狀態，並非本質化的形成，而是基於相異社會經濟與歷史性狀態所建構而成。以此視角，一方面，我們得以看見社群在被拋入邊緣性中所處的社會條件，及其如何生成；另一方面，在細緻理解這些邊緣化過程，我們也才得以看見那些隱身、埋沒於歷史與社會敘述中的片段與斷裂之處，如何成為社群主體能動性得以被追尋與理解的可能。因此在本文，筆者試圖指出，橋社群邊緣性狀態的生成，正是橋社群與外在環境不斷互動下的屬性。也由於她從來不是永恆地被拋向邊緣及處於中心，而是不斷擺盪於其中，並在此游移過程中獲得其生存位置。從這個角度，橋社群所具有的流動屬性也能被理解為主體生成的過程。

「流動性」的第二層意涵，則源於檳城知識界近年對於流動性議題思考而來的啟發。至少近二十年來，在以檳城為場域的研究裡，「網絡」作為解釋檳城歷史與社會的重要分析概念。這一系列的研究，主要環繞著經濟史與文化觀點，輔以人類學研究，其思考成果誠為理解當代檳城社會關係的重要基礎。無論這些研究各自著重的主題，其核心基礎大致奠基於檳城自納入英殖民的港口治理後，吸引著周圍各式人群，在經濟、社會與文化場域密切互動下的混雜情境。而在其中所形成的跨地域、人群與經濟網絡連結，便成為理解檳城歷史與當代各式現象的解釋點，無論這些研究是否言明，以「網絡」為分析概念的研究，著實隱含了不同程度的流動與跨域概念。J. W. Cushman（1986）以來自普吉島的許氏家族為例，探討其如何開拓與建立跨地域的商業連結、Khoo Salma Nasution（2009）也探討福建華人與普吉礦場的關聯。黃裕端（2017[2015]）對於檳城華人福建五大姓社群的研究，指出其在 19 世紀如何透過彼此結盟形成跨地域與跨族群關係，形成堅實的社會與經濟網絡，主宰了當時殖民檳城的經濟地景。這些

研究主題，主要以當時檳城商業階層為研究對象，透過探索當時這些社群所進行的跨族群與跨地域的結盟，打破與重組我們對於檳城地理、區域的邊界想像。這些區域並非沿著當代國家地理邊界而生，而是依循著個別網絡在東南亞區域間跨境形成。

於 2009 年出版的專書 *Penang and Its Region: The Story of an Asian Entrepot*，集合了眾多在東南亞區域、檳城研究中長期耕耘的學者，透過經濟、社會與政治史的挖掘，定位奠基於檳城轉口港意義下的多元異質屬性 (Yeoh et al. 2009)。作為此書的第二系列，甫於 2017 年末出版的專書 *Penang and Its Network of Knowledge*，延續對於殖民港口多元網絡的關心，進一步開拓檳城在歷史與當代意義下如何作為各式知識的重要聚合之處，及之中蘊含的豐富、流動與交雜樣貌。除了經濟面向的思考，此書也涵蓋了前一系列較少關注的族群文化 (如 Judith Nagata 對於檳城馬來社群，尤其是土地所有權政治的長期關注)、遺產政治 (如 Peter Zabielskis 對於喬治市遺產文化政治的長期研究) 等視野。這些主題，將檳城歷史位置與當代社會間進行細緻且重要的討論，尤其捕捉自 2008 年檳城成為世界文化遺產後的文化與族群政治 (Zabielskis et al. 2017)。

上述各類以檳城為場域的網絡研究，以流動性作為思想基底，踏實地提供了思索檳城當代位置的寬廣角度。然而，在這些以英文作為主要書寫語言的研究中，多數圍繞在當時擁有經濟主導能力的商業階層，抑或是面對流行文化，這類相較無明確社群邊界的研究主題。而各類族群的底層勞動人群，如華人勞工社群，往往在強調跨界流動性的論述中，鮮少構成一類被認識的主體。

若將焦點放回姓氏橋，以姓氏橋社群為主題的文章，在檳城本地存在一定的中文與英文書寫累積，而這兩類語言的書寫，則各有其傾向的關注焦點。中文的相關文章主要散見於會館集刊中，如福建同安會館發行的刊物，這是由於多數橋社群皆來自於泉州同安的遷移背景 (如檳城同安金廈公會 1998: 57-77)。這類短文書寫主要放置於華人遷移史視野，透過對於老居民的口述訪談，關注各橋建橋過程與居民早期生活、經濟模式與社會組織形成。其大都以單一橋作為主體書寫對象，對於橋之間的連繫則顯得較少琢磨。而其他研究，也包括以宗教角度探討個別橋社群與外在社會的聯繫，如王琛發 (2017) 長期對於本地宗教議題的思考，也關注姓陳橋與開漳聖王信仰的關聯。

這些研究固然提供了在各橋建橋歷史紀錄相對缺乏下，理解各橋社群形成與宗教網絡的重要參照點，然而，這些研究卻缺乏對於姓氏橋社群整體處境的思考。Chan Lean Heng (1980) 對於姓氏橋整體處境的研究，可以說是至今為止對於橋社群最具整

體性與細緻的研究，她全貌地剖析橋社群的起始與在 1980 年代面臨關鍵生計轉變時的集體狀態。Chan 的著作不僅對於姓氏橋研究深具貢獻，也是少數本地研究中以勞工社群為主體的民族誌書寫。將姓氏橋放置在城市邊緣角度，Chan 提供了重要的認識橋社群邊緣處境的認識論框架，然而，相對她認為此邊緣狀態使得橋社群難以整合進入城市經濟的觀點，本文則轉而將此「邊緣性」狀態作為分析的語彙，以此定位姓氏橋的屬性。

二、港口城市：中介地帶的地理條件

流動性的第三層意涵，則需要返回奠基其特定地理處境的條件。處於港口城市下海洋與陸地間的交界，既是姓氏橋社群最初形成的場域，也是橋社群往後面對社會轉變下的關鍵生存狀態。因此，在此援用地理學的思考，包括港口城市地理條件帶來的動態性，以定位橋社群形成的社會條件。一些研究提供我們認識基礎海陸架構，如一些學者將港口城市中港口與腹地之間的交界地帶，作為分析的場域，探討此交界地帶的性質如何隨著全球科技發展而帶來空間改變，如港口與腹地之間的範圍，可能隨之擴大等 (Hayuth 1982)。而正因這些交界地帶的形成，是以海運科技作為初始條件，使得其無可避免地在全球化海運發展下，作為面對海洋與城市交會之間變革的區域，因而也被學者稱為前線地帶 (Ducruet and Lee 2006)。

在此意義下，隨著全球化海運事業的遞嬗，港口城市下的海陸交界區域時常呈現著動態的物質結構。而在不同的社會場域裡，此中介地帶都依據各自的社會結構與發展，面對相異的治理方式。Stephen Dobbs (2003) 針對新加坡河進行的社會史踏查，指出原本在英國殖民時期下扮演重要海運角色的新加坡河，在 1980 年代現代化的都市治理下遂成為了重點整治目標。在此過程，河沿岸的船隻、勞工與小販，都必須遷移至他處，以符合現代城市國家對於整齊與乾淨的想像。然與此經驗相異的，在檳城現代化歷程中，基於特定的治理議程，姓氏橋社群得以在發展論述的縫隙中存留至今，然而，其所處的位置恰是反覆處於海洋與陸地之間的中介狀態，擺盪與游移。

另一組研究提供的啟發，則在於「水」本身所帶來的流動性思考。與水相繫所交雜的各式意象與感官想像，如何成為一類社群的動態建構與認同來源。這類研究，試圖擺脫過往大多將水的研究，視為自然科學的研究領域，而提出以水作為理解社會現象的研究主體，有些研究則納入了水、社群與土地這三組彼此互動複雜的概念 (David Mosse 2008)。而 Veronica Strang (2006) 以「流動地景」(Fluidscapes) 捕捉與水相繫

的結群，如何在社會認同與社群想像等層面，與水具有的流動狀態相連。這些分析概念，不僅將水視為背景，更強調應該細緻與動態地面對結群與環境間的關係。即使在本文，筆者尚未如這些研究觀點所提倡的，完全以水作為主體思考與之而來的政治經濟學，但這些研究也提供了動態的角度，思考在日常生活上與水緊密相繫的橋社群，這樣的物質關係，既是特定時期橋社群獲得主體的來源，也是日常生活中紮實緊密的存在，如聲響、垃圾與社群界線的來源。這些與水相伴而來的關係，如何被觀照、看見，也是本文章欲觸及的面向。

上述以港口城市的地理架構與水環境等主題的文獻，成為思考橋社群處境的基礎物質社會條件。在這樣的認識中，流動便成為思考研究社群的重要面向。

前言：英國殖民時期下的歷史海墘性質

1786 年，英國東印度公司商人萊特（Francis Light）出於戰略位置與商業利益，選擇檳島為落腳處（黃裕端 2017[2015]：23）。在之後數年，將檳城打造成一個港口的開闢工程，便成為了城市治理的首要任務。原有叢林滿布的荒地受到整頓，位於東北部的喬治市也在一波波建設之下，成為港口貿易最重要的區域，相異族群的聚落逐漸形成。

檳城作為區域的轉口港，是當時殖民體系重要的經濟利基。作為一個島嶼，檳城對外經濟的發展，依賴與其他地區所進行的地理聯繫，多個海港、遠邊市場和內陸農作物或礦物產地所構成的複雜網絡，所建立起的緊密聯繫（黃裕端 2017[2015]：12）。而依附海洋貿易的轉口港經濟，仰賴與創造了許多得以在不同社群網絡中游移、中介的商業階層。這些社群成為當時檳城社會的重要階層，包括 19 世紀檳城華人福建五大姓家族，透過家族、聯姻與跨族群間的結盟，建立起以檳城為基礎，進而形成跨區域的連結與網絡。包括蘇門答臘北部、緬甸南部、暹羅西南部與馬來半島西部（同上引）。

檳城所連結的區域不僅包括馬六甲海峽，也是印度洋海域路線上的重要節點。20 世紀初，當歐洲大型蒸汽船逐漸在印度洋區域取得優勢位置時，本地淡米爾穆斯林社群與網絡則透過代理商的協調，負責基層的相關船運工作，如維駁船安排與必須品採買等，也包括提供在岸上維修船隻的勞工。這些網絡，也構成了檳城喬治市淡米爾穆斯林社群網絡的肌理（Khoo 2014: 429）。

而位於喬治市北端的檳城港口，一路沿著海岸往南，所形成的海墘地帶（Weld Quay）（請見圖一），是當時海洋貿易相當重要的運行區域。此區自 19 世紀末期經歷數次的填海工程才緩慢形成，尤其是 1882 年的填海工程，將原有的路與沿岸填海地連結，今日所看到的海墘地帶才得以體現（Chan 1980: 61）。海墘作為港口及其設施的重要腹地，包括許多殖民政府、大公司的倉庫，都林立其中；而在殖民經濟體系下，此地帶也作為海洋與陸地間的連接場域，也是各類異質人群、物質匯聚與穿行跨越的中介地。當來自周圍區域的船隻來到檳城時，都必須先到檳城港口辦理手續；而往南的海墘地帶總是擠滿了各式海運各階層的商人與勞動者，等待著將剛到岸的貨物，運送至下個地點，這也包括了馬車與人力車同時在路上等候。

