

生活 9 台灣

阿里山

THE MONOGRAPH OF ALISHAN FOREST RAILWAY

森林鐵路紀行

洪致文·著

BY HUNG CHIH-WEN

台灣最浪漫的國寶鐵路、
國人最疼惜的森林小火車、
人類共有的鐵道文化財、
世界鐵道史上的火車登山奇蹟。



謹以此書獻給

不畏艱苦忠實紀錄

阿里山林鐵早年樣貌的鐵道界前輩，

以及最支持我的

阿公、阿媽、爸爸、媽媽和妹妹珮文。



37.73



生活 9 台灣

阿里山

87.1/6

THE MONOGRAPH OF ALISHAN FOREST RAILWAY

洪致文◆著 BY HUNG CHIH-WEN

森林鐵路紀行



【序】

專業鐵道的價值與魅力



《林務局局長》

何德宏

阿里山森林鐵路自民國元年通車以來，對於林業與地方經濟之發展貢獻卓著且蜚譽國際素為國人所喜愛，不僅是臺灣現存較為完整的專業鐵道，其特殊構造之傘型齒輪直立式汽缸蒸氣機車與三進三退的「之」字形路段、螺旋而上的獨立山段，以及行經熱、暖、溫三帶林相變化等多樣性之風光，更為鐵道迷所鍾愛，也造就了阿里山森林鐵路獨特之地位，而成為重要的產業文化資產。

阿里山森林鐵路既屬產業文化資產且具國際觀光之重要性，其保存除了維持正常營運外，亦需佐以文獻之整理，以彰顯先人之功蹟與事務之興衰過程。今欣聞年輕的朋友、資深的鐵路作家洪致文君，在完成「臺灣鐵道傳奇」與「臺灣火車的故事」後，以阿里山森林鐵路為主題，從阿里山林鐵緣起進入阿里山林鐵全線大追蹤，忠實的摘記阿里山林鐵現存火車紀錄，在圖文並茂中完成「阿里山森林鐵路紀行」，帶領讀者領略阿里山森林鐵路的價值與魅力，其用功之深在文中表露無遺。本人忝為林務局負責人，阿里山森林鐵路之經營管理為本局重要業務之一，在欣喜本鐵路廣受注目垂愛之餘，亦感任重道遠，冀望此書之出版，能夠喚醒大眾對此一文化資產之重視，使阿里山森林鐵路得以永續保存營運。



【序】

火車是他的 忘年知交



《中國時報寶島版主編》

洪致文

寶島版從七十九年四月創刊到現在，有件事一直是湯碧雲、謝秀麗和我三個「編輯臭皮匠」不得不「沾沾自喜」的，那就是，在我們無所不用其極地挖掘、打探加「激將」下，許多很少寫、從不寫、甚至從不敢想自己可以寫的朋友，紛紛振筆大作，其中有幾位還成了寶島版的「當家寫手」呢！

洪致文就是其中的一位，而且是最年輕的一位。

當年，我們循台大火車社找到洪致文的時候，他還是個「新鮮人」呢！四年下來，他不但在寶島版勤勞耕耘、終於開花結果（連出三本火車專門論著、又得金鼎獎），而且又以漂亮的成績從大氣科學系畢業。（我們曾叮嚀他，切莫「邊寫邊『當』」，他為讓我們放心，每次拿書卷獎，一定打電話來通報。）我們就說，有一天寶島版的「寶島後生」專欄（報導風格獨具的有為青少年），應該來寫洪致文。

洪致文雖然年輕，但寫起文章來，架式可老練得很，古今中外的火車資料，好像隨使用根小指頭就可以挑一串出來用；而且，他對台鐵各種有關火車的制度設

施，都能提出別有見地的批評建言，真的是一副「老資格」的樣子，怪不得常有讀者猜他是鐵路局退休的火車專家。

讀者也算猜對了一半，他真是個火車專家。姑且不談他論著的份量，舉幾個小例子來說吧！

我近年改搭火車通勤，和洪致文碰面時，我常做乘客「觀察報告」，每次我說幾點幾分的火車如何如何，他就會指出，那是××型、××次的××車，起訖站各在哪裏，關於那班車為什麼常臨時停車、為什麼容易誤點……等等，他都能提出「很有學問又很有根據」的詳細說明。

