

# 奔馳百年 阿里山森林鐵路的故事

蘇昭旭 著



行政院農業委員會

林務局

ISBN 978-986-04-2791-2



9 789860 427912

GPN : 1010302157

〈林務局局長序文〉

## 阿里山森林鐵路 具有世界遺產潛力的瑰寶

阿里山森林鐵路誕生於西元1912年，原是為了開發森林資源而建造。時代推移，不再以運送木材為目的，轉變成探索阿里山森林之美的交通載具，然而，阿里山森林鐵路之珍貴文化價值已漸為國人所肯認，是以，吾人必須戮力永久動態保存以為台灣歷史的見證，並妥為經營，讓世代人藉由體驗豐富深厚的森林文化。

感謝蘇昭旭老師多年的研究與呼籲，讓越來越多的人認識阿里山森林鐵路的特色。經過蘇老師的彙整分析，阿里山森林鐵路同時具有多項全球鐵路罕見的特色：（一）傘型齒輪直立式汽缸蒸汽火車（二）獨立山螺旋登山路段（三）之字形登山鐵路（四）熱帶、暖帶、溫帶的林相特色（五）亞洲最高的窄軌登山鐵道。阿里山森林鐵路的獨特風貌，相較於全世界的鐵路，毫不遜色。

知名紐西蘭世界遺產學者Paul Mahoney 先生，於2013、2014年受文化部文化資產局邀請，訪問阿里山森林鐵路，提出阿里山森林鐵路與其他國家林業鐵路之比較研究報告，對阿里山森林鐵路讚譽有加。在Paul Mahoney先生的比較研究中，分別以「傑出價值」、「真實性」、「完整性」、「保護及管理」等面向，對全世界的林業鐵路進行評分。很榮幸地，阿里山森林鐵路在他的研究中，位列第一。林務局也據此開始與文化部、嘉義縣政府、嘉義市政府共同推動「申請阿里山森鐵為世界文化遺產」之工作。

其實，自阿里山森林鐵路開始建造以來，就面對了各樣的困難，經過前人不屈不撓的努力，始有今天的風貌，迄今營運已百年。未來，藉由蘇昭旭老師此書提綱挈領將森林鐵路之美，以簡捷而全面鋪陳的敘事方式，展現無盡的魅力與風華，凡欲探森林鐵路究竟，本書允為一把精良的鑰匙。



〈林務局嘉義林區管理處處長序文〉

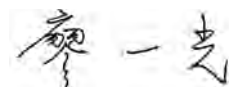
## 阿里山森林鐵路的過去、現在與未來

自1906年開始興建以來，阿里山森林鐵路常面對許多挑戰。最早原由日本藤田組開始施工，後因考量建設成本高過林產收益而暫停，於1910年改由台灣總督府接手興築阿里山森林鐵路，1912年12月25日由嘉義至二萬平正式通車，1914年3月14再延伸至沼平車站。調查及建設期間有許多人為這條鐵路而努力，如小池三久郎、河合錦太郎博士等。也有不少幕後英雄因而犧牲，在二萬平設立有「從七位進藤熊之助君殉職碑（古蹟）」及「工學士二宮英雄君之碑」，另在阿里山寺（慈雲寺）前立有「殉職者紀念碑」，以紀念許多不為人所知的現場工作人員。

感謝蘇昭旭老師所寫的這本書，讓讀者更容易了解阿里山的過去及現況，對阿里山森林鐵路建立綜觀之認識，也讓我們不輕易忘記前人的付出與奮鬥。

目前，阿里山森林鐵路雖然已委由鐵路專業的「台灣鐵路管理局」代為營運，但本處仍持續努力，在財務上及行政協助等各方面給予台鐵局支持，期使阿里山森林鐵路能更加安全，提供旅客更好的服務。

此外，本處亦不斷加強與世界各國的聯繫，繼1986年與日本大井川鐵路締結姊妹後，在2013年4月20日，阿里山森林鐵路再與日本黑部峽谷鐵道締結姊妹，雙方來往密切，為雙方情誼建立良好的關係。蘇昭旭老師也在其中貢獻許多心力。未來將再拓展我們的目光及視野，嘗試與各國知名鐵路建立友誼，提高阿里山的國際知名度，並見賢思齊，讓阿里山森林鐵路能更加提升，以期達成永續經營及登錄世界遺產的目標。為達成此一目標，也需要大家的認同、支持與鼓勵。所以也期望能透過本書的出版，讓更多人認識阿里山森林鐵路，進而能夠喜愛她，愛護她，共同為她的永續未來而努力。



〈作者序〉

## 建立阿里山森林鐵路的國際觀

阿里山森林鐵路誕生於1912年，主線不過短短72公里，從平地爬升到海拔2,274公尺，沿途歷經熱、暖、溫三個林帶，風景美不勝收，享譽國際。它是臺灣產業鐵道開發的歷史縮影，也是人類沿襲十九世紀產業鐵道技術的重要史蹟。該類登山鐵道，多半在二十世紀中葉因產業轉型而迅速沒落，阿里山森林鐵道歷經百年營運迄今，等同人類登山鐵道技術的歷史縮影，深具保存之價值。

人類建造登山鐵路最密集的年代，大約是從1869年到1912年。隨著工業革命後期，需要的原物料大增，1869年美國華盛頓山鐵路，是全球第一條齒軌登山鐵道，緊接著1871年瑞士Rigibahnen通車，後面包含英國（印度大吉嶺鐵路），德國，奧地利，都是密集於這段時間完成。不過隨著1903年飛機被發明，人類要跨越地形障礙，有更好的抉擇。1914年～1918年一次世界大戰爆發，航空器不但成為作戰武器，更促使民用航空業發展，坦克車與柴油引擎技術進展，汽車也大行其道。從此以後，全球登山鐵路的發展就沒落了。