伴隨地理性質與海運而來的各類行動者與密集的活動，使得海墘地帶總是圍繞著眾多的問題與意象之中。從海洋逐漸填成陸地，並非成就了海墘地帶具有兩種截然相異的地理性質，而是在彼此之間、最緊鄰海洋的交界地帶，充滿許多泥沙、形成混濁的狀態。在 1927 年的海墘報告中，泥沙淤積、海域不夠深入、路上時常阻塞使得貨物運送困難、貨物時常遭竊等（Weld Quay Report 1928）。處於海洋與陸地的交界，密集的海運活動與人潮，使得海墘地帶總是與意外密集的發生、危險與走私活動等緊密關聯，比如，在其中穿行的囉哩⁴，不慎撞死苦力（不著撰人 1910）、苦力在海墘地帶不慎掉入海裡（不著撰人 1907）、各式各樣的走私與偷竊活動時有所聞（不著撰人 1905）。但是，處於這樣地理中介性質與混雜意象的海墘地帶，提供了往後橋社群形成的重要物質基礎。

即使至今仍難以明確定義各橋的確切起始年代，但本地研究者藉由目前存有的檔案資料與舊地圖，推測最早形成的幾座橋，包括姓林橋、姓周橋、姓陳橋與姓楊橋，大約出現於 19 世紀末至 20 世紀初。現有最早紀錄，是 1927 年海墘報告，一位受訪者指出，他在 1917 年即看到沿岸碼頭已有一些華人占據其中（Chan 1980: 62; Weld Quay Report 1928）。而至 20 世紀中期，隨著原先位於北方碼頭周圍的李橋社群因碼頭建設受到拆除，之後於 1960 年代遷至現在的位置，加上雜姓橋的形成後，橋社群陸續發展成現今的樣貌。一開始，各橋具有散落與非正式居所的性質，如最早僅由一些木橋零散搭建，往海洋的方向延伸而成，而在旁形成的木橋苦力間，則供該社群勞動休憩使用。隨著時日愈久，當搬運貨物、往返海洋載客等與海洋關聯的工作，成為社群可生存的條件後，愈來愈多住在內陸、具有相同地緣或者血緣關係的人群逐漸聚集，木屋也慢慢搭建與擴展（張少寬 2016）。

即使第一代移居到這幾條橋的遷移故事已難以完整考證，包括他們如何穿梭於不同居住空間，進而將搭在木橋旁的苦力間，作為生活與工作休息之地。然而從一些片段僅存的訪談資訊，可知初來檳城時，多數人群大都住在各姓氏同鄉在內陸地區的公司厝，往返於檳城沿海地帶間從事搬運貨物、載客等與海洋運輸相關的勞力工作（檳城同安金廈公會 1998：70）。橋社群所屬的勞動階層，與當時其他族群的勞動社群，提供檳城港口城市裡堅實的勞力來源；而充滿各種交雜意象的海墘地帶，也是這群勞動階層在殖民港口經濟下的生存利基。

1960-1990 年代的社群樣貌：動態的海墘記憶



圖二 橋間一隅。橋內時常可見的地景，歷經多次填海而逐漸生成的生活空間

一、 海水、泥沙與陸地間築成的結群空間

從陸地那端來看，各橋的地理界線並不那麼明顯。各橋頭的路旁皆有些低矮的、以木板搭成的簡易工作間與小吃咖啡攤，是橋居民與附近居民、熟識朋友聚集相遇的集體空間。來到攤子裡的客人，多是在附近如摩哆⁵、汽車修車店與小商店工作、四處做雜工的工人，與住在橋裡頭或者已搬出的橋民，構成各橋現今生活空間中的重要人際網絡。

在每條橋前方至少有一間廟，裡頭供奉的神祇大都是各橋建立時與原鄉連結的鄉土神，及往後逐漸加入的神祇。至今，各廟宇是橋內居民重要的社群認同，每年各橋數次的神誕，大多數橋內居民皆會參與。而廟宇旁的空間，也是橋內居民的重要公共空間，每日皆有許多居民聚集，聊天、看看電視⁶。穿越了橋前攤子，往木橋走去，兩

旁是一間間水上木板屋。自 1980、90 年代開始，橋頭及橋與橋間，原有海水可流進擴散之處，逐漸以泥沙等物質填起，陸地的範圍慢慢朝向海洋推進。因此，一開始走進木橋，臨海社群的特色或許沒那麼明顯，但持續走著，混合著各式氣味與感知，即開始在細微處散溢。比如，來自海與陸交界的「土糜」（thoomue，指爛泥巴）味道，木板屋因為長期浸潤海水而來的潮濕悶味及海水鹹味，不斷提醒著橋結群的特別樣貌。

橋社群所具有的，是世代居民在此海洋與陸地交界中，那些既是日常生活中、也是工作場域下所不斷互動生成的感知。而在生活的細膩之處，那些怎樣也揮不去的物質，便成了居民身處中介場域的深刻印記，並時常富有節奏性的展開。尤其在橋頭，海水與泥地接壤的地方，由於位處較低窪，往往成為許多塑膠袋與廢棄物的堆積之處。這些無論是來自橋住家或者他處的垃圾，被潮水帶進橋頭後，便難以再漂流至別處，以此成了橋內風景的一部分。而那些可以被海水消解的部分，如居民日常生活空間的各式殘餘物質，家戶的洗滌廢水、果皮蔬菜，與排泄物等，便成為了家戶底下海裡「土糜」的一部分。在炎熱的晴天或者退潮時，這些容納了各式物質的土糜，不時會飄來陣陣氣味。這種難以定義的混雜感知，是最貼近橋民日常生活的部分。

以建築層面而言，伴隨水上屋居住形式而來的脆弱性，也是橋居民的日常處境。至今，即使目前各橋的家戶建築，在原有的木結構之外，已視各自情況搭配其他較持久的材質，如屋頂使用鋅板搭建，或者家戶內的木地板也水泥化，但許多時候那些還存有的木結構容易因經常受潮而損壞。這些至少數年就需更換一次的建材，伴隨木原料的日趨昂貴，形成橋民恆常的經濟負擔。



圖三 在橋下可見的各類物質與四腳蛇
（筆者攝於 2011/4/1）



圖四 在橋屋子尾端時常可見的空間：
與鄰近木屋緊貼，有機連結（筆者攝於
2011/11/30）

依海而生的集體經驗，成為橋彼此連接與共通的可能。海上社群間的開放性，只有在走進橋內，以海洋作為主體的觀看角度，才能貼近理解。有時候，彼此熟識的居民只要朝著對面橋大喊，就能夠溝通，之中寧靜的狀態有別於橋外車水馬龍的喧擾。在現今 40 多歲以上橋民的童年經驗裡，橋社群往往與海洋一端的生活緊密關聯，一位居民如此回憶讀小學前的周橋生活：

姓周橋大概在 1980 年代時有一千多人，過去的小吃都在家裡前面擺攤，自己煮的東西拿出來賣，也會賣玩的東西，比如說玻璃珠。過去姓周橋裡面和外面就像不同世界一樣，很少會出來，上學才會出來，等到出來賣的時候，和外面才有連繫。以前的門都不會關，現在就算要關門，也不會鎖門，每一家都可以進去的。以前自己橋自己玩，很少人跑來的。家人不怕我們掉在水裡，怕出去外面，裡面有得吃、有得玩，外面沒東西可以玩⁷。

而「海墘」(Haikee)，不僅指涉地理區位，同時也是橋民自我描述姓氏橋一帶臨海人群的統稱，這個語彙使用的脈絡時常顯示著橋民的集體認同，及各橋居民間的熟識感。即使沒和對方說過話，但因為生活領域的緊密與重疊，也大概能夠辨識誰屬於海墘，「海墘的人都認識的，你的爸爸認識我的媽媽，從小就會玩來玩去的」⁸。於是，這也是直到今日，一個外人進入到海墘各橋中很容易被辨識出的原因。然而，即使在日常生活與地域上，橋社群會以「海墘」作為集體認同與感受的來源，但橋與橋之間的邊界仍然明確，這主要基於形成之初以血緣與地緣關係作為主要分類，連帶著往後所形成的工作網絡與生活空間的邊界劃定。在談到其他橋時，有位林橋居民如此描述各橋之間的關係，「這裡（指姓林橋）一個 kampung（指村子），他們（指其他各橋）一個 kampung」⁹、「各人做各人的生意」。

這樣的界線區別，必須追溯那時多數海墘居民以海洋維生的工作樣態，這些海上工作記憶，主要來自於至今 50 歲以上橋民的生命經驗。他們大多自幼時至青少年時期，曾與父親、父執長輩或者其他橋民一同從事駁運工作，而現在大都為住在橋內第二代或第三代的住民。

二、1960-1980年代敘事：陸地與海洋的連結者

於 1956 年正式成立的檳城港務局 (Penang Port Commission)，負責管理檳城數個港口相關的設施與海運狀況。姓氏橋社群所位於瑞典咸碼頭的南端區域，在港口條規

下被歸類為海墘（Weld Quay），是受到港務局許可與管理的其中一個上下船區域。它的地位是這樣被描述的：

根據港務局第 65 條條例所示，這 1,200 呎的碼頭是檳島公共的免費下船區域，連接與緊鄰著瑞典咸碼頭的南端。此水域是淺的，並且為小型駁船與小型船隻所使用。在此處，任何儲物的設備都不被允許（Robert R. Nathan Associates INC 1970: 6）。

相對於其他檳城港務局所管轄的碼頭，大都具有較佳的港口設備與碼頭條件，因而能容納較大型船隻停泊其中，橋社群所處的地理位置，則賦予了他們成為小規模碼頭的重要生存利基，所做的工作是本地人俗稱的「駁運」。當許多中小型船隻在前往下一站前，需要停留在檳城港口以進行維修、加油與日常用品補給時，便會停泊在橋前方的廣闊海域。而橋社群的主要功能就作為海洋與陸地間的連結者，當那些船員或者貨物需要來到陸地時，橋民便會開著舢舨前往船隻停泊的海中央接駁，按趟計算費用。

根據橋民回憶，至少在 1960 年代之前，每條橋幾乎都已形成各自的海上網絡，包括較常對口的船隻來源與工作型態。比如，姓林橋多與日本船隻往來、在姓周橋橋尾停靠的多為臺灣船與印尼船隻、姓陳橋主要進行火炭運輸。這些網絡的占據與連結，一部分沿著各橋既有的地緣與血緣關係為基礎，「爭地盤」而來。在 1960 年代以前，來自同安兌山李的居民聚集在檳城碼頭一處，控制了中國船員的載運工作。當時將船員從距陸地較遠些的海域（本地俗稱「海底」）運送到橋上的工作，必須由兌山李負責，而將船員運送回海底的工作，則不限於李氏成員。

