

遇见台湾

*Encounter Taiwan,
Encounter Our Reflection.*

洪致文——怀念的台铁淡水线与那个有着张雨生的夏季 | 寂地——她的城 | 阮义忠——失落的铁轨·失色的梦

邂逅
在 岛屿的
火车上



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社



张钰良 许菲
主 编

邂 逅

在 岛屿的

火 车 上



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

遇见台湾：邂逅在岛屿的火车上 / 张钰良，许菲 主编. —
杭州：浙江大学出版社，2016.10
ISBN 978-7-308-15726-1

I. ①遇… II. ①张…②许… III. ①旅游指南—台湾省
IV. ①K928.958

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 066887 号

遇见台湾：邂逅在岛屿的火车上

张钰良 许菲 主编

总 策 划 张钰良 许 菲
艺术指导 刘天洋
平面设计 满满特丸设计事务所 柴坤鹏
联合策划 咪咕阅读 强高锋 申 正
策划编辑 周燚鑫 徐 乙
营销编辑 寿勤文 胡志远 孙硕硕
责任编辑 叶 抒
责任校对 杨利军 仲亚萍
出版发行 浙江大学出版社
(杭州市天目山路 148 号 邮编 310007)

(网址: <http://zjupress.com>)

承 印 者 北京地大天成印务有限公司
开 本 787mm×1092mm 1/16
印 张 11
字 数 188 千
版 印 次 2016 年 10 月第 1 版 2016 年 10 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-308-15726-1
定 价 45.00 元

版权所有 侵权必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行中心联系方式：0571-88925591 <https://zjdxcb.s mall.com>

火 岛 邂 屿 逅 车 的 在 上

启程

002 洪致文 —— 台湾铁道百年史话

台湾铁路之发轫，以 1887 年台湾巡抚刘铭传奏请修筑台湾铁路获准，于该年 5 月 20 日成立“全台铁路商务总局”为始。从历史来看，这百年来台湾铁路交通的发展，深远地改变了台湾的城乡发展。

018 乌仕明 —— 穿梭在台湾铁道的火车群像

从台湾北端的基隆，到南端的屏東枋寮，共有 226 个大小车站，同时加上 8 个高铁站，形成了一张绵密的铁路网。随着不同的历史与技术变革，可分为多种车型，旅客们可以按照出差或者出游等目的选择车种。

024 许杰 —— 秘境车站小旅行

搭上火车可以瞬间体验到岛上的万千风情：一会儿看见了平原，一会儿就来到了都市丛林，又或者瞬间来到蔚蓝的海岸线。一个车站，一种风貌，一种台湾地道人情味。

恋物

040 乌仕明 —— 彩绘列车 缤纷出行

有机会到台湾来，无论在捷运、高铁或者台铁，许多不同的彩绘列车，保证会让你的视野焕然一新！彩绘列车，已经是台湾常见的一种形式，除了卡通人物、地方文化志，偶尔也会出现艺术家的大型创作。

046 洪致文 王禄融 —— 进击的铁道迷

在过往的年代里，台湾的火车承载了许多人特殊的情感，不管是旅途的回忆，或是乡愁的滋味，每个时代的人都有属于他们的铁道记忆。对铁道迷来说，收藏与火车有关的各种小物件，就是在收藏自己的铁道记忆。

056 戴震宇 —— 台铁建筑走透透

台湾的铁道建筑不仅包括了火车站，也包括那些桥梁隧道、车库仓库以及办公厅舍。岁月悠长，车站建筑也不会永久为人们服务。但当人们拾起记忆中的火车印象，车站建筑就是“故乡的记忆”与“乡愁的起点”。

068 黄子玮 —— 最终的归宿：铁道博物馆

近年来，台湾的铁道文化日渐获得重视，人们重新审视对于铁道历史建筑、老旧火车等文化遗存的态度，珍藏那些关于铁道的历史记忆和文化遗产逐渐成为共识。如今我们可以走进博物馆，去触摸曾经的那段历史。

074 许菲 —— 有故事的铁道故事馆

搭乘着台铁列车，驰骋于台湾的乡间和城区，不仅是台湾六年级生最为可贵的青春记忆，也是去往台湾的旅人们的美好经历。而让人生中的美好瞬间留下些追忆和寄托，恐怕是所有人都有小小心愿。

080 熊猫 —— 追火车的人

在台湾，有这么一群热爱火车的铁道迷。作为铁道迷的一员，你既可以到处拍摄与火车相关的照片；也可以搜集各式火车票、火车模型和邮票等藏品；或者去探究铁道线路和车站的历史。