還有，去年五月我去南非旅行，行程中有一段別緻的Rovas Rail蒸汽火車之旅，我想這洪致文一定有興趣，於是就抓了一疊資料要留給他，回來後，我打電話告訴他這回事，一談才知道人家他對南非的蒸汽火車史，和各國的火車觀光資源，早就瞭如指掌了。

這些年處理洪致文的稿子，我覺得特別有意思的是，他常會用一些十分嚴重（在我看來）的詞句來表達他對火車諸事的感受，叫我忍不住要攔下筆，像唱戲般朗誦給同事們聽，把大夥兒笑得東倒西歪。

例如，對於他拍到某些火車過橋或會車的鏡頭，他會讚嘆那是「千載難逢」的寶貴機會；看到老火車任憑風吹雨打、沒被妥善保存，他會痛責有關單位是「糟蹋台灣鐵道文化財」的「不肖子孫」；當他隨公視節目製作小組去阿里山，看到蒸汽火車「重現江湖」、在青山翠巒間呼嘯前進，他傳回來的稿子上說，那真是「歷史性的一刻」、叫人感動得「熱淚盈眶」；他發現一批改裝的新火車，編號上有點混淆，他便預言那「勢必造成台灣客車史上的一個謎」……。

本來，我一直以為洪致文這種筆法實在「有點誇張」，為避免讀者覺得「不真實」，我常仔細幫他修飾一番，但久而久之，我漸漸明白，洪致文說的都是「實話」，對他來說，那一點也不誇張，他的感受真的就是那樣。因為，在他眼中，火車不只是火車而已，火車差不多是他一個落魄的忘年知交。

由於他深知這位忘年知交的貢獻、風采與曾有的榮華，所以，他多麼不忍「他」今日的不被了解，他相信自己有責任為「他」爭取應有的尊敬。

我想，洪致文之所以能成為寶島版的「當家寫手」，而且寫到開花結果，不只因為他愛寫又會寫，更因為他對火車的這份心意與情義吧！

【序】

永遠的阿里山森林鐵路



張敬
Chris Wen-Hung

在台灣眾多的鐵道中，阿里山森林鐵路無疑是最負國際知名度的一條，尤其在阿里山公路尚未通車之際，它更是中外遊客登覽阿里山的唯一管道。

早期，日本的鐵道迷對於阿里山鐵路有著異常豐富的攝影資料紀錄，這或許是因為這條東亞唯一的真正高山鐵道，有著特殊的迷人風貌，特別是它那直立汽缸蒸汽火車的魅力，更是鐵道迷所不能抵擋的誘惑。

在台灣的近代歷史中，大略可分為一八九五年以前的清朝時代、一八九五年至一九四五年的日本時代，以及光復後的民國時代。鐵路，這種近代化的交通工具，真正被大量引進寶島台灣，並且廣泛運用，其實是在日本領台的時期。在阿里山的大森林被發現之後，運送伐下林木的鐵道即立刻被計畫積極興建。因為若沒有了運輸的交通工具，伐下的珍貴木材堆在山上仍是不可用的資源，因此在一九一二年嘉義至二萬平段首先完成，一九一四年更延伸到今阿里山舊站處，為阿里山的伐木事業邁開了第一步。

阿里山鐵路的火車形態，打從開通之初即異於台灣的其他鐵道。由於日據五十年是台灣鐵路興建最多、也最快的一段時期，因此無可避免地擺脫不了日本風格的限制。然而阿里山森林鐵路卻大異於此，它美國風味的LIMA製直立汽缸蒸汽火車，以及木構橋樑，一直給人美國大森林中運材鐵道的感覺，而這或許也是它那樣吸引人的原因。