在當時日本帝國統治之下的台灣，為了林業資源開發，1912年12月25日通車的阿里山鐵路，除了齒軌以外，幾乎集合所有成熟的工法技術於一身，後來海拔高度還超越印度大吉嶺，1915年締造日本帝國鐵道最高點（塔山站2,346m），以及1934年當時亞洲鐵道最高點（東埔站2,584m）。如今祝山站2,451m，更是台灣鐵路最高點Top of Taiwan。而1912年8月1日通車的少女峰鐵路，也有著異曲同工之妙，沒有使用蒸汽火車，還創新使用三相交流電的木造齒軌電車，而且少女峰站3,454m，改寫Top of Europe歐洲鐵路最高點迄今。換言之，台灣阿里山鐵路與瑞士少女峰鐵路，可以說是整個人類登山鐵道史後期的代表作，因此1912～2012年，這一百週年顯得意義非凡。

這些年來，我總是在演講公開場合，呼籲政府務必重視台灣阿里山鐵路。我也在阿里山森林鐵路一百週年紀念文獻三大本書裡

▼穿越竹林的中興號（蘇昭旭 繪）



面，完整提列全球百大登山鐵道的研究統計，阿里山森林鐵路有多項工程數據是名列前茅。在海拔最高點與海拔落差這兩項，超越目前所有聯合國教科文組織UNESCO登錄的世界遺產鐵路，它的普世價值，實在不應該被如此忽略。走過莫拉克風災的阿里山鐵路，也預計於2015年全線通車，此時此刻的宣導，更顯得意義非凡。

過去國人常以「高山青、澗水藍」的歌謠，還有雲海、日出、晚霞、森林及鐵道「五奇」的美景觀點，來看待阿里山鐵路，視野無法打開，甚至只重視交通的工具價值，觀光的經濟利益，往往陷入一種錯誤的迷

思。因此，為了能夠跳脫這樣的在地觀點（Local view），提升到全球普世價值（Universal Value）的層次，林務局特別製作了這本書，做為認識台灣阿里山鐵路的宣導教材。

敝人何其榮幸負責撰寫，將阿里山鐵路的重點濃縮成冊。期望這本贈閱的口袋書，能帶給國人對阿里山鐵路更深層的認識，更開闊的國際視野，不論是對國人宣導，或是在國際宣傳，都是為阿里山鐵路登錄世界文化遺產預做準備，成就阿里山鐵路成為國際知名登山鐵路的大格局。

蘇昭旭 謹識

# 目錄

〈序 一〉  
〈序 二〉  
〈作者序〉

<b>第一篇 認識阿里山森林鐵路</b> . . . . .	6
享譽全球的阿里山森林鐵路 . . . . .	8
阿里山森林鐵道的特色與價值 . . . . .	10
阿里山森林鐵道的過去與現在 . . . . .	16
鐵道支線盛名猶勝登山本線 . . . . .	20
<b>第二篇 阿里山森林鐵路的景觀導覽</b> . . . . .	22
平地段鐵路之行 海拔 30m ~ 127m . . . . .	24
熱帶林鐵路之行 海拔 127m ~ 800m . . . . .	26
獨立山螺旋線 . . . . .	28
暖帶林鐵路之行 海拔 800m ~ 1,800m . . . . .	30
之字形登山路段 . . . . .	32
溫帶林鐵路之行 海拔 1,800m ~ 2,274m . . . . .	34
森林鐵道支線 海拔 2,274m ~ 2,451m . . . . .	36

<b>第三篇 阿里山森林鐵路的百年興衰</b> . . . . .	40
伐木運輸為主的日據時期〈1912 ~ 1945 年〉 . . . . .	42
運材載客並行的光復初期〈1945 ~ 1963 年〉 . . . . .	44
停止伐木並轉型觀光鐵道〈1963 ~ 1982 年〉 . . . . .	46
阿里山公路通車鐵路衰頹〈1982 ~ 1999 年〉 . . . . .	48
九二一大地震之後的復興〈1999 ~ 2008 年〉 . . . . .	50
民營化與八八水災的重創〈2008 ~ 2010 年〉 . . . . .	52
政府接手後林鐵浴火重生〈2010 年起迄今〉 . . . . .	54

<b>附錄</b> . . . . .	56
阿里山森林鐵路的路線導覽 . . . . .	56
阿里山森林鐵路的歷史年表 . . . . .	58
參考文獻 . . . . .	62

# 第一篇 認識阿里山森林鐵路



## 享譽全球的阿里山森林鐵路

阿里山向來是台灣最富盛名的觀光景點之一，更是名聞中外的風景勝地。阿里山的森林、日出、晚霞、雲海與鐵路，並稱阿里山的「五奇」，而這五奇中又以森林鐵路最富盛名，可謂國寶級的文化資產。1912年阿里山鐵道通車初期，是為了將阿里山豐沛的林業資源運下山去，是一條以伐木為主的產業鐵道。1920年後應沿線居民的需要，開行混合列車兼營客運。但1945年台灣光復後，由於原始林已過度砍伐，伐木難以為繼，故自1963年起停止自營伐木，標售林班地，改善森林鐵路朝觀光鐵道發展。如今這條與中華民國同歲的鐵道，歷史已經百年。

阿里山森林鐵路無非是台灣產業鐵道開發的歷史縮影，也是二十世紀初人類沿襲十九世紀產業鐵道技術的重要史蹟。該類林業鐵道史蹟，多半在二十世紀中葉因產業轉型而迅速沒落，全球所剩無幾，阿里山森林鐵道歷經百年營運迄今，等同於二十世紀亞洲產業鐵道開發的歷史縮影，深具保存之普世價值。尤其阿里山鐵路包含世界登山鐵道五大工法的其中四項，以獨立山的螺旋線與塔山前方的之字形路段，最為膾炙人口。尤其當今全球五條世界遺產鐵路，1998年奧地利Semmeringbahn及1999年印度Darjeeling Himalayan Railway，到2008年瑞士Bernina and Albula bahn，登錄世界遺產後，看似平凡的螺旋線與之字形路段，更足以驗證阿里山鐵路，是條偉大的鐵路工程。