因為那時候，據我所知道，我沒有看到啦，聽到是這樣，好像來到這邊做做小霸王嘛，你爭我奪，那麼有勢力的人啊，就好像占優勢囉，所以我們這個姓李的啦，占優勢囉，跟他們好幾百多年以前啊，我們就跟他們好像爭取囉，怎樣叫爭取，聽說是用武力來爭取。爭取到我們姓李的，就在那個地方已經站住腳，在姓李橋那邊站住腳，站住腳以後呢，每一趟每一次載客來到檳城，一定我們姓李橋的載貨，啊載客船，一定要去，其餘的不行，那送客的別的姓李橋的可以送客，好像把檳城的、馬來西亞的客人，他們要回中國，他們可以送到這個油船去給他，給他們送回中國，可以，進來的客人不可以，是這樣。（李先生，2009 年 8 月 4 日訪談筆記）

另一部分的分工形成，則源於國外船隻與本地船運公司聯繫後，根據情況決定在哪條橋上下貨。隨著日子漸長，當居民與船員逐漸產生默契後，各橋便開始形成各自的客源與網絡。有時候，這些安排也取決於各橋的地理條件，如橋前的海域是否夠深，木橋延伸得是否夠長。一位過去住在姓周橋的居民如此描述各橋船運工作的差異：

姓林橋，他們的擺渡對象有些不同，客人大多是離橋比較遠的地方，擺渡的船放在北海，多數是日本漁船、有時候會等運輸，大多是遠洋漁船，這些漁船先抓魚，再等漁船經過檳城港口，再運去別的地方。姓周橋的話，主要是從事貨運、苦力，外國輪船載貨來再用大舢舨拖靠岸，苦力將貨物運來海邊，可能用著兩個人，擺渡對象則主要是印尼商船，運著印尼菜和一些雜貨，搬雜貨的話一天可以有三、四次。姓陳橋是做火炭的，姓楊橋主要是運木柴，也就是火柴，紅樹林的木頭。（楊先生，2011年3月3日訪談）

橋社群所能接連到的船隻類型，也與當時區域經濟的樣貌緊密關聯。如在1940、1950年代，包括中國與其他地方的小資本船運公司開始來到檳城，成為橋居民的生計來源。而在1950、1960年代，當鮪魚產業一度成為檳城漁業的重要發展項目時，那些往返於印度洋與非洲間，負責載送漁獲的冷凍漁船，一年會停泊於檳城幾次，以進行維修與保養（Robert R. Nathan Associates INC 1970: 55-58）。而那些載有需要立即處理鮪魚漁獲的大型船隻，也零散地提供了部分橋居民上船處理漁獲的工作機會。大約在1970年代，姓周橋會與緬甸船隻進行物物交換活動，國外的船隻將他們的土產運送到海中，商人就將這些貨物賣至內陸，並換取如麵食等日常用品給國外船員¹⁰。

很多時候，國外船隻帶來的貨物，一部分會轉賣給橋民，橋民再以較低價格私下轉賣給鄰近朋友。「船上什麼都有！」，是許多橋民回憶那時總對國外船隻抱有豐厚期待的真實生命經驗。從他處來到檳城，並經由木橋上岸的船員，大都是住在船上或者去市區找客棧，因此橋民另個重要的工作便是帶著船員往返於內陸與海港間，並為一些不諳本地語言的船員扮演語言翻譯者的角色。

最好賺是日本船，日本人跟agent借錢，1000、2000都有，日本人的家人會先寫信給agent，關心他們家人過得好不好，然後寄錢給agent，之後agent就會唱名看是誰的信，拿信給他們，所以都是運氣，如果載到比較有錢就賺多，有的沒錢就賺少。有的一個人一天可賺千多塊，有錢的

話，沒錢的話就賺 3、4 百塊，帶他去亂亂花。（2010 年 7 月 15 日訪談筆記）

於是，在那時，橋居民日常生活行走的木頭橋空間，便成了容納異質人群、連接海洋與陸地邊界的中介地帶。各橋內由木頭地築成的空間（現今長度大約介於 60 至 80 公尺、寬約 1.5 公尺的距離），承受並轉載著國外船員與檳城本地的跨界經驗，而許多橋民也作為橋內與橋外空間的文化轉譯者，獲取來自海洋與陸地兩端的利益。這個位置，也讓許多居民得以擁有難得的跨界美味。小時候住在姓陳橋的一位 60 多歲女性，回想過去父親是苦力頭，認識許多朋友，因此時常可以嘗到跨越國境的美食。她微笑地說：「小時候，吃大魚大蝦，天天吃魚翅，現在人哪有辦法這樣，外面船員不要吃的東西就給父親」¹¹。而在那時，只要睜開眼就有滿滿的船停在海上的日子，使得橋內居民普遍未接受太高的教育，相較讀了書在外面做工，留在橋裡延續著父親、祖輩的海上工作顯然好賺許多，「日本人的船一、兩個禮拜來一次，一個月一次就可以賺很多。外面做工工錢一點點，怎樣做？我沒有讀書，爸爸要我做工，跑船也是賺不多的。偷人家東西賣好過打工，外面賺不到錢的」¹²。

無論各橋人群在海運工作的細部差異，在當時，伴隨著中介者角色而來的，還有與國內外相異船貨人群與網絡在長期互動下所習得的生存知識。在之中，這些內容也包含了在一定程度上稍稍逃逸於國家控制，或者與之協調的部分。居民述說過去在海墘一帶時常會有打搶的情形發生，一些橋民也不乏冒著生命危險上船的經驗。「海邊的人都做賊」，則是一些橋居民對於當時海墘生活的評價。

在 1990 年代之前，海墘盛行著兩類型活動，包括俗稱的「三點半」與「海雞母」，有位居民如此描述當時情景：

海雞母是白天去船上拿東西，三點半是三點多、兩點多才去拿東西，這差不多是 10 多、20 年前，現在沒了。有香菸、酒、船上不要用的東西、鐵繩子之類的。在姓周、姓林、姓李（碼頭那裡，到現今姓李橋就沒有了）、姓陳橋都有。上船才講價，很多東西我們去買（船上）10 塊，上來賣 20 塊，拿到上面（註：山頂，指涉喬治市外的地方）有人買。政府會抓，這算走私的，以前很嚴格，抓到會做監牢的。那時候划舢舨，抓繩子上去，一艘船 4、5 個人，得到的就 4、5 個人公司分，看買多少賺多少。船上的人怕我們的。（2011 年 3 月 24 日田野筆記）

處於海洋與陸地間的異質空間，構成了橋社群在生活與生存知識的雙重性。一方面，這個位置讓橋社群得以接近與參與海洋活動，之中所牽涉到與船員協調、衝突，甚至冒著生命危險的過程，都構成海墘社群共有的過往經歷。在另一方面，這個中介空間卻也因依持著傳統華人社群邊界，包括緊依各橋地緣、血緣關係形成的社會關係，與海上勞動工作經驗呈現的結群義氣特質，使它具有了一定的封閉性。對於許多住在喬治市居民而言，當時的橋是他們不願意、也不敢踏入的空間，這之中隱含著生活界線差異帶來的恐懼。

好像 50 年代，還是 60 年那個時候，那些人以前沒有受教育的，後來慢慢有一些改良了。現在沒有了，現在放心了，可以去了，所以你以前得罪他，他把你丟在海裡啊，死了那個海裡啊，我們叫做土糜，那個黑黑的。土糜是黏黏的東西，丟在下面找不到屍體的，所以我們不敢去的，好像私會黨啊，打打就丟進去，政府找不到屍體啊。（2010 年 7 月 19 日訪談）

一些類似的，關於橋社群因勞動結群特質如何被外界觀看的類似敘事，也顯示出社會界線帶來的區隔。一位曾經住在姓李橋，在 1960 年代即搬出的居民，如此描述 1990 年代前的海墘：「以前講話很大聲啊，沒有禮貌啊，開口就罵人這種，所以啊，人家以前比較不喜歡進來，因為在海上講話小聲，聽不到，所以他喊囉，習慣了以後到這邊也是要喊嘛，喊了以後人家聽了不高興嘛」¹³。

大約在 1980 年代以前，無論以何種形式，當橋的男性居民普遍作為海洋貿易的重要勞動力來源時，其所位處的海陸中介位置，提供海墘居民同時具有中心與邊緣的特性。更細緻而言，這個狀態體現了 James Scott (2009) 以「摩擦」(friction) 捕捉存在於東南亞低地與高地間，由彼此地理環境、結群政體等形成的差異狀態。一方面，差異在特定時刻作為消除阻礙的連結者，然而，這些差異的形成與存在本身，也正是為了形成地理區域間的斷裂，使得結群保有一定程度上的自治。

海墘社群透過一部分海陸邊界的掌握，以自身體力勞動與生存知識，消除了海洋與陸地間的地理與文化邊界，透過作為連結與翻譯者的角色而獲取生存位置，以此滋養數代橋社群。這是中心性的來源。然而，伴隨此中心性而來的，恰好也同時賦予其處於社會邊緣性的位置。那是圍繞著與陸地相異的感知、緊依地緣與血緣邊界、海上生計方式而來的結群氣質，及之中跨越著文化與法律邊界所交會而來的。於是，這些交雜與游移在海墘社群的意象，便使得當時橋社群成為外界不願與不敢踏入的三教九

流之處。

三、1980-1990年代：「這裡沒半項」(bo-puann-hang)、我的「朋友」沒有了、「壞人」都不在了

馬來西亞於 1957 年獨立後的社會經濟政策，重新思考作為一個新興獨立國家如何立足的問題。在此時，檳城自英國殖民時期起始的自由港位置，也因需納入整體國家經濟而重新受到檢視，其原有的海運優勢也遭遇國內其他港口與區域經濟的競爭挑戰，使得港口現代化政策刻不容緩，如 1968 年檳城北海深水碼頭的建立，即為了強化檳城所需的港口現代化設備。深水碼頭增加了上下貨的速度、容納更多船隻運行，但這也連帶衝擊了檳島瑞典咸碼頭的地位 (Robert R. Nathan Associates INC 1970: 1)。

1969 年，檳城自由港地位正式被撤除，對於其長久仰賴海洋貿易的特性帶來關鍵影響 (Salih and Young 1986: 103)。自由港時期來到檳城的貨物享有優惠稅制制度宣告結束，物價隨之上漲。來到檳城港口的船隻減少了，轉而停留在其他港口。失去自由港地位對於橋民生計造成許多影響，

「以前在北海沒有大船，全部來檳城，那時候 duty free，拿東西過去要繳稅，現在沒有自由港差很多。自由港時檳城吃的東西很便宜。船載貨進來每個人都有做工，錢很多的，每個人都有錢賺，一天可以賺好幾百塊。這邊人賺上面的人也很好」¹⁴。

直至自由港取消後的約二十年間，至 1980 年代間的過渡時期，即使來到檳島的船隻逐漸減少，許多橋民仍多少維持過往的海上勞動生活。但同時，檳城整體經濟也面臨轉型，自 1970 年代開始，呼應國家經濟政策，檳城工業化被視為解決當時高失業率的重要策略。這包括自 1972 年開始在檳島南端峇六拜 (Bayan Lepas) 建立自由貿易區，以廉價勞動力吸引外資，透過良好的交通設備，使得檳城納入馬來西亞內陸的經濟體系。這波經濟轉型反映在工業勞動人口的增加，自 1971 年至 1983 年，檳島上的工廠從 36 間增至 243 間，工業領域就業人數也從 4500 人增加至 57600 人 (Salih and Young 1986: 108-111)。連帶地，連接檳島與馬來半島間的檳威大橋也於 1985 年代開通，這些發展意味著，檳城在各方面都必須以更加現代化的方式與馬來半島連結。