在時代不斷進步，蒸汽火車也從林鐵本線上引退之後，整個阿里山鐵路的風格便有了極大的轉變。「紅色的小火車」——不管指的是內燃機車或者是客車，即成了這條鐵路的新代名詞。直到阿里山號冷氣客車的登場，更把民國七〇年代豪華、暴發戶式、與森林鐵道格格不入的庸俗旅遊文化，帶進了這處台灣數一數二的觀光旅遊地，而阿里山鐵路的經營，也在抓不住遊客心理的情況下漸走下坡。

如果您耐心地閱讀完這本書，或許您將會深深體會，搭阿里山小火車一路晃上山，其實是來此旅行的目的，而不再是趕集似地為了登上山而不得不經的過程。如果要比速度，輕便鐵道先天的限制即不是公路的對手，但它一路上熱帶林、暖帶林、溫帶林的林相變化，以及三進三退的之字形路段、螺旋爬山道，都是搭小火車一道一道端出來的好菜。如果您坐的是公路汽車，飛快地上山，除了速度上滿足了快感外，其實是一無所獲啊！

如同前面所述，早年外國的鐵道迷（尤其是日本鐵道迷）對於阿里山林鐵有著非常豐富的紀錄，相較於台灣的其他鐵道，它當真是集三千寵愛於一身。然而，在阿里山最有特色的蒸汽火車不再行駛、中興號也實質地引退了之後，外國的鐵道迷對它已是興趣缺缺、毫無吸引力。

我們這條被國人稱之為「國寶鐵道」的阿里山森林鐵路，並不能永遠要藉由外國人之手才能留下點紀錄，在國內鐵道趣味的推廣逐漸成氣候的今天，該是我

們自己來保存它的時候。因此，這本書便是筆者在預定的主題：「二十世紀末的阿里山林鐵」下，所撰寫而成的一本專書。當然，就如同早年外國鐵道迷關懷我們的阿里山鐵路一般，在這本書中，我亦放入了一章介紹有關阿里山鐵路姊妹鐵道——日本大井川鐵道的報導，除了藉以拓展台灣鐵道界關懷世界其他國家鐵道的視野外，也期望林務局、政府或國人，能夠從中發現：「原來鐵道還可以這樣經營的！」

另外，在這本書中亦第一次放入了「時刻表之旅」的研究表達形態，相信這對大多數的火車迷來說，會是十分新鮮的接觸。

而如同筆者的前二本拙作：《台灣鐵道傳奇》及《台灣火車的故事》一般，這本書也非常偏重在相片的整理與圖像的表達上。近些年來，台灣研究已成為一門顯學，以昔日圖片來建構歷史，更是許多研究者所致力的目標。所以，這本書在編輯上，我們更肯定了這種「圖文並重」的方向。雖然說，絕大部分的相片仍是近幾年所拍攝的，然而相信在幾十年之後，這些圖片便將成為後人了解二十世紀末阿里山鐵道的一個重要管道。

「變化快」、「隨時會消失」，這是許多台灣珍貴的文化財所共同面臨的悲慘宿命，所以用相機忠實地記錄下來，是現階段唯一能作的選擇。然而，有不少同好在拍攝火車、鐵道之際，無時無刻不以展現鐵道之美為標的，這麼一來，時常會造成某些方面的偏失，而使得記錄意義降低。就以阿里山蒸汽火車為例，所有的照片幾乎全部集中在它有直立汽缸的那一側，另一邊的平凡無奇，就幾乎沒有照片留存下來。這種重點式的偏重，往往便會造成圖像記錄上的死角。所以，在這本側重鐵道記錄的書中，除了美麗、壯觀的鐵道攝影作品外，我亦不可避免地加入了一些殘破、甚至不美觀的攝影紀錄，相信這對往後的研究者來說，必定會有所助益。