民國92年，阿里山森林鐵路，被文建會評選為台灣世界遺產潛力點的第一類，阿里山更是順理成章地，成為台灣觀光與文化的代表。即使同年3月1日，不幸發生新站至神木間的重大意外事故，共造成17人死亡，亦不能減損其歷史地位與重要的文化資產角色。誠然，阿里山鐵路並非世界三大登山鐵道之一，本人曾在世界山岳鐵道兩本書中也做了說明；然而，對多數人而言，阿里山只是一個歷史悠久的觀光勝地，阿里山小火車是一個充滿浪漫情懷卻已經過時的交通工具，沒有非搭不可的必要。因此，這條誕生於民國元年的

台灣產業鐵道，曾因伐木運材而繁榮興盛，也曾因特殊景觀和登山火車而享譽世人，但如今卻由於不敵公路的競爭與天災的襲擊，而面臨經營與存續的危機。回首歷史，面對未來，阿里山森林鐵路如能成功轉型，跳脫原始交通工具之定位，以文化資產的角色重獲新生，甚至登錄世界遺產，不只將因為世界遺產之名，大幅提升其地位，解決經營危機，更將引領台灣觀光走向國際舞台。

### 阿里山鐵路與世界遺產鐵道所使用的工法比較表

鐵路名稱	一百八十度大彎	迴圈型與螺旋型路線	齒軌式鐵路	之字形折返路線	特殊設計的登山火車	軌距 (mm)
臺灣阿里山森林鐵道 Alishan Forest Railway	★	★		★	★	762
奧地利薩瑪林山岳鐵道 Semmeringbahn (1998年登錄世界遺產)	★					1435
瑞士伯達納與阿布拉線 Bernina bahn, Rhaetian Railway in the Albula (2008年登錄世界遺產)	★	★				1000
印度大吉嶺喜馬拉雅鐵道 Darjeeling Himalayan Railway (1999年登錄世界遺產)	★	★		★	★	610
印度寇卡西姆拉鐵道 Kalka Shimla Railway (2008年登錄世界遺產)	★					762
印度尼吉里登山鐵道 Nilgiri Mountain Railway (2005年登錄世界遺產)	★		★		★	1000

### 阿里山森林鐵路與世界遺產登山鐵道的基本資料比較表

鐵路名稱	通車年	主線長度	海拔的最高點	海拔的最低點	最大坡度	鐵路軌距
臺灣阿里山森林鐵道 Alishan Forest Railway	1912	71.9 km	2451m 祝山站	30m 嘉義站	6.25%	762 mm
奧地利薩瑪林山岳鐵道 Semmeringbahn (1998年登錄世界遺產)	1854	41.8 km	898m Semmering Tunnel	495m Gloggnitz	2.5%	1435 mm
瑞士的阿布拉線 Albula bahn (2008年登錄世界遺產)	1903	67 km	1820m Albula Tunnel	604m Reichenau-Tamins	3.5%	1000 mm
瑞士至義大利的伯達納線 Bernina bahn (2008年登錄世界遺產)	1910	60.7 km	2253m Bernina Ospizio	429m Tirano	7.0%	1000 mm
印度大吉嶺喜馬拉雅鐵道 Darjeeling Himalayan Railway (1999年登錄世界遺產)	1881	86.0 km	2257.6m Ghum	113.8m New Jalpaiguri	5.55%	610 mm
印度寇卡西姆拉鐵道 Kalka Shimla Railway (2008年登錄世界遺產)	1903	96.54 km	2076m Shimla	656m Kalka	3.0%	762 mm
印度尼吉里登山鐵道 Nilgiri Mountain Railway (2005年登錄世界遺產)	1908	46.0 km	2345.1m Lavedale	325.8m Mettupalayam	8.33%	1000 mm

## 阿里山森林鐵道的特色與價值

1912年阿里山森林鐵道通車初期，純粹以運材為主。1918年起以貨車改造代替客車提供旅客便乘，這是阿里山鐵路客運的開始。1920年起增開客貨混合列車兼營客運，使原本為伐木興建的鐵路，更肩負了山地與平地間交通的功能，阿里山森林鐵道的營運作業，就此步入正軌。

昭和十年，台灣阿里山最優良的林材，輸出至靖國神社作為建材；復因阿里山鐵路的風景優美，昭和年間，大量日本內地的遊客絡繹前來，成為日治時期台灣鐵道旅行的首要景點。為了維護鐵路行車安全，大約在1920年之後，阿里山鐵路就確立火車頭在列車後方，以倒推方式推動列車上山，與當時世界登山鐵路的技術同步，並採用先進的ET6空氣軔機，科技超越當時的台灣總督府鐵路。

其實，就在阿里山鐵路興建與通車的同時，也正是世界登山鐵道發展最顛峰的時刻。1908年瑞法TMR白朗峰登山鐵道通車；1909年中國的京張鐵路通車，一樣採用之字形路線；1910年中法的滇越鐵路通車；同年瑞士Bernina bahn伯連納線通車；1911年瑞士BLS貫通阿爾卑斯山的洛書堡隧道通車。1912年8月1日，瑞士少女峰登山鐵路通車至少女峰山頂，完成歐洲鐵路最高點3,454公尺，寫下海拔Top of Europe的里程碑；而同年1912年12月25日，阿里山鐵路通車至二萬平海拔2,000公尺，奠定海拔Top of Japan，也是海拔Top of Taiwan的地位。此時此刻，台灣在國際登山鐵道的舞台上，並未缺席。

誠然，在當時日本帝國的建設之下，阿里山鐵路的規模，似乎有種建設國際級登山鐵道的氛圍，所以在當時日本政府的宣傳上，也有遠東最高的登山鐵道完工的訊息，這也是早年所謂世界三大登山鐵道的緣起。所以日治時期的阿里山鐵路，科學技術與國際同步，只是沒想到在寶島台灣，這條與當時世界登山鐵道並駕齊驅的鐵路，後來因為國人的國際觀不足，任意拆除與破壞古蹟，使得這條遠東最高的窄軌登山鐵道，並沒有得到它應有的地位與重視，令