故事

094 陈传兴 —— 台北车站

时代群像不止息的室内剧流动在液态场所中，一进入车站，人立即呼吸到异乡旅者的气息，换上布满旅尘的未来记忆外衣，流动和等待。

096 编辑手记：相隔 40 年的影像重逢

106 洪致文 —— 怀念的台铁淡水线与那个有着张雨生的夏季

在艳阳下，我走着从没走过的路，沿着铁道平行地一路踱向竹园去。途中，忽然听到卖汽水的小摊收音机里，传来了张雨生那首《我的未来不是梦》的歌声。这段封存于我高中记忆里的铁道之旅，是我对淡水线的最后告别。

112 阮义忠 —— 失落的铁轨 失色的梦

我要怎么度过今天，挨过明天？我的前途会是怎样？我的火车之梦就要兑现了，我毫无准备，我不知如何应对。泪水开始滴落两颊时，我攀住握把，踩上板阶，进入车厢，无声地饮泣。

122 刘克襄 —— 台湾铁路便当寄趣

在记忆中，便当从来不是什么好吃的美食，而是搭乘火车时填饱肚皮的食物而已。但在台湾旅行，若未吃到铁路便当，总觉得遍尝的美食少了一种。若未买到当地风味的，仿佛也未深入走访该地。

132 姚谦 —— 丢丢铜

车窗如镜，对映着忽然安静的人们肃穆的神情。我所有关于时空穿梭阅读的实体想象，都是从这里发展而来直到今天，那是一种瞬间永恒和仿佛无止境的联想。我童年的欢乐主题曲《丢丢铜》于是在脑中开始响起！

138 心生 —— 映画铁道

台北火车站频繁地出现在台湾电影中，它是城市与乡村的连接点，它是青春的彼岸，梦想的前方。当然它早已不是《恋恋风尘》中的样子，如今它以一个大都市火车站的姿态，站在那里，望向四面八方，慈祥，又冰冷。

146 寂地 —— 她的城

151 阮筠庭 —— 远方

环岛

154 旅人小柚 —— 台湾铁道沿线的恋恋风景

再次见到大海，是在大武站之后了。离开屏东来到了台东，见到的大海不再是巴士海峡，而是更加壮阔的太平洋。如果天气晴朗，太平洋的海水就如同水晶一般透亮，闪烁着蓝绿色的光泽。

启程





台湾铁道百年史话

台湾铁路之发轫，以 1887 年台湾巡抚刘铭传奏请修筑台湾铁路获准，于该年 5 月 20 日成立“全台铁路商务总局”为始。从历史来看，这百年来台湾铁路交通的发展，深远地改变了台湾的城乡发展。

文 / 洪致文——台湾师范大学教授，台湾铁道文化研究者

花东线普通列车（已于 2014-07-16 停驶）（摄影：刘弘志）

在过往的年代里，台湾的火车承载了许多人特殊的情感，不管是旅途的回忆，或是乡愁的滋味，每个时代的人都有属于他们的铁道记忆；而一代一代传承下来累积而成的，便是特有的铁道文化。