我們的阿里山鐵路，正在社會的變遷中逐漸沒落。然而我相信：讓阿里山的火車永遠奔馳下去，一定是所有生長在這塊土地上的人們所共同的心願。就讓我們永遠地保存這條「國寶鐵道」，讓它成為全人類所能共享的貴重鐵道文化財吧！

——1993.12.于達觀畫室

貴重な鉄道文化財

阿里山森林鐵路

高橋晴路 ● 譯
洪致文 ● 文

太平洋の西側に位置する美しい「宝島」台湾は、数多くの不思議な文化を留めている。鉄道文化もその一つである。台湾の歴史は、1895年以前の清朝時代、1895年～1945年の日本統治時代、及び1945年以降の国民政府時代と、全部で3つに分けられる。そのために台湾の地には、中国伝統の寺廟や日本風の神社、そして米国文化の影響を受けた近代西洋文明など、様々な文化遺物が残されている。

しかしながら、台湾の鉄道の発展過程から言って、勿論日本領時代がとりわけ輝かしい時期であり、かつ最も重要な建設の段階であった。阿里山の大森林資源が発見されてから1912年に嘉義～二万平の木材を運搬する森林鉄道が完成し、1914年には更に沼の平（現阿里山旧駅）まで延長され、東アジア随一の高山鉄道となった。

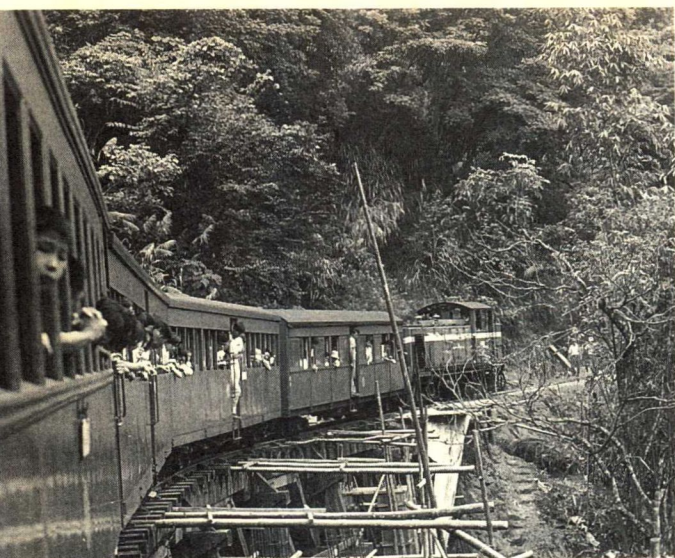
阿里山鉄道の車両のスタイルは、開通当初からその他の台湾の軽便鉄道の日本風とは違い、アメリカ流の特色に満ちていた。主な原因はやはり米国のライマ(LIMA)社で製造されたシェイ(SHAY)式SLのためである。時代が次第に進歩してゆくなか、阿里山森林鉄道の趣きも、SLの引退に伴い徐々に変わっていった。

日本から購入した一代目の黒く塗装された内燃機関車は、日本の関東鉄道のDD 502のような雰囲気があり、続いて輸入した赤い塗装のDLは、ただ軸配置が違うほかは、日本のDE10の縮小版といえなくもない。一方旅客車には、多くの「バス窓」の客車や中興号DCがあり、それもまた阿里山鉄道の現代の姿である。

駅舎の方は、現在使用中の日本風の本造駅舎は僅かに竹崎駅のみだが、北門・鹿麻産・奮起湖の三駅の建物もまだ残存している。阿里山新駅は伝統の中国北方の宮殿式建築であり、全く異なっている。

以前から、日本人の阿里山鉄道についての写真資料は異常なほど豊富で、日本の鉄道愛好家が阿里山鉄道の往年の様子を記録したその貢献度は、台湾の人よりかなり大きい。だが台湾島内の鉄道趣味が普及してゆくにつれて、当地台湾の鉄道ファンの数も日増しに増えつつあり、ようやく自らの手で鉄道文化を保存することの重要性に気づいたのである。本書は、この様な状況の下で、二十世紀末の阿里山森林鉄道を記録しようとして書かれたレポートである。