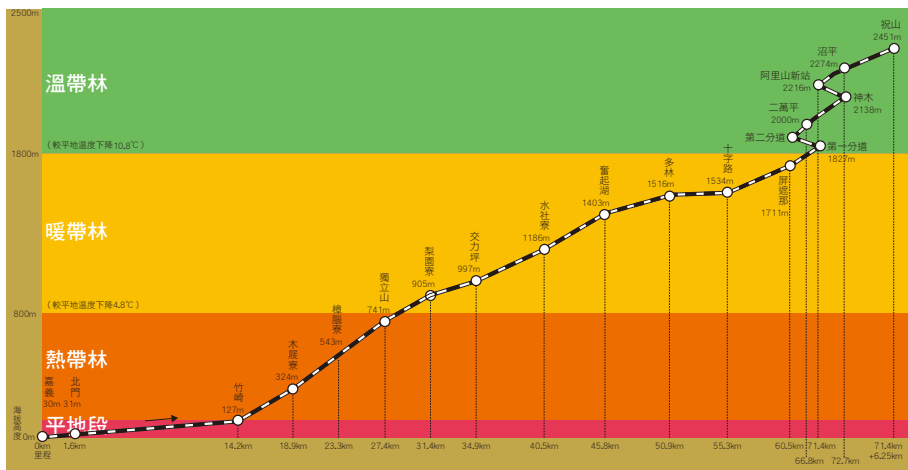
人惋惜。

簡單來說，阿里山鐵路為了適應森林鐵路與登山鐵路兩種特殊的環境，具備幾項罕見的特色，分別為：〈一〉傘型齒輪直立式汽缸蒸氣火車；〈二〉獨立山螺旋登山路段；〈三〉之字形登山鐵路（俗稱『阿里山火車碰壁』）；〈四〉海拔落差大，從平地至高山歷經熱帶林、暖帶林、溫帶林三種林相，終至行駛於雲海之上；〈五〉亞洲最高的窄軌登山鐵道，超越印度大吉嶺DHR，也是最長的762mm窄軌登山鐵道。因為這些特色造就了觀光資源，使阿里山鐵路可以順利從林業轉型為觀光。相較之下，由於開發技術的不同，1924年起採用堀田式索道的羅東太平山與八仙山森林鐵路，便



▼阿里山Shay SL直立式汽缸特寫。

阿里山森林鐵路的路線與海拔高度對照圖



▼第二分道，火車一退一進方能登山

沒有如此幸運，在風災吹襲受損後走入歷史。

以今日的科技經濟論點，開發原始森林以修築鐵道的方式，可說是美國在十九世紀末的林業鐵道技術，而非最經濟有效的方法；因為森林鐵道的路線設施成本居高不下，密集的橋樑隧道更加重開發的困難度。昭和初年，日本堀田蘇彌太發明「堀田式索道」，先以複式索道傳送運材車，再以鐵道分段完成接駁；如此一來避開鐵道坡度陡昇的難題，鐵道路線的總長也大幅度減短，成本減少生產效率反而提高；這樣的技術首次在1924年用於太平山林場，後來也用於柬埔寨材場，林業的產量大增。不過，假如阿里山林場開發比較晚一點，採取和太平山林鐵一樣索道接駁的方式，就沒有今日長達72公里的阿里山森林鐵道，當然更不會有代表台灣享譽全球的登山鐵路了。

此外，阿里山森林鐵路並非世界三大鐵路之一，因為不論就登山鐵路之坡度、高度、長度而言，阿里山森林鐵路無法與歐美大陸



## 阿里山森林鐵路的路線與里程表 (2009)

路線	類別	車站	站間里程 (m)	累計里程 (m)	海拔高度 (m)	備註	
登山本線	平地段	嘉義△	0.0	0.0	30	※為已經廢棄昔日通勤車站。 (△為現今營運固定的停靠站。) 定期班次每日上下山各一班阿里山號客運。	
		榮町※	0.9	0.9	--		
		北門△	0.7	1.6	31		
		盧厝※	1.3	2.9	--		
		崎下※	2.4	5.3	--		
		灣橋※	2.1	7.4	56		
		朴仔埔※	1.5	8.9	--		
		鹿麻產※ (鹿滿)	1.9	10.8	82		
		新竹崎※	2.6	13.4	--		
	竹崎△	0.8	14.2	127			
	熱帶林	木屐寮 (木屐寮)	4.7	18.9	324		
		樟腦寮	4.4	23.3	543		
		獨立山	4.1	27.4	743		
	暖帶林	梨園寮	4.0	31.4	905		
		交力坪△	3.5	34.9	997		
		水社寮	5.6	40.5	1186		
		奮起湖△	5.3	45.8	1403		
多林 (哆囉囉)		5.1	50.9	1516			
溫帶林	十字路	4.4	55.3	1534			
	平遮那 (屏遮那)	5.2	60.5	1711			
	第一分道	2.5	62.7	1827			
	二萬平	4.1	66.8	2000			
	神木	2.8	69.6	2138			
	阿里山車站△	1.8	71.4	2216			
昔日林場線	東埔線	阿里山 (沼平)	1.3	72.7	2274	分枝水山線 分枝霞山線和石水山線	
		阿里山 (沼平)	0.0	0.0	2274		
		東山	5.0	5.0	--		
	塔山線	兒玉 (自忠)	3.0	3.0	2305		
		新高口	2.7	2.7	2332		
		東埔	20.0	20.0	2584		
		阿里山 (沼平)	0.0	0.0	2274		
	水山線	塔山	4.2	4.2	2344		分枝塔山裡線及對高岳線 分枝大瀨溪線
		眠月	2.5	6.7	2303		
		索道	7.6	14.3	--		
今觀光支線	水山線	阿里山 (沼平)	0.0	0.0	2274	目前無行駛	
		水山	1.6	1.6	2320		
	眠月線	阿里山車站	0.0	0.0	2216		
		十字分道	2.9	2.9	2332		
		石猴	6.36	9.26	2318		
	祝山線	阿里山車站	0.0	0.0	2216		
		十字分道	2.9	2.9	2332		
對高岳		2.0	4.9	2405			
祝山	1.35	6.25	2451				