在之中，對於橋社群帶來最深遠的轉變，則是一系列對於檳城碼頭設備提升，包括 1990 年代在檳城北海 (Butterworth) 建立的貨櫃碼頭，幾乎宣告了海墘橋社群人力搬運貨物時代的結束。大型船隻在半島上的深水碼頭區直接靠岸，取代了自由港時期，

海墘地帶作為船隻停泊之處的重要地位。

從此，這些數十年以來都近在咫尺、裡頭曾經承載著無法道盡的豐腴物質、新潮觀念與文化相遇，及非常重要地，關於未來的美好想像，突然間僅在遠處可見，卻不再能以過往仰賴的勞動形式接近。居民如此描述深水碼頭興起後變得寂靜的海墘，「這裡是貧民區、苦力。現在海上沒生活，只能到內地打工。自由港關的時候，和箱運起的時候就沒有了，以前要人工很多，現在箱運可以全部拉起來，不用搬運人力了。海上生活變遷了，很多人搬出去。有錢做老闆，沒錢做苦力，就是這樣囉」¹⁵。

在生活與生計方式轉換下，過往賴以維生的生存知識，與在其中作為重要認同來源的結群氣概，也面臨轉變。在船不再來的今日，那些所消散的多元特質，就定格在某個繁華的時間點裡，成為今日橋裡集體空間中僅能透過回憶不斷流轉的話語。在那段時常幫忙橋前中年女性賣經濟飯的同時，會與一旁曾經在檳城碼頭邊工作的中年男性聊天。每次，與他的話題總圍繞著臺灣的高雄與基隆港，他總是充滿熱切地告訴我，高雄的香腸有多麼好吃。一開始，我並不理解這個話題背後的意涵，心中暗自疑惑著高雄的香腸竟如此特別，或覺得他大概是為了找尋共通話題。然而，隨著這些與臺灣或其他周圍國家的話題在不同場合密集出現時，我逐漸明白，那些至今仍難以忘懷的美好滋味與話題，來自過往那段集體的海運經驗。只是，「他們很久都沒來了，是活著還是死了都不知道了」。那段關係，在居民永遠難以釐清的複雜政策與急速社會轉變下，就這麼戛然而止。

在今日，居住於各橋的中老年男性，大都歷經海運從繁盛到沒落的日子，而這也同時伴隨著許多橋民逐漸離開橋，出外找生活的生命經驗。一位姓林橋的中年橋民如此敘述在時代變遷下，海墘居民因不再能靠海吃飯而做的離開抉擇。離開的敘事，是橋居民時常談的主題，顯現的不僅是生活方式與社會連帶關係的轉換，從海洋這端逐漸轉移至陸地那一頭，更關係到整套生存知識的轉換，從重視勞動到文字的過程：

這裡的人（以前）大概讀書很少，做苦力、做工很多，比較輕視教育，有做就有吃，比較沒重視文字，住在這裡大部分是粗人、苦力很多；現在全部在內陸工作，大部分都搬出去，以前在海上也是因為方便，現在全部都上去，也是因為方便，學問也高了，以前靠苦力，現在靠讀書，文化提高了¹⁶。

自那時起，許多橋民開始到橋外找工作，包括在店舖打工、開設小食攤販，或者

在工廠工作、打打零工，哪裡需要勞動力即前往工作等。有些橋民則因知識的斷裂而面臨失業，「以前做工不用讀書的，做苦工就可以，我才讀到三年級，但現在的工沒有讀書不行，都現代化了，都用那些機器」¹⁷。今日在各橋前方隨處可見的修車廠與零件小工廠，大約都在 1970、1980 年代左右，檳城經濟發展朝工業化發展下所陸續開設的。

無論橋民在海洋運輸沒落後，各自選擇的發展，「壞（人）」與義氣，始終是現今許多橋民在描述過往海運工作或者海墘地帶時，常用的語彙。但是在訪談過程中，不斷感覺到當許多橋民或者在這社會網絡內的橋外個人，在描述過往經驗時，時常帶著自豪，並大多肯認這是自身作為橋或者海墘一分子所擁有的集體過去。那段訪談日子，在每日炎熱與平靜的午後，時常坐在橋裡簡易的涼亭裡與居民聊天乘涼，有一次，聊到一半，一旁 30 多歲的年輕人插著話，戲謔地指著坐在我身旁 50 多歲的中年男性說，「妳敢跟他說話？他以前是個壞人耶！（指 1976 年時）」¹⁸，被點名的男性淡淡說著，「這都以前的事情了，你不要再說了」。在他的表情裡，看見的是泰然自若的神情。或者他們這樣說，「以前很少（外面）人來，大概 1950、1960 年代海墘人很壞的，很多人不要來，不要惹事，現在全部都出去做工了。海墘的人有錢的」¹⁹。而許多敘述也不斷以如今的安寧對比於過去混雜的狀態，「以前這裡很壞，壞人都死去了」²⁰。

然而，在多數已搬離橋的人群敘事中，多會以相對停滯的態度，面對橋社群所曾具有的氣質與狀態，這也是他們選擇離開的原因。一位小時候住在橋裡 10 多年，而後搬出橋外的中年女性，如此描述橋裡的經驗，「在這裡算是有黑社會的，在裡面書讀得比較少，也喜歡賭博，所以後來搬出來，但這裡人比較講義氣，這是在外面沒有的。（那現在裡面還會有嗎？）還是會有，人格會受影響。（聽一些人說以前不大有人進來？）對，現在其實也是」²¹。

即使許多居民仍回憶著過去住在橋裡的溫暖美好，然而當面對下一代的人生選擇時，橋似乎又是一個不符合當代生活要求的居住狀態。一位居民表示，他不會讓小孩如自己般在橋裡成長，「因為跟不上時代，還是要改變，在裡面只會玩，不會做工賺錢。現在很後悔沒讀什麼書，就只能在這裡做工。我對小孩的基本要求，就是不要聰明沒關係，但就是要識字，有識字就能做工」²²。橋對於許多人而言，就如橋木頭通道所揭示著，是一個個的過渡地帶，包容地承載不同跨域經驗。然而，它也總是處於充滿變動的狀態，隨時可以準備離開，適時需要被丟棄。

當代海墘（2000 年以降）：世界文化遺產下的固著化海洋

在 2000 年代前後，海墘橋社群經歷了另一波變化。這是緊依著城市發展議程下開始對檳城許多老屋的拆除，連帶地引發非政府組織的古蹟維護運動，並以此匯流成 2008 年前後檳城納入世界文化遺產的相關行動。對部分橋民而言，此階段也是橋社群與舊有船運貿易斷裂數十年後，得以再次與全球力量接連的契機。

在這波發展浪潮下，與橋社群處境緊密關連的是在 2000 年代初期，位於海墘地帶尾端的姓郭橋、平安橋，因為火災與一旁即將建設高速大道而面臨拆除，部分居民因而獲得補償金或被安置於一旁五條路填地上新建立的大型組屋裡。細緻而言，這些城市發展與拆除的軌跡，也必須放置在 1980 年代後期，檳城伴隨著國家經濟自由化政策下，所展現對於現代化發展的集體渴求，包括消費者與發展商對於豪華高樓建築的追逐(Goh 2002)。而 2000 年開始，聯邦政府廢除屋租統治法令(Control of Rent Act 1966)後，也意味著過去透過租金規範連帶被保護的喬治市戰前老屋，將獲得解禁。此後，包括建築本身、世代居住的租戶與周圍的社群關係也連帶受到衝擊，喬治市在這波城市地景快速變遷下，使得許多行動者開始努力投入與國際社會遺產社群的接連、進行申請世界文化遺產的相關準備工作（陳耀威 2017）。

相對於屋租法令廢除後對喬治市大量租戶帶來的生存困境，海墘姓氏橋社群水上聚落的居住處境，則有著更加恆常不穩定的特色。在馬來西亞獨立後，姓氏橋始獲得標示居住權的臨時地契，這定義居住於海上的橋社群，僅擁有房屋所有權而無土地所有權，政府掌握著隨時可以拆遷房屋的權力。因此，「只要政府要發展，就會拆掉這裡」的話語，早已在橋間流傳了數十年之久。這些隨時可能會被拆除的心理承擔，在日常生活中最深層與細微之處，不斷提醒著姓氏橋在城市發展下可有可無的生存位置，這也是成為世界文化遺產前夕，橋民真實的心境。

直到 2008 年，當檳城喬治市與馬六甲共同列名為世界文化遺產後，姓氏橋總算在客觀條件上被賦予較穩定的生存位置。透過在成為世界文化遺產前夕，及遺產前幾年的活動觀察，我們將探究在遺產情境下姓氏橋與地方社會接連的樣貌，及在之中，那些想望在之中扮演角色的個人與集體，無論是引頸盼望、失落，或者是得以占有一席之地過程。

一、世界文化遺產前夕的垃圾清除活動

在 2007 年 8 月，檳城喬治市與馬六甲共同列名為世界文化遺產的前一年，因應國際古蹟遺址理事會（ICOMOS）派員來檳城參訪，檳城政府與本地非政府組織共同組織系列活動。在此次關鍵的參訪行程中，姓周橋是重要的一站，因此，姓氏橋難得迅速地獲得政府補助，進行各橋橋底大規模的垃圾清除行動。本地報紙大篇幅地報導準備活動，指出，在參訪教授來訪前，市政局迅速撥款 14 萬令吉，欲清除在各橋橋下堆積約有 30 年之久的垃圾，包括塑膠袋、廢棄物與各式殘餘。清掃活動為期兩周，約有 60 位橋民一同參與，而每位橋民一天領取 70 令吉工資。在橋民與市政局員工的集體動員下，長久下來沉積於各橋土糜裡頭的垃圾，終於獲得難得的清除機會。

清除沉積在橋底數載的大量垃圾極為艱鉅，或許是除了經費因素之外，海墘各橋垃圾一日復一日，始終未見清除的原因。在 2007 年 8 月 26 日光明日報的「申遺工程」系列專題裡（圖五、圖六），連續數篇大幅版面，細節報導此次清除垃圾行動的進度，與橋民的反應等。報導裡詳細敘述著清除活動實際進行的步驟：首先，必須先將橋板抽起，接著橋民穿上水鞋踏進混雜著海水、垃圾與泥濘的地上，以鐵勾等工具清除滿滿的垃圾。而岸上放著一個超大垃圾桶，用來乘載從海底挖起的大小件各樣垃圾，囉哩司機每天必須進出八趟至十趟，才能將垃圾運完。最後，再將橋上木板上所沾染的泥濘清洗乾淨後放回原位，才算大功告成（張麗珠 2007）。