ここに筆者は、早くから苦勞を厭わずに台湾・阿里山鉄道のために記録をなした数多くの所先輩に、謹んで本書を捧げるものである。「国宝鉄道」ともいわれる阿里山鉄道を、永遠に保存し、全人類共有の貴重な鉄道文化財にできればと願う。



目 錄

- 【序】專業鐵道的價值與魅力 ◆何德宏
【序】火車是他的忘年知交 ◆夏瑞紅
【序】永遠的阿里山森林鐵路 ◆洪致文
【序】貴重な鐵道文化財 ◆高橋晴路 譯

第1章

阿里山林鐵緣起

- 16 ——— • 天然的森林國度
18 ——— • 阿里山事業的開發與經營
22 ——— • 巨木倒下成「鳥居」

第2章

阿里山林鐵全線大追跡

- 28 ——— • 本線
91 ——— • 阿里山上的林鐵支線
95 ——— • 功成身退的林場線

第3章

阿里山林鐵現存火車全紀錄

- 107 ——— • 阿里山的蒸汽火車
120 ——— • 阿里山柴油車
131 ——— • 阿里山林鐵的客車
146 ——— • 阿里山林鐵的貨車

第4章

阿里山林鐵時刻表之旅

- 152 ——— • 日據時代

- 156 ——— • 民國四十年代
- 160 ——— • 民國五十年代
- 164 ——— • 民國六十年代
- 166 ——— • 民國七十年代
- 171 ——— • 民國八十年代

第5章

日本大井川鐵道紀行

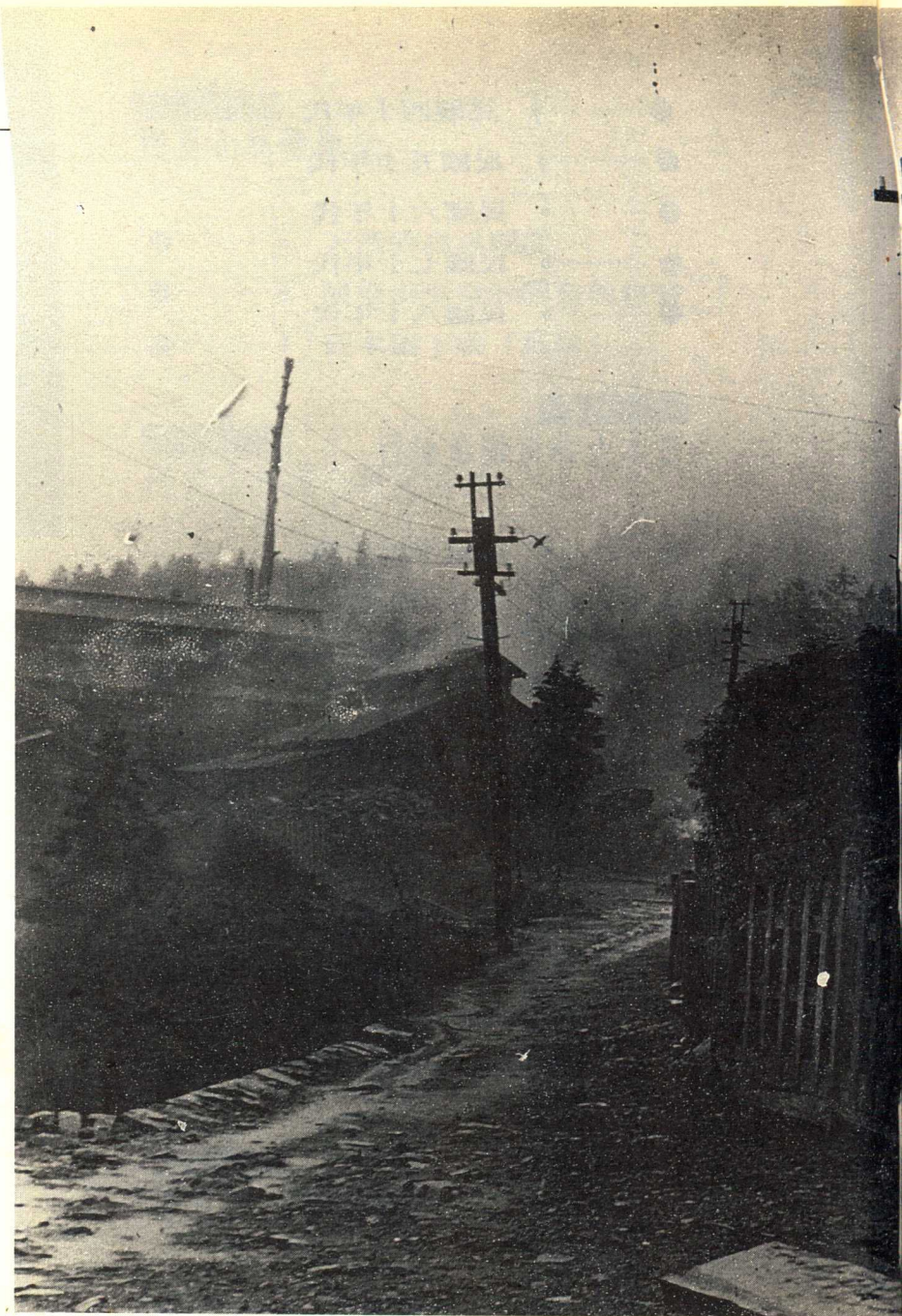
- 174 ——— • 收舊車展生機
- 178 ——— • 大井川本線
- 180 ——— • 大井川鐵道的保存電車
- 182 ——— • 井川線
- 186 ——— • 搶手的乾癮票
- 187 ——— • 阿里山火車既羨又妬