◎眠月線於1999年9月21日震災中斷，2009年復駛僅至塔山。  
 ◎登山本線原長度71.9公里，現今為72.7公里，每逢天災搶救數公里數隨時會有更動。  
 ◎以阿里山車站為起點至神木為神木線，至沼平為沼平線，係利用本線作為觀光支線。  
 ◎阿里山鐵路預計於2015年全線通車，資訊將有所變動。

地區的登山鐵路相比，然而其可貴之處在於它的豐富多樣性，集「森林鐵道」、「登山鐵道」和「高山鐵道」於一身。它原本即是為開發森林而鋪設的產業鐵道，合乎森林鐵道的定義；它的最大坡度高達百分之62.5，亦合乎登山鐵道的定義；而它從海拔2,274公尺的沼平，至2,451公尺的祝山，高度超越海拔2,000公尺，鋪設有高海拔山地路段，是名符其實的高山鐵道。

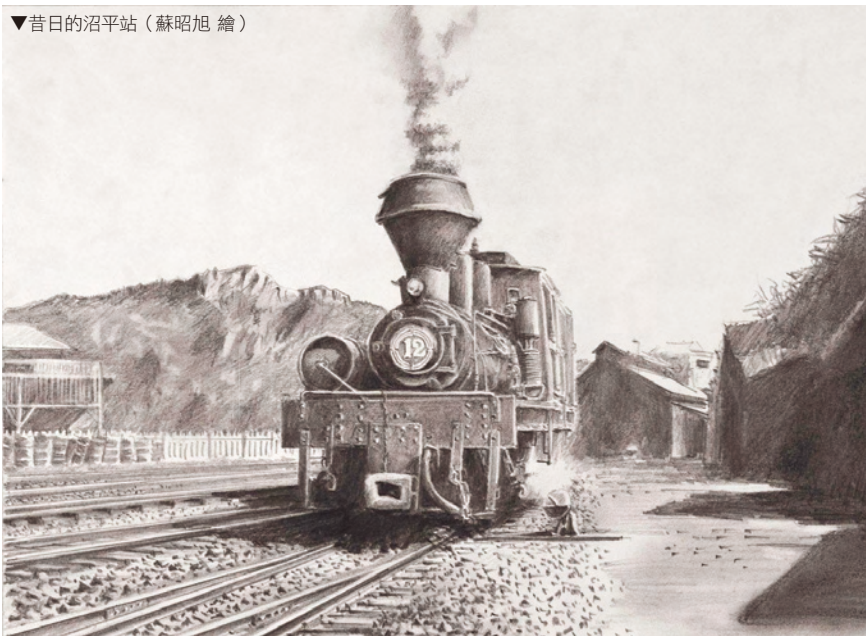
阿里山鐵路完全合乎這三種鐵道的定義，是相當不容易的。其他國家或有登山鐵道的海拔高度，或鐵路的坡度名列前茅，卻未必能集合如此豐富的多樣性。尤其在森林鐵道的領域，主線長達72公里的例子，更是舉世罕見的。（詳細比較請參閱《世界山岳鐵道》蘇昭旭著）

## 阿里山森林鐵道的過去與現在

1910年台灣總督府接手興築阿里山鐵路，在1912年12月25日阿里山鐵路從嘉義至二萬平正式通車。1914年3月14日鐵路終點延伸至今日的沼平車站，阿里山登山鐵路本線的後續路段，才全部底定。全長71.9公里的阿里山森林鐵路，登山本線就此完成。

阿里山森林鐵道最初通車時，從嘉義至阿里山沼平車站，全長71.9公里，台灣光復後，林務局遂將路線狀況加以改善，今日阿里山森林鐵路從嘉義站出發，沿途設北門、鹿麻產、竹崎、木履寮、樟腦寮、獨立山、梨園寮、交力坪、水社寮、奮起湖、多林、十字路、屏遮那，第一分道、二萬平、神木、阿里山車站，含起訖在內共有18個車站。九二一大地震之後，由於位於第四分道的阿里山新站，受創嚴