在這一系列報導中，以一種不可思議的驚奇與「終於盼到了」的語氣來描述，顯示這是如此難得與浩大的任務。如在前言這樣敘述著：

這是一出愚公移山的實例。在大馬，海上橋民這種居住社區仍存在於海島及港口地帶。不過，有著百年歷史，聚居著七大姓氏（王、林、周、陳、李、雜姓及楊）橋民的海墘姓氏橋，在大馬絕無僅有。更黑色幽默的是，這社區的衛生情況太糟糕，橋底垃圾堆得五尺高，全馬無橋能及。全賴檳城政府的申遺工程，以及姓氏橋的獨特居住型態，它才得以恢復原貌，名正言順納入檳城旅遊地圖。

如文中所指，必須歸功於申請世界文化遺產的工程，才使得橋底堆滿垃圾而「衛生情況太糟」的姓氏橋，重獲清潔。報導中有橋民悲觀地描述居住環境充滿垃圾的處境，「沒有人相信姓氏橋會有零垃圾的一天。面對這上百噸自己丟和從海上漂來的垃圾，大家早就麻木，也悲觀極了。我們雖然也對人們常常批評姓氏橋是『垃圾堆』和『臭死

了』感到尷尬，但就是從來沒有人想過如何清除垃圾」。即使垃圾太多為居民多年來的煩惱，「衛生情況太糟糕」也是外界給予姓氏橋生活狀況的評價，然而，這些看似居民的恆常日常困境，平日卻難以受到有關當局的關注，必須有賴申遺工程才得以獲得資源與人力的有效挹注²³。

隨著這些工程的進行，報紙也不斷宣告這些努力將會指向一個美好的未來。這個未來是以經濟利益作為觀點的，著眼於成為世界文化遺產熱門旅遊景點後的龐大收益。這個未來在同個系列報導中有著更明確的表達。以「姓氏橋願景 VS 未來」為標題，「不再和垃圾為伍的姓氏橋，會成為名符其實的旅遊景點，以及喬治市活古蹟的一員。明天會更好的姓氏橋，目前已有系列提升步驟在進行」為副標題，文字配置於橋民辛苦地清除橋下垃圾的幾張照片旁，以標語式的鼓舞語氣，向世人宣告姓氏橋將以嶄新面目出現。

而姓氏橋欲納入旅遊景點，未來也將進行一些基礎建設，包括登橋處設施提升、重新粉刷橋旁被棄置的舢舨、美化橋間的空地、在各橋前豎立簡介告示牌，讓遊人可清楚各橋概況，及姓氏橋民眾會堂開闢展覽空間等。當時，檳島市議員也將此次清除垃圾活動的重要性，視為往後發展旅遊業的一項指標，顯見橋垃圾問題的棘手，「要辦好旅遊業的首個條件，就必須優先處理垃圾問題，然而，姓氏橋橋底堆積了 30 年垃圾，橋民也有辦法處理，所以，要朝向旅遊目標並不難」。

從不同報導，得以感受當時社會集體對於姓氏橋欲通往世界文化遺產之路的矚目，並認為清除垃圾後的姓氏橋，由於其作為檳城重要的水上活文化遺產，將能增添檳城入遺的籌碼。但是，無論哪類活動，清除垃圾或者基礎設施提升，都是以旅遊與對外展示作為目的，對象是參訪訪員與往後絡繹不絕的遊客。這些報紙描述洋溢著極為期待與興奮的語氣，彷彿不斷地向姓氏橋與檳城人們宣告，姓氏橋將揮別過去被垃圾堆占滿的髒臭形象，取而代之的是入遺後將帶來的無限美好。而正是與全球文化力量相遇的此刻，姓氏橋因將被納入象徵殊榮的世界文化遺產，被賦予了嶄新的定位。這個時刻之所以如此重要，更在於其地位是來自國際社會所賦予的，因而具備著超越檳城、或者馬來西亞國家框架的象徵，並以此成為居民重新認識自身價值的來源。

然而，從另個角度而言，這些因為橋社群處於海陸交界之處，而沉積於橋底已久的垃圾、各式物質與氣味，早已混合成海墘橋社群特有的地景與知覺。這些圍繞在橋民生活中最日常緊密關聯的感受與煩惱，在檳城即將成為世界文化遺產的這刻，終於有機會「被看見」。但是，也由於這一切是如此的不合時宜，因此當被看見後，即是立

刻需要被消除的所在。Neferti Tadiar (2009) 透過文學探討在 1970、1980 年代，當菲律賓賓脫離殖民而獨立並進入馬可仕獨裁政權統治之時，為了趕上納入全球資本主義下的經濟秩序，在以進步為名的現代化之下，使得不符合大城市所期待或以此而形成的社會矛盾，被視為噪音、髒亂與「非法」而需要被整治。

與此類似地，檳城「海墘」意象緊密夾雜著船運勞動階層的動態記憶與歷史，而在視覺與味覺上因混雜著海陸交界而生的各式狀態，作為橋社群世代建構與認同的重要來源。這些平日外人覺得無涉，或者不願觀看與理解的生活狀態，驟然成為世界文化遺產前夕需要被「整頓」，甚至是迅速移除的部分。但是，正如橋社群地理位置上處於的中介屬性，那些從四處飄流而來的垃圾，跟隨水流四處流轉，最終緊緊依附在橋底下的海陸交界間、那些最低窪與最不可見的地帶中，是永遠也無法清除乾淨的。



圖五 姓氏橋告別垃圾（資料來源：光明日報，2007年8月26日）



圖六 150噸垃圾怎麼清除？（資料來源：光明日報，2007年8月26日）

二、成為世界文化遺產空間的姓氏橋：2009、2010與2011年的喬治市節

自 2008 年成為世界文化遺產後，檳城在每年都持續舉辦慶典活動，既是慶祝世遺地位，也探索檳城多元文化的不同面向。在為期三日至一個月的慶祝活動中，涵蓋了各族群的文化活動，如華人會館與廟宇、印裔穆斯林活動、印度與馬來社群慶典等，與諸如古蹟區巡禮導覽、傳統美食和手工藝市集等主題活動。

隨著每年參與活動的團體愈趨多元與豐富，喬治市節逐漸成為檳城重要的公眾文化場域，提供相異族群、各式團體與個人，彼此相遇交流或者公共發聲的機會。節慶的意義不僅在於吸引外地遊客的參與，更重要地，其也具有遺產教育的功能。在 2008 年的慶典中，姓周橋內民眾會堂展示廳的開放，是姓氏橋內唯一標示讓大眾參與的活動（請參見圖八）。民眾會堂是當時周橋理事會主席，在 2007 年與檳城古蹟信託會合作的成果，藉由向橋民與大眾收集各橋的老照片與歷史，期待此地能成為「姓氏橋的『歷史詮釋中心』」，帶領遊客看見姓氏橋更深入的民生狀況。他也希望藉此將姓氏橋的文化推廣到世界各地，讓每個人都能看到（陳芷凌 2007）²⁴。

隔年，在 2009 年 7 月的喬治市節活動，則是在姓林橋舉辦的免費搭舢舨游姓氏橋活動。此活動由姓氏橋組織管理委員會²⁵ 理事長，召集了幾條橋裡熟識、並願意參與的五、六位個人作為工作人員。活動的行程是從姓林橋搭舢舨，帶領遊客環繞姓氏橋一周，並簡單地講解姓氏橋歷史，一趟歷時 15 分至 20 分鐘。當天吸引了兩百位遊客參加，包括喬治市居民與外國觀光客。負責人指出舉辦此次活動的目的，「在推動姓氏橋的旅遊業之外，也藉此活動為當地人提供就業機會，那麼就能減少居民的流失量，以此把居民挽留下來。那麼就有人管理這個地方，這個古蹟才得以保留」²⁶。根據 2009 年 7 月 26 日的報導指出，這是許多居民第一次嘗試乘船遊姓氏橋與欣賞檳城海景的經驗，認為應該多多推廣類似活動（TTK 2009）。

有了第一次頗受好評的經驗，在 2010 年 7 月 7 日的喬治市入遺二周年慶典裡，同樣由此理事長負責，在姓楊橋舉辦了第二次免費乘舢舨活動²⁷，此次從姓楊橋搭舢舨遊姓氏橋一圈，吸引將近五百位遊客參加。同時在旁邊的空地裡，主辦單位也擺放一些過去橋民使用的捕魚與螃蟹的竹編器具，供遊客參觀並提供解說。根據當天新聞報導，許多遊客紛紛指出，這是他們第一次踏入姓氏橋裡頭，也認為這個活動非常有意義，往後應該持續舉辦下去。

事實上，在 2009 年與 2010 年的免費搭舢舨遊姓氏橋活動，無論是個人親身參與或者在報章上所看見的迴響，都是稱讚大過於批評。然而相較遊客參與的熱情，在多數橋民間的反應卻不是如此。尤其在 2009 年時，大多數橋民的反應是不清楚或者沒聽過這項活動，更明確一些來說，許多橋民不知道這是為慶祝喬治市成為世界文化遺產的活動。而接下來的反應，多數將這個活動指向少數人為了獲取利益的結論。當我在 2010 年參加完姓楊橋搭舢舨活動後，回到姓李橋攤子裡，很興奮地和橋裡熟識的朋友聊著參加活動的體驗與經過。說完後，他們就半開玩笑式地大笑我竟然會去參加這個活動，稱我是「山芭猴」²⁸，他們每天看海都看到不想看了。接著詢問一位 20 多歲的男性橋民知不知道今天有這個活動呢？他說他是當天早上起床後，發現「怎麼有那麼多遊客坐船出現在家裡附近（指海上）」，才知道有這個活動。

這位年輕男性的反應，頗能呼應在當時橋民普遍對於喬治市節的看法與理解，多是無涉的感受。他們依舊過著平日生活的節奏，如往常般地必須早起準備中午需要販賣的小食或者做工，只是因為當天為公共假期，來到攤子用餐的常客明顯比平日少了許多。

而在隔一年的活動中，則進一步可以看見一些盼望在這個場域裡扮演角色的個人，無論是為了個人或者公共利益，在其中所交雜失落的感受。在 2011 年 7 月 7 日至 9 日的三周年慶典裡，搭配喬治市藝術節的舉辦，慶祝的活動愈趨規模與多元，除了原有跨族群的活動外，當地許多關注特定議題的文化組織，也推出相應的節目。雖然在這節日期間，喬治市並非完全進入嘉年華式的喧騰熱鬧狀態，有些著名的觀光景點因為眾多遊客駐足之處，顯得擁擠；有些街道則像往常一樣，人煙稀少卻也有著自身的節奏。隨著慶典的規模愈趨擴大，對於早已籌劃參與節慶的各式行動者、民眾與許多觀光客的眼中，每年的喬治市節已然逐漸成為這座城市的固定行程與「傳統」。

然而在此之際，2011 年的姓氏橋並未如往年一樣舉辦搭舢舨活動，或者任何其他節目。相較於往年的喬治市節，由於會在特定一條橋舉辦活動，也因此連帶著吸引參與人潮前往其他橋參觀。由於這次橋並未舉辦任何活動，再加上因公共假期而減少了平日來到橋裡用餐的常客，使得這幾天各橋來往的人潮比平日更加稀少。與喬治市節所營造的熱鬧氣氛，有著強烈對比。此次活動的缺席，究其原因過去主辦的理事長因事無法繼續籌辦，而前幾次擔任工作人員的數位橋民，即使有意籌辦，但因過去都由該主辦人負責擬定活動計畫，並已與主辦單位存在既有聯繫網絡，此次橋中難以有人有效承接。根據主辦單位指出，喬治市節慶已邁入第三周年，其機制已逐漸成形，