- 188 ——— 【附錄①】 阿里山林鐵的各式車票
- 194 ——— 【附錄②】 阿里山林鐵八十周年紀念車票
- 196 ——— 【附錄③】 日本大井川鐵道發行的阿里山鐵道紀念車票
- 198 ——— 【附錄④】 有關阿里山林鐵的各式收藏品



第1章

阿里山林鐵緣起





●民國三十九年時阿里山站附近伐下林木遍地的情景。《洪致文／藏》

天然的森林國度

寶島台灣因為地形上、氣象上的因素，可以說是個天然的森林國度。中央山脈在台灣地理上中央軸線較偏東的位置，形成東西部間高聳屏障的分水嶺。由於地勢的高度變化，使得地理上橫跨熱帶、暖帶的台灣，還擁有了溫帶林相、甚至寒帶林相的特色。

清朝時代的台灣，一如光復初期的情況，毫無所謂的林業政策可言。唯一的理念，就是有樹就砍、有錢就賺。所以清朝時代的寶島森林，除了原住民居住的山地區域尚可獲得保留外，原住民勢力範圍外的地方，滿是漢人濫伐亂墾的遺跡。

一八九五年日本從甲午戰勝簽訂的馬關條約中，正式取得了台灣的領有權。日本雖將台灣視

為殖民地來統治，但實則在永續經營的理念中，加入了前所未有的國土保安、水土保持、伐木造林並重的理念。以日本人當年要砍伐一株千年巨木為例，基於對大自然的崇敬與感恩，都要先舉行祭拜儀式以表尊重。阿里山上到今天都還留有一座「樹靈塔」，正彰顯了這種敬天畏天的精神。

而日據時代日本人主政下的伐木政策，也是以伐木不伐樹頭、不造成連根拔除為原則。因此要砍倒一棵樹，必得先在其周圍架一高台，伐木工人爬上高台鋸木，僅取中上層樹幹，下層根部以有水土保持的功效而不得砍除，將伐木所造成的傷害降到最低。

日本人當年開發林場，將台灣特產的珍貴林

●小塔山。1993.6. 《洪致文／攝》