▼昔日的沼平站（蘇昭旭 繪）



▼阿里山中興號停靠於神木站前的經典名景，如今已成追憶。



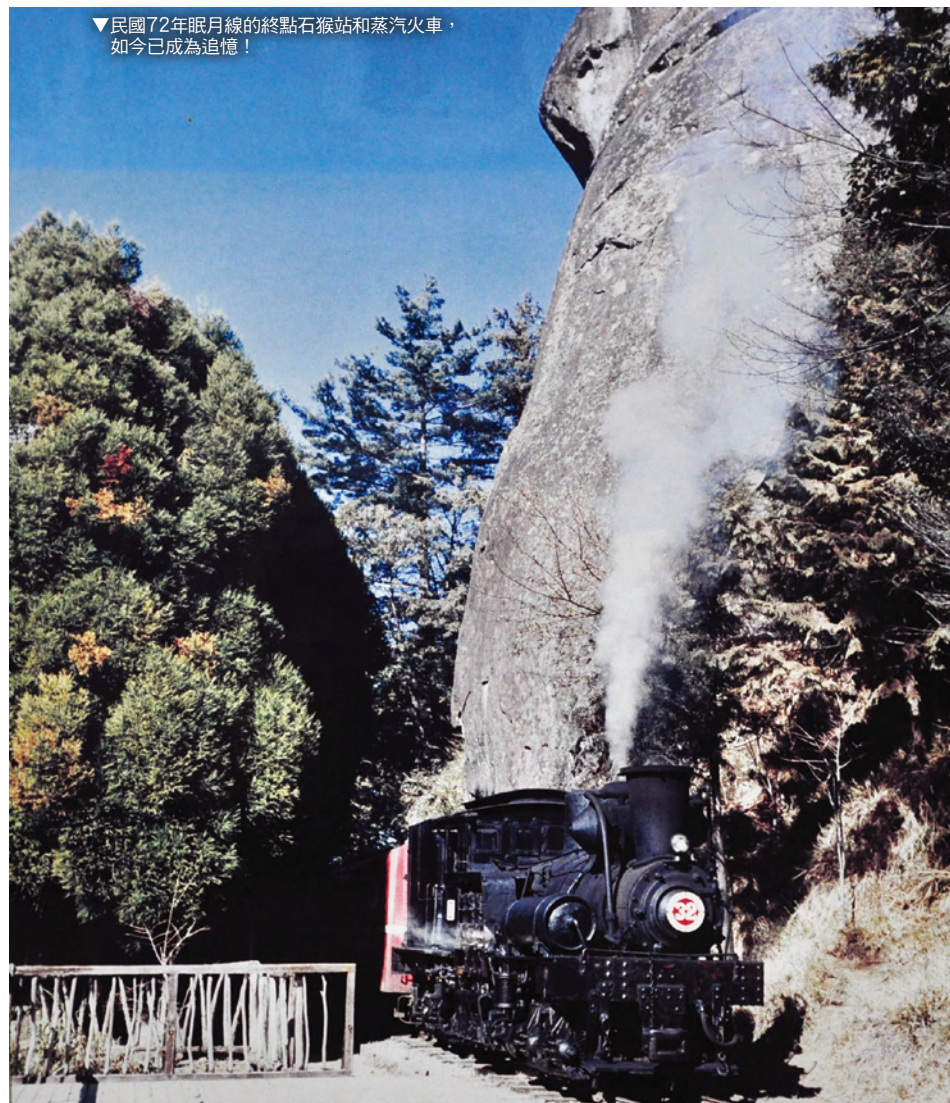
重予以拆除，終點又回到民國70年以前所使用的沼平舊車站，民國96年9月，木造的阿里山新站落成啟用，取名為阿里山車站。民國97年底，沼平車站改建工程決標發包。民國102年4月22日，沼平車站重建完成，落成啟用。

民國八十年代的阿里山鐵路，正面臨前所未有的考驗。民國86年7月1日神木不幸半倒，使得阿里山森林鐵路的地標岌岌可危；87年6月29日另一半放倒以後，阿里山鐵路的神木地標，就正式走入歷史。正當林務局重新尋找以「石猴」作為阿里山的新地標，隔年就發生九二一大地震，石猴的頭部滾落鐵道碎裂，可謂禍不單行。

民國88年的九二一大地震，阿里山森林鐵道受到重創，眠月線與阿里山新站必須重建，登山鐵路終點以臨時新站代替，直到阿里山新站完工為止。然而，阿里山鐵路卻未因此免於天災的襲擊，民國98年八八風災，再次重創阿里山鐵路，造成路線全面癱瘓與停駛，這場大水災雖然不幸，不啻也喚醒國人對阿里山鐵路的關心與重視。

今日在登山本線部分，由於民國71年10月1日阿里山公路的通車，使得觀光鐵路的盛況不再，即使72年停開了光復號客車，73年初推出了有冷氣的阿里山號，依然無法扭轉鐵路面對公路在票價及旅行時間競爭上的優勢。此外，阿里山公路的開通，也使得高山地區的貨運改由公路運送，阿里山鐵路的貨運，也就此名存實亡。民國77年阿里山鐵路正式廢除具有60多年歷史的混合客車，也就是傳統的普通車，沿線的小站也逐一降為招呼站。民國79年，行駛近30年的中興號柴油客車停駛，僅保留阿里山號，只剩一日上下山各一班次迄今，鐵路營運可說是蕭條至最低點。

往後阿里山鐵路的主線營運，仍以阿里山號為主，平日為一日上下山各一班，暑假與例假日，則增加為兩班次往返，花季期間更增加為三班次往返。然而，經由阿里山公路的遊客人次遠多於鐵路，卻是不爭的事實；過去森林鐵路的支線，祝山線、眠月線的人次，竟然遠比登山本線的人次為多。今日拜觀日出的人潮之賜，祝山線反而成為有盈餘的登山鐵道。



▼民國72年眠月線的終點石猴站和蒸汽火車，如今已成為追憶！

## 鐵道支線盛名猶勝登山本線

在日據時期，為了進一步有效開發阿里山地區森林資源，自1912年起開始修築山上的林場線。1912年5月25日，自沼平往南延伸至萬歲山、香雪山鞍部的林場線開工，也就是香雪山線，這可以說是最早的一條林場線，1934年延伸20公里至塔塔加鞍部成為東埔線，終點海拔2,584公尺，成為台灣海拔最高的登山鐵道。後來該鐵路在民國67年停駛，東埔線成為新中橫公路的路基，民國80年新中橫公路通車。這條台灣最高的登山鐵道東埔線，從此消失在人們的記憶中。

1912年12月3日，自沼平往北延伸往塔山方向修築林場線，這條森林鐵道即是「塔山線」，後來塔山線修築至烏松坑，全長14.3公里。其中阿里山至眠月9.26公里路段，即是通往風景勝地「石



猴」的眠月線，在1999年九二一大地震中重創，尚待修復。由於搶修工程延宕許久，直到2007年底之前，眠月線終於全線搶通，可惜今日修復工程尚未履勘完成，仍然沒有恢復通車。

今日在林場線支線部份，昔日的東埔線和塔山線，在民國六十年代後期已經停用。民國72年為促

進觀光發展，闢建觀光支線，重修塔山線前段為「眠月線」，以石猴為終點，定期行駛眠月線觀光列車。民國75年，更利用眠月線3公里處十字分道，以及塔山裡線的部份路基，分歧出通往祝山觀日樓的「祝山線」，以服務觀光客觀賞日出。這是光復以後，由國人自行建造的第一條高山鐵路，終點祝山車站海拔2,451公尺，從此成為台灣鐵路最高點，Top of Taiwan，全台灣海拔最高的鐵路車站。