台湾铁路的历史，可以远溯至清时刘铭传的筹建铁道，因此，超过一个世纪的台湾铁道史话，便要从 19 世纪末说起。

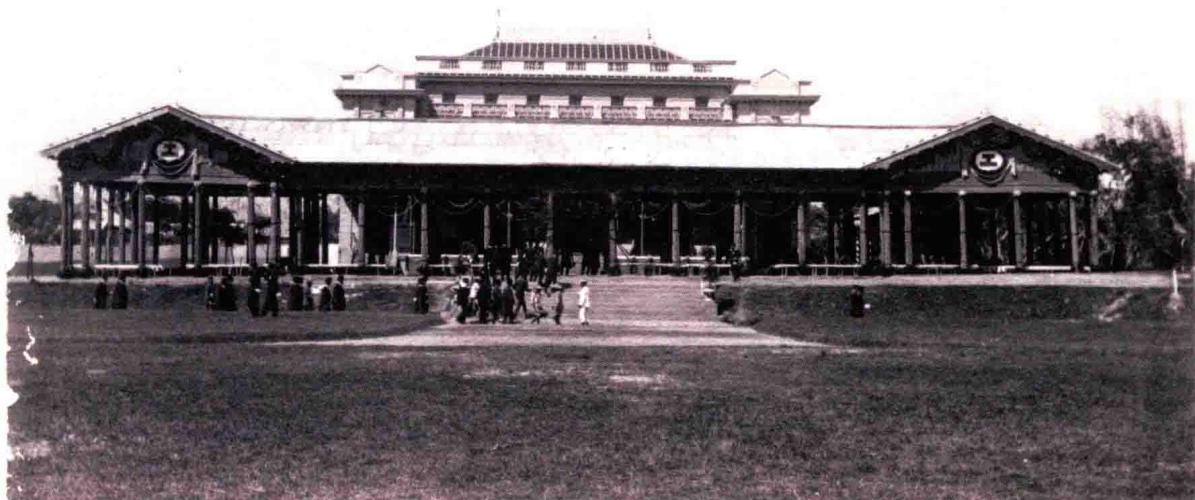
清代的台湾铁路

台湾铁路之发轫，一般都以 1887 年台湾巡抚刘铭传奏请修筑台湾铁路获准，于该年 5 月 20 日成立全台铁路商务总局为始。刘铭传为了兴建当时仍属高科技的铁道，聘请了英国与德国的工程师来协助筑路，并且购进欧洲的火车在台湾使用。

1890 年，台北至基隆段铁路率先完成，其中包含现在的台湾古迹狮球岭隧道工程。1893 年，台北至新竹段完工，台湾铁路在北部有了最初的规模。

刘铭传对于铁路的建设相当有“野心”，最初的计划即想建至台南。至其去职时，测量工作已进行到大甲，甚至大安溪、大甲溪之铁桥，亦已遣人测量。无奈继任者以工程艰巨为由，奏请停止兴建，台湾最早铁路的建设，便这样随着刘铭传的去职而流产。

清代的台湾铁路，对于传统汉民族社会的影响不大，因为其联络的区域只限于北部，所以在空间距离缩短上的冲击并不强，反而对行经之地会破坏风水的传说，是当时人们最普遍的“铁道印象”。



当时的蒸汽火车，沿用欧洲人喜欢替火车头取名的传统，有了“腾云”、“御风”、“超尘”等名号，十分有意思；而车票方面，以邮票加盖区间章的方式使用。这些都是清代台湾铁路相当耐人寻味的特色。

纵贯铁道的建设时期

1895 年《马关条约》签订，自此日本占领中国台湾长达 50 年，首任伪总督桦山资纪认为，纵贯铁道的兴建是统治上的“第一要务”。于是第二年便积极开展路线调查工作，除了中南部的新线外，还包括了北部清政府所筑路线的改线规划。

1898 年 2 月，基隆、八堵间的竹子岭隧道完工，狮球岭隧道便在用了不到 8 年的情况下功成身退。1901 年 8 月，由台北经艋舺、树林、莺歌到桃园的新线，亦取代了由大稻埕过淡水河，经龟仑岭到桃园的旧线。

日据时代的纵贯线兴筑，以南北两端同时施工的方式分头进行。其间受到了日俄战争的影响，岛内物资的南北运输需求增加，遂急造了一条作为“军用速成线”的轻便铁道应急。

1908 年 4 月 20 日，纵贯铁道全线完工。自 1899 年开工至此，花了近 10 年的时间，以及 2880 万台币的经费，终于完成了台湾近代历程上最重要的一项工程。从此以后，台湾南北的距离不再遥远，岛内一体的意识逐渐形成。

糖业铁道的兴起

在纵贯线全通前一年的 1907 年，台湾制糖会社获得了伪总督府的兴建许可，于该年的 11 月，完成了台湾第一条行驶蒸汽火车的糖业铁路。糖业铁路轨距为 762 毫米，亦可称为台湾此种尺寸铁道之祖。

随着台湾新式糖厂的一一兴建，相关的糖业铁道逐渐建立，部分有客运价值者，亦开始兼办营业。例如：新高制糖彰化至鹿港段；林本源制糖田中至溪洲段；大日本制糖虎尾至斗南、虎尾至北港、虎尾至西螺段；盐水港制糖新营至岸内、九曲堂至旗尾段；东洋制糖嘉义至北港、后里至大甲、斗六至大仑段；明治制糖嘉义至朴子、二