要求各申請團體呈交計畫申請書，並由主辦單位再行審查並評估補助金額。前幾年姓氏橋搭舢舨的活動遊客反應相當不錯，他們很樂意協助姓氏橋中有興趣的個人申請活動，然而礙於此次籌備時間的緊湊與繁忙，過去曾經聯繫橋民數次，但實在難以與橋民進行密切協調的工作。

在與少數對此活動抱有期待的橋民聊天時，總是對比於前幾年活動的反應熱烈，直說那時主辦單位都非常滿意，不明白為什麼這次會這樣。他失落地給我主辦單位的電話，急著要我打電話去問問看，為什麼這次不能辦活動，「妳就說妳是臺灣人，問說怎麼沒有舢舨活動？他們人很好會跟妳說的」²⁹。當時，作為一個外國人，對於部分橋民而言，似乎擁有相對多與特定組織聯繫的可能性。在他們如此想像我所具有的跨越能力之時，另一方面也同時表述他們本身難以跨越的關係。同個時間點，在這樣的盼望之下，當彼此聊到很少遊客來橋時，他們一如往常地說，「他們進來我們都沒有錢賺，他們不來更好，我們很高興！」、「沒有人最好，橋不會壞」³⁰。這些話語終究是建立在深刻期盼下，不斷面對失落的自嘲。



圖七 檳城喬治市世界文化遺產區域
(資料來源：Penang Global Tourism)



圖八 民眾會堂裡的歷史展覽板
(資料來源：莊嘉強提供)

三、姓周橋與周橋公司：世界文化遺產下的橋社群運作

姓周橋在檳城成為世界文化遺產之前，就已是本地知名的旅遊景點。尤其農曆正月初八晚間舉辦的拜天公儀式，每年皆吸引上萬民眾與遊客參與。而在成為世界文化遺產後，觀光人潮更加絡繹不絕，也加速了姓周橋內部更加觀光化與商業化的傾向。

至 2015 年，在姓周橋 75 間家戶中，23 間透過空間上不同程度地使用，從事商業活動。相對於其他橋零星的商業活動，姓周橋有著突顯的觀光位置，其中一部分來自於周橋擁有各橋之間最多的戶數與人數，走進橋裡，仍會感受到居民日常生活的肌理。如屋子與木橋形式呈現的有機排列，許多居民群聚閒聊，或者替外面餐廳剝蒜頭，而在橋上時常可以聽見機械運轉的聲音，還有許多來自緬甸或者其他地方的工人，忙碌推著拖車將貨物從船尾零星停泊的船上，在橋頭與橋尾間來回搬運。

姓周橋是 2009 年喬治市節活動之一的「Bangun 橋裝藝術祭—姓氏橋藝術計畫 2009」中，各橋中的唯一一個活動地點，當時吸引國內外 10、20 多位的藝術家參與，包括在橋內進行藝術彩繪活動。而在之後，姓周橋也作為馬來西亞影片《初戀紅豆冰》的拍攝場景。這樣相對於其他橋，較能夠與世界文化遺產力量連結的能力，背後所牽涉的是姓周橋當時具有較穩定運作的周橋理事會組織（本地稱為周橋公司）。此理事會組織的形成與發展，也與橋社群的歷史發展緊密關聯，包括在海洋運輸時代，橋公司作為重要的工作分配機制，而後歷經沉寂，並在 2000 年代後又逐漸與全球文化力量連接的過程。

周橋公司在橋民大都仰賴海洋運輸工作為主要生計方式時，承擔著分配公眾利益、修補橋內木頭橋板與相關設施、凝聚橋民日活，與在生計活動中具有一定規範效力的重要組織。根據一位橋民回憶，在 1940、1950 年代，當時每天橋民的上船與下船工作，都必須來到廟前的公司報到，因此在每一天工作結束後的收益分配，都必須留一份錢給公司。那時，橋裡每一戶人家固定繳交的錢與橋民海運的部分所得，就成為周橋公司的主要收入來源。之後的 1960、70 年代，大約在檳城取消自由港地位時，伴隨著橋外已有許多船貨公司出現，許多周橋居民便選擇作為橋外船運公司的工人，而公司便逐漸無從管理在外工作的橋民，因此管理船員的制度就逐漸散去，公司的資金也愈來愈少。

然而，即使當時周橋公司難以如過去般，持續扮演橋民工作分配上的重要角色，那時橋民彼此在生活上仍是緊密連結的。根據居民回憶³¹，當時姓周橋橋民彼此很團結，無論是婚喪喜慶，大家都會儘可能放下手邊的事情，不計回報地幫忙：

以前神誕的時候啊非常熱鬧，前一天晚上每一戶都要清洗地板，都在漲潮時候用乾淨的水洗，那時候過年的時候還沒有洗，都是神誕的時候洗。以前每條橋都會殺雞殺鴨，對那時候的人來說，因為經濟環境不大好，所以殺雞殺鴨沒那麼容易的。當時結婚和有人過世也是重要的日

子，結婚的時候就要花很多錢，一個人嫁或者娶都要全橋的人，只要有結婚的人都算一個戶口，所以要請全部的戶口，一定要請到他參加。喪禮的話，如果過世的對象是祖母或父親級的（指老一點的橋民），出殯時不會分貴賤，一定要用抬的，過世出殯回來的當晚，要送每家蠟燭，當天晚上大家都會在家門口點上蠟燭，過世的時候，不管你要不要做工，都要放下手邊工作，如果因為要搬貨物沒辦法抽出時間，就會分一半，一半的人去支援喪家、一半的人幫忙做工，但是當日所得到的工錢是分給所有人的，那時候差不多 1960 年代尾。如果有人過世的話，因為棺木很重，所以大家都會自動幫你看橋有沒有要補的地方，比如說橋柱。那時候早就有公司，木板從公司那裡拿。

在 1980、90 年代，隨著北海貨櫃碼頭的興起，許多橋民的勞動力逐漸被取代，周橋公司不僅缺少過去海運工作的收入，也不再向個別家戶收錢，下一任公司成立時已沒有資金的來源，於是便開始轉向州政府申請修橋所需的經費³²。這開啟了往後公司須與州政府協調的基調，其主要負責工作，便包括了向州政府申請經費，以修補橋內的公共空間，包括走道的橋板等，及舉辦一年數次的神誕、每年正月初八的拜天公活動，及會員子女的獎學金等。而只要是周橋內的周氏成員，透過登記加入便能成為周橋公司會員。

就部分居民的記憶，過去周橋公司與橋民間的關聯，強烈維繫於海洋運輸工作的興盛。而大約在 1970、1980 年代，隨著橋民歷經生計方式的轉換與大量橋民逐漸遷出、組織成員新舊世代交替等，周橋公司也面臨轉型。其中，不僅因多數橋民逐漸脫離海運工作，生計方式差異所產生的分殊化，更重要地，是生計方式改變後結群內部權力轉型的過程，從原本「具有地方聲望」³³的個人或者群體作為主導，至較為「民主」³⁴的過程：

以前真要講（海運時期作為橋民主要生計方式之時），比較有實力，可能是你會比較在橋上，地方上你會比較有聲望、有勢力一點囉，所以有時候講的時候你也是要有入家，就在橋上如果發生什麼，他出來講的時候，你們要聽嘛，要有這種實力，但現在就是沒有，我們會比較說用比較民主的，ok，發生什麼事情，我們直接 ok，要怎樣講，怎樣說，溝通。講給他們聽，我們不會直接去講到去求警察的東西，解決一下就沒有事，應該從大事化小事，小事化無事。

內部組織權力形式的轉換，也與社會連帶關係的轉變互為因果。在 1970 年代海運工作尚能維持多數橋民生活的時期，周橋公司作為人群與工作分配的重要角色，橋民彼此間的分類方式奠基於地緣與血緣關係，或者是工人與頭家等，因此具有聲望與勢力的個人則作為領導及照顧的角色。但是在生計方式轉變下，隨著許多橋民向外發展，這些個人逐漸失去能夠施展與分配權力的場域，地位也面臨轉變。隨著外在社會環境的轉變，橋內部組織逐漸轉向以相較「民主」的方式運作時，此階段的領導階層，不僅需要在橋民間建立溝通協調的平台，也需與外界相異網絡建立溝通的能力，無論是在政治場域中或者與各式團體組織間的連繫。在相異階段，公司與橋民都面臨不同網絡間的掙扎，在今日日常會聽到許多橋民說著，「大家愈來愈看錢，有錢講話才有聲音」及「公司都是有錢人」之類的話語。然而對於被期待必須以集體利益為考量的公司成員而言，則也不斷面對著在各自血緣關係與其他橋民間的平衡，「我們也要懂得去如何協調嘛，因為有時候，這邊也是親戚，那邊也是居民」。

在這轉型的過程中，我們得以看見，至少在 2000 年以後，與檳城當時所捲入的全球文化力量密切關連的，姓氏橋開始出現一個更為清晰及與過去發展相異的方向，即為與文化力量相遇的過程。周橋所具有的互動空間與開放性的機制，並非與生俱來的，一方面源自長期以來作為遊客首要選擇參觀的木橋，多數居民已經較為習慣自在地與這些遊客互動。另一方面，也來自於當時周橋公司在組織層面上作為主動的中介角色，增進橋外的藝文團體與橋民間彼此互動的機會。然而，在 2008 年成為世界文化遺產前後，橋內大量增加的觀光客與居民日常生活間產生的衝突，及商業化所帶來橋結群本身更加差異化的發展，也成為姓周橋必須面對的嚴峻挑戰。

同時在此時，伴隨商業化而來的，觀光客進到姓周橋裡所觀賞與消費的，也已然不是過往那片充滿動態記憶、與地理環境緊密相連的「海墘」，而是一片平靜的、固著化的海洋。

四、生計方式的片段一隅：周大哥與劉大哥的相繫

現今走進姓周橋橋尾，周圍海域仍有幾艘舢舨停泊其中，而目前周橋內僅有幾位居民仍從事舢舨工作。這些相對零散的工作型態，是至今在橋內少數仍存在的過往海運工作遺留，而周橋也幾乎是各橋中唯一保有此類工作的橋。這些工作以非固定的方式進行，當一些熟識的船隻來到檳城港口時，會由本地代理商與居民聯繫，而實際的載送時間，通常再由船員直接與居民聯絡。如同往常，在船員待在檳城的期間，居民

以舢舨來回載送船員往返陸地與大船間，按趟計費，就成為這些居民主要的收入。

2017 年 3 月的一天，當我回到姓周橋拜訪幾位居民時，一位中年大哥開心地告訴我，「妳的同鄉來了」、「我的朋友來了」。我很能理解他的開心，因為就連自己也難掩驚喜。在做研究的這幾年間，在不同橋裡，那些來自國外的船員「朋友」，總是在不同語境下慣常出現的主題，在居民的描述裡，他們總被描述著如擁有某種厲害功能的角色般，在一些時刻突然降臨，之後又瀟灑地離去。他們是居民的生計收入來源與長久的夥伴，總是與橋民分享著來自他地的食物與生活故事。大概，橋民某些性格與生活狀態，是那些長年漂泊在海上的船員們才能夠貼近與理解的。