此外，廢除已久的東埔線，近期已經修復前段水山線1.6公里，至銜接新中橫公路隧道口前。隨著近幾年阿里山Shay蒸汽機車26、31、25號的成功復活，可以搭配檜木車廂的區間車來營運，非常具有森林鐵道的旅遊品味。31號預計用於恢復營運的水山線，25號用於嘉義至竹崎的平地段，與低海拔的登山路段，阿里山森林鐵道逐漸朝向文化資產角色定位，脫胎換骨重獲新生。

雖然在民國98年，八八風災之後登山本線暫時停駛，但是支線的部份比較不受影響。阿里山鐵路有祝山線、眠月線、水山線三條高山鐵路支線，加上本線後端的神木線，四條高山鐵路支線，檜木車廂搭配蒸汽火車營運，阿里山森林鐵路將是國內鐵路古蹟保存的最佳典範。

## 第二篇 阿里山森林鐵路的景觀導覽



## 平地段鐵路之行 海拔30m~127m

### 嘉義車站

西元1902年，西部縱貫線高雄至嘉義段修築完成，4月20日起嘉義車站開始營運，如今完工於西元1933年的嘉義火車站，是台灣鐵道唯一集台鐵、糖鐵與林鐵三種不同鐵道於一身的綜合性車站，前者為1067mm窄軌，後兩者為762mm輕便鐵道。嘉義車站海拔30公尺，曾經是台灣唯一台鐵、糖鐵、林鐵，「三鐵共構」的車站。今日糖鐵的部分雖然已經消失，嘉義車站仍然是惟一一個，台鐵、林鐵兩鐵共構的車站。在第一月台的位置，可以看見台鐵1067mm軌距，與阿里山762mm不同的軌距於此地併列。因此在這個地點，舉辦過台鐵的蒸汽機車，與阿里山的蒸汽機車平行競駛，一起進站的活動。

### 北門修理工廠

北門修理工廠日治時期舊名「北門修理工場」，原址設於阿里山鐵路通車之前兩年，1910年10月平地段通車時的北門機關庫，隨著阿里山鐵路施工陸續擴充，1912年才正式啟用。北門修理工廠歷史悠久，今日仍然是阿里山森林鐵路最大的維修基地。今日在北門修理工廠裡面，可以見到各式停用的老火車，例如林森路側的柴油機車檢修機車庫房，昔日裕仁皇太子的花車與隨從調理車，羅東林鐵的客車，以及Shay蒸氣火車。少數較珍貴的車輛則停放在車庫裡保存。

▼北門車站



### 北門車站

北門車站距嘉義站1.6公里，海拔31公尺，從嘉義站至此坡度僅有千分之16，是阿里山鐵路全線坡度最和緩的一段，難以察覺登山鐵

路的氣息。北門車站是阿里山火車於1910年最早平地段局部通車時，從北門至竹崎的起點站。北門木造車站位於阿里山鐵路的登山方向的右側，是以阿里山紅檜為建材的典型的日式車站建築，1914年完工的台灣鐵路保安車站，也是以阿里山紅檜建造的日式火車站。

### 鹿麻產驛

鹿麻產站距嘉義10.8公里，海拔為82公尺，站內設有兩股線。曾經鹿麻產和灣橋，是北門至竹崎間平地段鐵路最大的兩個車站，鹿麻產的站房卻奇蹟式地保留下來，鹿麻產與竹崎、北門驛為阿里山鐵路平地段最後三個木造車站，但是原貌十分破舊。民國93年12月，鹿麻產木造車站首度整修竣工，鹿麻產車站站長宿舍，則於民國95年4月整修完成，從此鹿麻產車站，檜木的建築，變得古色古香，懷舊宜人，引人入勝。

▼鹿麻產驛



## 熱帶林鐵路之行 海拔127m~800m

### 竹崎車站

竹崎車站原建造於1910年，在民國41年曾經整修改建過，成為今日所見的模樣。在過去的蒸汽時代，昔日火車到竹崎都必須停靠一段時間，更換火車頭位置，從前面拉改成從後面推上山去，蒸汽火車更必須將18噸級改成28噸級才能上山，所以竹崎站在阿里山鐵路中極負盛名。竹崎站的另一個特色是「三角線」，三角線原本是作為提供機車調頭之用，然而在1920年之後，阿里山火車固定車頭在列車的尾端頂住車廂，火車頭永遠保持朝向嘉義的方向，便不再使用。



### 登山的玄關 牛稠溪橋

早年的牛稠溪橋，在1907年搭建之初，為一般的木構橋樑，幾經風災洪水沖垮之後改建，但是以阿里山自產紅檜為建材，類似西螺大橋的花樑橋（Truss Bridge），以減少橋墩增加橋樑的跨距。民國五〇年代，阿里山鐵路為提高橋樑行車安全，於民國53年重建水泥新橋。後來風災洪水沖垮水泥橋尾段橋樑，只好另購鋼樑置於橋墩上，成為後來牛稠溪橋所見的景觀。民國97年，林務局參考日治時期木構的花樑橋景觀，重新以鋼樑打造，成為今日台灣森林鐵路，唯一營運的花鋼樑鐵橋。

### 兩處180度大彎奇景

從竹崎到木履寮之間，有兩處幾近180度的大彎道，在這裡旅客會發現火車鐵軌幾乎是彎了一圈，又再次轉了回來；分別是在嘉義起點16公里附近，往湖底光祿廟小徑的前方；另一個是在嘉義起

點17公里附近，通往佳人山115縣道的旁邊。這種路線的設計稱為U-turn，也就是「盤山展線」；鐵路利用較長的路線迂迴減緩坡度，也是世界登山鐵道五種工法最常見的一種。旅客搭火車經過這裡往右方窗口看，會看見剛剛經過的鐵路就在右下方，不知不覺地繞了一圈180度之後，鐵路海拔高度往上提昇，視野又再次開闊起來。