01

如今的纵贯线风光



02

台湾也有运盐的盐业铁路



03

虎尾糖厂满载甘蔗的糖铁列车





位于东台湾的窄轨台东线

01

1966年10月31日，为了庆祝蒋中正生日而开行的光华号列车



02

阿里山林业铁路



水至南投、番子田至佳里段；台湾制糖屏东至东港、屏东至里港、凤山至小港段；新兴制糖凤山至林子边段等全都在 1909—1912 年间开业，相当程度上弥补了纵贯铁道南北连接，缺乏东西向联络的缺憾。

基本上，糖业铁道自此之后，对于台湾乡村间的运输有着不可磨灭的贡献，直到 20 世纪 70 年代之后才逐渐式微。

环岛铁路网的第一次兴建

在纵贯铁道完成之后，日据时代的台湾伪总督府规划中，早有环岛铁路网的概念。1909 年，也就是纵贯线完工后的第二年，大批人马移往东部的花莲，开始兴筑花莲港至玉里段的铁路。这条铁道完成时铺的虽是轨距 762 毫米的窄轨，不过所有桥梁、隧道都是以 1067 毫米轨距火车的使用来设计与施工，当时希望有朝一日能把东部铁路与西部铁路连接在一起的企图不言而喻。

1917 年铁路顺利筑至玉里，并开始营业。同年，由八堵分支到苏澳的宜兰线铁路开始兴工；屏东线亦于 1914 年突破下淡水溪（今高屏溪）的天然障碍，续筑至屏东，1923 年延伸至溪州（今南州），称“潮州线”（因经大站潮州）。

1924 年 12 月，宜兰线全线完工；东部的台东线始于 1922 年先向台东开拓会社收购台东、关山段，1926 年完成玉里、关山段，整条台东线终告完竣。

此际，若再加上因山线运量快速增加，导致货物输运困难产生“滞货事件”，而于 1919 年开工，1922 年完成的海线铁路，台湾环岛干线之初期路网，1926 年便已全数完成。

地方铁道的兴建时期

基本上，当重要的干线完成之后，依附于它的地方铁道便会一一出现。

台铁的支线除了淡水线当初是为兴建纵贯线搬运资材所需而最早于 1901 年开通外，集集线是 1921 年年底就已完成的日月潭水电工程施工用铁道，因该工程陆续受到经济恐慌与关东大地震等影响，在 1923 年不得不暂停，后于 1927 年 4 月卖

给台湾铁道部门以筹措替代方案资金；而平溪线则是1929年收购自台阳矿业的原运煤铁路。

其他非台铁经营的地方铁道，还有1912年由嘉义至二万坪的阿里山林业铁路（1914年通至今天的阿里山旧站）；1924年由罗东至土场的罗东林铁；1921年由万华至新店，台北铁道株式会社经营的新店线及1924年由丰原至土牛、贮木场，台中轻铁株式会社经营的铁道。

它们的兴建与营业，除了载客的目的外，其实产业上的需求才是主因。尤其是依附于林场的铁道，林木资源的输出，恐怕要比载客重要许多。

二战阴影下的台湾铁路

日本发动全面侵华战争后，台湾铁路也开始笼罩在战争的阴影下。当时台湾铁道部门公报的机务部分全列为机密而空白，战时体制的影响即可想见。

1934年左右，通往台北日军海军航空队新竹飞行场的支线开始兴建；1940年7月，为了东港飞行场需要而建的东港线完工开始营业；1941年屏东线延伸至枋寮……都或多或少与军事考虑有关。除此之外，军用的战备铁道亦颇多存在，只因当时列为机密，一般民众较少知道。

不过，在日本备战政策下，台湾地区积极建设工业，在1936—1940年间，因为工业的运输需求，倒是出现了不少直通工厂的专用支线。像台拓系统于1939年在苏澳成立的台湾化成会社水泥工厂，日本浅野系统于1940年在高雄成立的台湾水泥会社，便都有专用的铁道。1941—1945年“大战工业动员”期间，1943年成立的台拓化学会社于嘉义所设工厂，便有一条相当有名的工业用支线。此外，日本海军第六燃料厂在新竹、新高与高雄的三大设施，也都有相衔接的铁道。

二战时期，日本将整个台湾岛拖入了战争；为了军需，急造了不少战备之用的铁道，其后，因为钢料紧缺，又怕被盟军登陆后利用，又拆除了林边、枋寮间的后段屏东线，以及淡水线的新北投支线。有些拆掉的钢轨，也被用在一些军事设施上，被称为“铁轨出征”。至于已开工兴筑的竹东线、东势线，亦因钢料等资材不足，直到二战结束仍无法完成。



01

二战结束后，许多日本统治时代制造的蒸汽火车依然持续使用