但是，那些曾經實體的連結，卻具有不穩固與極易斷裂的特性，有時隨著那些居民永遠難以理解的區域政策改變，某些朋友便不再來了。最終，伴隨著檳城海運網絡的消逝，這些交往經驗終究只能成為回憶的片段。比如，居民與這些海上船員並沒有固定的聯繫方式，而大多靠經驗來計算這些朋友在遠洋漁船上漂流的時間，以此大約估算他們下次會回到檳城的時間。因此，對於在海洋網絡斷裂過後才認識橋社群的我而言，這些不斷在居民話語中出現，卻從來無緣見過的「朋友」，終究是個飄渺的存在。

周大哥好心地向我解釋，這艘臺灣船隻目前停在橋尾的海上，那時候每天早上他都會載送劉大哥去巴剎³⁵ 買菜，而這趟他預計將會逗留幾個月。於是，透過周大哥的居中牽線，隔幾天，我幸運地見上了這位來自臺灣的「朋友」。他是今年 60 多歲的劉大哥，自 21 歲時就開始了跑遠洋漁船的工作，大都負責釣鮪魚。1980 年代時，那是他第一次來到姓周橋，相較於其他橋，周橋因為前方的海水較深而適合停泊，記得當時周橋前停滿了滿滿的舢舨。這次回來到檳城，也差不多是他最後一次到檳城了，老闆已經準備將船隻賣掉，而他這次在海上停留一陣子，是為了等待買家。每日他的行程都包括上岸去市場買菜與添購日常生活用品，給他與船上的幾位東南亞船工吃，而海洋與陸地間的載送都由這位周大哥負責。

聊了幾小時後，他也結束了那天的岸上行，準備要回到船上了。他說，下一站會跑南非，而那將是他一生跑船工作中的最後一個航程，之後準備回家鄉退休、經營些小生意。之後，大概就很少會回來檳城了。在海上漂流了數十載的他，幾年才有機會回家一趟，家鄉早已人事已非，父母都不在了，他也沒有機會成家。他說，「回臺灣記得找我喔」，我心頭暖暖的，我們就這樣與彼此道別離。望著他往橋尾緩慢走去的背影，那一刻的我，頓時體會了處於海洋與陸地交界之下，並在日常生活許多樣貌受到

海洋溫暖滋養的橋社群，並刻劃了一個時代海墘橋社群與對外世界的物質與情感聯繫，包括以此所產生的「朋友」間，究竟是什麼樣的狀態。

「我的朋友走了，我沒有朋友了。」在下幾個星期回到姓周橋時，那位大哥這樣對我說。

結論：檳城海墘華人社群的流動性思考

本文透過馬來西亞檳城海墘姓氏橋社群，其歷史形成及與世界文化遺產交會瞬間的數個事件，試圖點出橋社群所具有的「流動的邊緣性」特質，以此思索當代檳城華人一類勞工社群的處境。此邊緣性的生成，緊密地依附橋社群世代所存在的海陸交界，流動於其中的各式氣味、感官與物質等，並且在相異歷史時期這些流動狀態被外界觀看與定位的過程。而受到 Veronica Strang (2006; 2014) 所提出流動地景概念的啟發，及之後一系列關於水與周圍人、物質關係的動態思考，都提供我們更加細緻地面對海墘橋社群在相異時期的日常生活與處境。同時，「流動」也作為欲與當代檳城豐富累積的對於各式社群的網絡研究，其言明或者隱含著流動的概念，盼增加一類勞工社群的流動觀點。此勞動社群的流動面向，相異於其他階層具有的特色，而是以與周圍生態緊密互動、邊緣性，及易斷裂等特質作為其屬性。

值得說明的是，以此屬性作為海墘橋社群的定位，並非刻意忽視尤其在社會變遷之下，現今各橋社群中所存在的異質狀態，包括許多年輕一代早已選擇搬離橋，或者即使住在橋內，也與橋社群或有疏離，及對於公眾事務無涉的狀態。而是，文章對於勞工社群的整體指涉，較靠近試圖回返海墘橋社群初形成時所具有的勞動屬性；及基於方法論上的選擇，在筆者進行研究中所接觸的數十位受訪者中，大致具有這樣的生存背景。其中伴隨著，居民在日常生活中時常出現「有錢就會搬出去」的敘述，這些關於生命處境的自述，揭示住在橋裡對於許多居民是不得不的選擇結果。同時在另一方面，我們也不斷看見姓氏橋在相異都市治理下的狀態，是充滿功能性、缺乏政治意志的結果。因而，居民僅能盼望在特定時刻成為被關注的焦點，並且時常以外在評價作為認識自身的觀點。

海墘地帶在 19 世紀末期透過不斷填海而成，以作為英國殖民時期海洋運輸的重要腹地，並開展出豐富的海陸交界地帶，便成為此區域日後的基調。在 19 世紀中、後期所逐漸聚集成形的橋社群，一開始僅作為搬運工人臨時休憩之地，隨著同鄉村人潮逐

漸聚集後，逐漸成為往後橋社群世代的居所。而在大約 1980 年代之前，當許多橋社群居民仍仰賴海運勞動工作時，其位處的海陸中介位置與橋社群網絡，賦予了橋社群控制部分海陸邊界的社會條件。橋民作為跨國船員、貨物與檳島陸地間的中介者，不僅帶來實質收入，也因文化會遇形成橋民的多元文化經驗與想像。這些部分是以海洋觀點理解之下，橋社群獲得「中心性」的來源。然而，伴隨著這些生計方式而來的結群特色與生存知識，包括義氣、受較低教育，及所處海陸交界而來的相異感知，如氣味、感官，與混雜著眾多物質的土塵，都使得橋社群成為當地居民不敢或者不願意踏入的地方，這是以陸地為觀看方式的邊緣性來源。介於海陸交界所帶來游移的邊緣性，如漂流於橋社群之下的氣味、各式物質般，是海墘橋社群的屬性。

自 1980、1990 年代開始，在檳城整體經濟的轉型下，北海貨櫃碼頭的興起，使得橋社群原有以勞動力搬運貨物的功能，作為消除海洋與陸地間的差異狀態（如 Scott 2009）所提的東南亞高地與低地之間的差異狀態，需要透過「摩擦」來消除，逐漸被取代。在這個階段，橋社群與過往仰賴海洋的生計方式產生斷裂，連帶地促成許多橋居民逐漸搬離橋，同時也標示著海墘與陸地間更加緊密地關聯。而那些過往豐厚的跨國文化會遇經驗，也成為部分居民心中的美好懷舊想像，但卻僅供追憶。

在 2000 年代，伴隨著城市現代化的發展，檳城城市地景也經歷快速變遷，與世界文化遺產力量的接連，便成為島內解決建築與文化流失的重要方式。這個時間點，也標示著姓氏橋重新和外在大力量接連的時刻，我們在文中透過姓氏橋進入世界文化遺產前夕與之後數年的事件，及特定居民的反映，試圖映照當時姓氏橋在遺產情境下的運作處境。在 2007 年檳城成為世界文化遺產前夕，因應國際遺產專員的到訪，州政府迅速撥款清除沉積於姓氏橋橋底下數十年的垃圾。這些因海陸交界位置而來的海墘意象，包括土塵、從四處流來的各式殘餘，及交雜於海墘地帶的氣味感知，從過往的不被看見、認識的狀態，頓時成為需要立即被整頓與清除的目標。並且，透過成為世界文化遺產後的節慶與橋組織的行動，我們勾勒出那些想要與世界文化遺產力量接連的個人，所經歷無論是欣喜、失落，抑或是掙扎的過程。與此同時，在部分橋社群日趨商業化的此刻，前方的海洋，逐漸成為供國內外遊客與中產階級觀賞的靜止狀態，缺乏了過往形塑海墘居民重要認同的地方與歷史感的動態展現。

於是，在這些社會過程中所構築的姓氏橋邊緣性狀態，是流動的。正是因她恆常地處於邊緣狀態並在其中游移，就如在其周圍海域所漂流的味道、垃圾般，因處於海陸交界之處才得以流入，並得以以相對包容地姿態容納相異、甚至為人所不悅的物

質。但是，那些外界(或者是居民本身)在特定時刻極欲消除的垃圾與各類感官意象(或許想要清除的是那段段已逝的海運過去)，即使它們會消散、斷裂，卻在日常生活中不斷隨著流水前來。然而，恰是這樣如水、來回漂流，不斷地擺盪、游移卻又處於那樣永恆中介者的狀態，才使得橋社群得以留存至今。如此的流動邊緣性，即捕捉了檳城一類華人臨海勞工的生命處境。

附 註

1. 在本文，論述主軸在於描繪海墘區域作為一個認識主體及其轉變，因此並未細緻著墨各橋的歷史性與社會結構差異。
2. 在 Jean Duruz and Gaik Cheng Khoo (2015) 針對馬來西亞咖啡店空間的精彩研究中，指出這些最早在英殖民時期由福州人與海南人經營的咖啡店(福建話：Kopitiam)，由於販售食物與經營者多為華人的特性，使得此空間在當代馬來西亞具有「華人性」(Chineseness) 特色，並作為重要的公共空間。這部分與筆者在姓氏橋的觀察類似，即使田野初期對於咖啡店空間的屬性並未有太多理論理解，但在田野現場很快就發現咖啡店作為橋社群最重要的公共空間，便自然而然成為訪談的重要場域。
3. 關於勞工在公共場域下的斷裂與疏離，Donald M. Nonini (2017) 提供相當精闢的觀察與啟發。在他的研究中，指出這些斷裂來自於勞工與頭家在公共場域中，語言、展演上的政治差異。但是，在本文，筆者即使對這些現象有所關注，但仍未能形成完整的論述。以橋社群的例子而言，許多居民與「公共事務」的斷裂，也在於社群對於「公共」的差異認知與缺乏信心。這是由於在一些例子可以看見，理想上應代表橋公共利益發言的理事會成員，很多時候在這些角色也模糊不清，甚至是在特定時候符合個別利益的工具。在當代檳城研究的中文文獻中，基於民族誌觀點對於公民與公共的研究仍顯缺乏，李威宜〈檳城遺產行動的公民想像〉(2019) 的研究，關注世界文化遺產脈絡下相異行動者如何挪用不同公民想像的過程，是近年值得關注的研究。
4. 指貨車，為英文 lorry 的在地表達方式，亦稱 lori 或者書寫成羅里。
5. 為臺灣所稱的摩托車，為英文 motorcycle 的在地表達方式，時常簡稱為摩哆。

6. 各橋目前皆擁有橋理事會組織（在一些橋內會以「公司」稱呼），無論其在居民日常生活中所扮演角色的強與弱，各橋的神誕皆是橋組織最主要的公眾事務。而各橋的神廟大都以各橋居民作為主要的信徒，輔以周邊各自有興趣參與的其他信眾。然而其中較特別的是，位於姓林橋的「海墘大士殿」，數十年來，在每年所舉辦的「檳城海墘暨碼頭區慶讚中元」中，則是少數具有跨越橋並連結海墘人群的重要廟宇。惟根據筆者觀察，即使如「海墘大士殿」這類能夠跨越各橋邊界的宗教活動，仍未能在日常生活中成為連結各橋的組織，尤其是在世界文化遺產場域下的項目。由於筆者的研究方向、能力與篇幅，此文將不會觸及此組織，而會針對姓周橋的橋組織形成與轉型進行探討。
7. 2009 年 7 月 30 日與 2010 年 7 月 9 日田野筆記。
8. 2010 年 8 月 18 日，30 多歲的男性。
9. 2010 年 7 月 12 日訪談筆記。
10. 整理自楊先生訪談錄音，2011 年 3 月 3 日。
11. 2010 年 8 月 1 日田野訪談。
12. 2010 年 7 月 12 日田野訪談。
13. 2010 年 7 月 26 日田野筆記。
14. 2010 年 7 月 11 日田野訪談。
15. 2010 年 7 月 23 日田野筆記。
16. 2010 年 7 月 23 日田野筆記。
17. 2010 年 12 月 14 日田野筆記。
18. 2010 年 11 年 25 日田野筆記。
19. 2010 年 8 月 1 日田野筆記。
20. 2010 年 7 月 15 日田野筆記。
21. 2010 年 8 月 8 日田野筆記。
22. 2010 年 7 月 9 日田野筆記。
23. 直至今日，就筆者的觀察，垃圾與髒汙水仍是居民日常生活的處境。

24. 2007年7月30日，光華日報，A14版。
25. 此委員會於2000年由橋內個人所成立，實際上並無明確聯繫與動員各橋的功能。
26. 資料來源：光明日報，2009年7月26日，A10版。
27. 在2010年7月7日（03版）活動介紹上，以「姓氏橋風情舢舨逍遙遊」描述這次的活動。
28. 福建話俚語，住在山上的猴子，意指沒見過世面的人。
29. 2011年7月4日田野筆記。
30. 姓氏橋各橋內作為行走空間的木板橋，容易因時常走動與遇水而受到損壞，約數年即需要重新更換，目前是由州政府統一補助修繕。
31. 2009年8月5日田野筆記。
32. 周先生（B），2011年2月21日訪談錄音。
33. 此部分可以說是早期檳城華人社會相當重要的運作機制，許多橋裡也出現類似的過程。
34. 這裡所談的「民主」，較是與前期組織方式相對的敘說，而非是指周橋公司在實際運作過程中，普遍能夠以公共利益為考量，並遵循一定意見程序的民主意涵。這個情境，也需要放置當代檳城政治領域的運作下理解，其仍缺乏一定透明的程序，而這也在一定程度上影響了地方組織的運作方式。但是以周橋的例子而言，也由於其在媒體上相對多的曝光度，因此相對於其他橋，現今橋民至少能夠透過周橋公司陳述一定意見。即使在每件事情的處理上，及最終的結果，不見得是經過集體橋民意見討論而成的，而這時常包含了個人利益凌駕公共利益的情況發生。
35. bazaar 的中文翻譯，即市場之意。

參考書目

不著撰人

1905 〈The Pirates of Penang〉。「Singapore Old Newspaper」, <http://eresources.nlb.gov.sg/newspapers/Digitised/Article/easterndaily19050921-1.2.36.29?ST=1&AT=search&k>

= The%20Pirates%20of%20Penang&QT=The,pirates,of,penang&oref=article , 2017 年 5 月 26 日上線。

1907 〈Untitled〉。「Singapore Old Newspaper」, <http://eresources.nlb.gov.sg/newspapers/Digitised/Article/straitstimes19070516-1.2.32?ST=1&AT=search&k=A%20Chinese%20tongkang%20man%20fell&QT=a,chinese,tongkang,man,fell&oref=article> , 2017 年 5 月 26 日上線。

1910 〈Untitled〉。「Singapore Old Newspaper」, <http://eresources.nlb.gov.sg/newspapers/Digitised/Article/straitstimes19100820-1.2.29?ST=1&AT=search&k=Weld%20Quay%20Fraser&QT=weld,quay,fraser&oref=article> , 2017 年 5 月 26 日上線。

王琛發

2017 〈檳城嶼姓陳橋：海上宗族聚落與開漳聖王信仰〉。《閩台文化研究》1：19-24。

李亦園

1970 《一個移植的市鎮：馬來西亞華人市鎮生活的調查研究》。中研院民族學研究所專刊乙種第一號。臺北：中央研究院民族學研究所。

李威宜

2019 〈檳城遺產行動的公民想像〉。《考古人類學刊》90：75-106。doi: 10.6152/jaa.201906_(90).0003

檳城同安金廈公會

1998 《馬來西亞檳城同安金廈公會慶祝成立 75 周年鑽禧紀念特刊 1923-1998》。檳城：同安金廈公會。

張少寬

2016 《檳榔嶼舊聞》。檳城：嘉聯會出版基金。

張麗珠

2007 〈申遺工程—13 至 15〉。《光明日報》8 月 26 日：版次不詳。

陳芷凌

2007 〈海墘姓氏橋民眾會堂，變身歷史詮釋中心〉。《光華日報》7 月 30 日：A14 版。

陳耀威

- 2017 〈NGO 與世遺保存—以檳城喬治市為例〉。「2017 新北市『世界遺產保存與居民對話』國際研討會」，新北市立圖書館，10月22-23日。

黃裕端

- 2017[2015] 《19世紀檳城華商五大姓的崛起與沒落》(Penang Chinese Commerce in the 19th Century: The Rise and Fall of the Big Five)。陳耀宗譯。北京：社會科學文獻出版社。

葉春榮

- 1993 〈人類學的海外華人研究：兼論一個新的方向〉。《中央研究院民族學研究所集刊》75：171-201。doi: 10.7116/BIEAS.199312.0171

蕭新煌編

- 2000 《東南亞的變貌》。臺北：中央研究院東南亞區域研究計畫。

蕭鳳霞

- 2009 〈反思歷史人類學〉。《歷史人類學學刊》7(2)：105-137。

蕭鳳霞、劉志偉

- 2004 〈宗族、市場、盜寇與蛋民—明以後珠江三角洲的族群與社會〉。《中國社會經濟史研究》3：1-13。

Chan, Lean Heng

- 1980 The Jetty Dwellers of Penang: Incorporation and Marginalization of An Urban Clan Community. Unpublished M. Soc. Sc Thesis. University Sains Malaysia, Penang.

Cushman, J. W.

- 1986 The Khaw Group: Chinese Business in Early Twentieth-Century Penang. *Journal of Southeast Asian Studies* 17(1): 58-79. doi: 10.1017/S0022463400005208

Dobbs, Stephen

- 2003 The Singapore River: A Social History, 1819-2002. Singapore: National University of Singapore Press.

Ducruet, César, and Sung-woo Lee

- 2006 Frontline Soldiers of Globalisation: Port-city Evolution and Regional Competition. *GeoJournal* 67(2): 107-22. doi: 10.1007/s10708-006-9037-9

Duruz, Jean, and Gaik Cheng Khoo

- 2015 *Eating Together: Food, Space, and Identity in Malaysia and Singapore*. Petaling Jaya: SIRD.

Ferguson, James

- 1999 *Expectations of Modernity: Myths and Meanings of Urban Life on the Zambian Copperbelt*. Berkeley: University of California Press.

Goh, Beng Lan

- 2002 *An Inquiry into Power, Cultural Production, and the Cityscape in Contemporary Urban Penang, Malaysia*. Ithaca: Cornell Southeast Asia Program Publications.

Khoo, Salma Nasution

- 2009 Hokkien Chinese on the Phuket Mining Frontier: The Penang Connection and the Emergence of the Phuket Baba Community. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 82(2): 81-112.
- 2014 *The Chulia in Penang: Patronage and Place-Making around the Kapitan Kling Mosque, 1786-1957*. Areca Books.

Hayuth, Yehuda

- 1982 The Port-urban Interface: An area in Transition. *Area* 14(3): 219-224.

Mak, Lau-fong

- 1989 The Social Alignment Patterns of the Chinese in Nineteenth-Century Penang. *Modern Asian Studies* 23(2): 259-276. doi: 10.1017/S0026749X00001062

Mosse, David

- 2008 Epilogue: The Cultural Politics of Water- A Comparative Perspective. *Journal of Southern African Studies* 34(4): 939-948. doi: 10.1080/03057070802456847

Nonini, Donald M.

- 2017 *Getting By: Class and State Formation among Chinese in Malaysia*. Petaling Jaya: SIRD.

Robert R. Nathan Associates INC

- 1970 *Penang Master Plan 1970, Volume 2: Annex Special Reports and Appendices*. Robert R. Nathan Associates INC, Consulting Economists.

Salih, Kamal, and Young, Mei-ling

- 1986 *The Regional Impact of Industrialisation: A Case Study of Penang State*. In *Industrialization and Labour Force Processes: A Case Study of Peninsular Malaysia*. T. G. McGee, ed. Pp. 101-137. Research Papers on Development in East Java and West Malaysia no. 1. The Research School of Pacific Studies, Australian National University.

Scott, James C.

- 2009 *The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia*. New Haven, CT: Yale University Press.

Strang, Veronica

- 2006 Introduction: Fluidscapes: Water, Identity and The Senses. *Worldviews* 10(2): 147-154. doi: 10.1163/156853506777965802
- 2014 Fluid Consistencies. *Material Relationality in Human Engagements with Water*. *Archaeological Dialogues* 21(2): 133-150. doi: 10.1017/S1380203814000130

Tan, Chee Beng

- 2000 *Socio-Cultural Diversities and Identities*. In *The Chinese in Malaysia*. Lee Kam Hing and Tan Chee Beng, eds. Pp. 37-70. Shah Alam: Oxford University Press.

Tadiar, Neferti Xina Maca

- 2009 *Things Fall Away: Philippine Historical Experience and the Makings of Globalization*. Durham: Duke University Press. doi: 10.1215/9780822392446

Tsing, Anna Lowenhaupt

- 1993 *In the Real of the Diamond Queen: Marginality in an out-of-the-way Place*.

Princeton: Princeton University Press.

2005 Friction: An Ethnography of Global Connection. Princeton: Princeton University Press. doi: 10.2307/j.ctt7s1xk

TTK

2009 〈姓氏橋舢舨開跑囉：200 遊客水上看古蹟〉。《光明日報》7 月 26 日：A10 版。

Weld Quay Committee

1928 Text of Oral Evidence Taken by The Weld Quay Committee 1927. Singapore: Printed Government Printing Office.

Yeoh, Seng Guan, Loh Wei Leng, Khoo Salma Nasution, and Neil Khor, eds.

2009 Penang and its Region: The story of an Asian entrepôt. Singapore: NUS Press.

Zabielskis, Peter, Yeoh Seng Guan, and Kat Fatland, eds.

2017 Penang and Its Networks of Knowledge. Penang: Areca Books.