### 樟腦寮車站

樟腦寮車站海拔543公尺，距離嘉義23.3公里，日治時期車站附近以遍植樟樹聞名，曾經為台灣重要的樟腦產地。今日樟腦寮車站裡兩排的樟樹，乃是後來樟腦寮車站站長所種植，成為綠蔭濃郁的樟樹大道。樟腦寮車站的特色，為一折返式車站。過去日治時期，主線只要超過坡度千分之5以上，為避免車輛在登山的坡度鐵路上停車，造成上坡起步的困難，所以在左側另闢地勢水平的側線進站。因此，車站軌道為一X形的折返線；上山火車若是進站「待避」交會列車，必須轉入另一地勢水平的側線；上山的火車得停車再倒車，進入右側股道；下山的火車則可以直接通過開走。



## 獨立山螺旋線

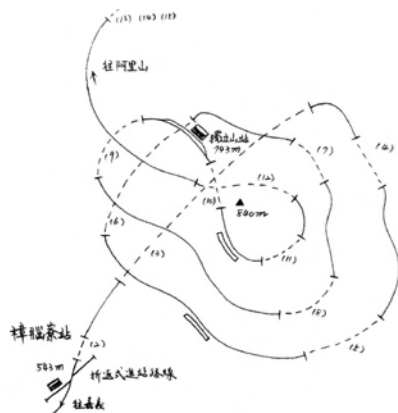
### 登山鐵道螺旋線

阿里山森林鐵路沿途景觀，有兩處最為膾炙人口的地方，除了之字形登山，俗稱「阿里山火車碰壁」之外，就屬獨立山螺旋線「登山鐵道」了。螺旋線spiral loop是世界登山鐵道五種工法的第二種，也是阿里山鐵路迴圈數目最多的鐵道。

長久以來，獨立山螺旋形登山鐵道遠近馳名，獨立山標高海拔816公尺，其實並非高聳，而是很奇特。登山遊客若從對面的山頭俯視獨立山，可以看到火車出現四次不同的高度，而且第一圈與第三圈鐵道還設有觀景台。

旅客搭阿里山火車從樟腦寮站登上獨立山，您可選擇坐在左側窗口為佳，連續以不同高度看到山腳下樟腦寮車站四次。分別是嘉義起點25.3公里5號隧道出口（第一圈）、26.9公里8號隧道出口（第二圈）、27.8公里10號隧道出口（第三圈），以及28.5公里12號隧道出口（第四圈）共四處。第一圈和第二圈以及第四圈，由左側窗口可見，第三圈則在通過獨立山站之後，從右側窗口可以望見。「回首來時路，就在窗邊山腳處」，這正是感受火車螺旋登山的奧妙。

▼獨立山登山鐵道螺旋線地圖



▼獨立山鐵路全景圖



### 獨立山車站

海拔743公尺，自嘉義起里程27.4公里的獨立山站。車站位置剛好在山谷之中，在獨立山內側及紅楠坑的南側，所以從樟腦寮的位置並不能看到獨立山站，反倒是從火車離開獨立山，彎繞一大圈後「C」字形山脈的見晴台，大坪山後的山脊線一支杉處，可以望見獨立山車站。目前獨立山車站，還保留昔日蒸汽火車加水用的水鶴，目前由於登獨立山的遊客很多，每逢假日火車幾乎都有停靠，車站與週邊設施皆有整修過，彷彿成為新興熱門的觀光景點。

獨立山車站恰好位於9號及10號隧道口之間，尤其是10號隧道的磚造隧道口，相當具有特色，可惜已經改建。以前還可以從10號隧道上方，看見第四圈的火車通過，今日由於上方林木茂密，只能聽其聲卻看不到樹叢後的火車了。



▼獨立山車站

## 暖帶林鐵路之行 海拔800m~1,800m

### 交力坪車站

交力坪車站，海拔997公尺，火車通過交力坪，即攀越海拔一千公尺。交力坪距離梨園寮車站僅有3.5公里，這是阿里山鐵路的登山路段，除了之字形路段唯一站間沒有「隧道」的路段。阿里山鐵路從嘉義至阿里山站共71.4公里，交力坪里程為34.9公里，恰好位居全線中點附近，加上有公路銜接，過去每天定期上下山的阿里山號火車，便固定於下午3:13在此交會。現今阿里山火車必須在交力坪站前交接路牌之後，才能繼續上路，所以在交力坪站等候列車交會的旅客，可欣賞司機接路牌的趣味景象。

### 水社寮車站

水社寮車站，海拔1,186公尺，位於四天王山1,400多公尺群峰尾端，恰好介於四天王山與石盤壠山之間的一個山凹出口，這裡出口面向南方有良好的展望視野；昔日是登山者攀爬四天王山、石盤壠山（1,380m）必經之地，欲登四天王山從本站下車之後約走45分鐘即可登頂。這個車站最有趣的地方，在於軌道呈一個“Ω”字形，火車從進站到出站恰好180度，阿里山鐵路這型的車站，只有水社寮與二萬平兩座。今日水社寮變成蝙蝠生態教育解說站，展開它新的一春。

▼水社寮車站



### 奮起湖車站

奮起湖站海拔1,403公尺，奮起湖舊地名為「畚箕湖」，位於光崙山（1,815m）下一塊三角形的盆地，因三面環山狀似畚箕而得名，地名有湖（盆地之意）卻根本沒有湖水，後來取諧音才改名為奮起湖。昔日奮起湖以便當和四方竹聞名於世。早年阿里山鐵路以



▼奮起湖車站

運輸木材為主，客運上下山各一班混合列車，上山列車自嘉義竹崎9:00出發，11:45便抵達奮起湖，下午2:20才到阿里山。下山列車自阿里山9:30開出，11:47抵達奮起湖，剛好上下山兩班車在此地交會，列車進站停靠一段時間，也正好是遊客肚子餓的時間。因為這個緣故，也造就

當地的食堂業者，這就是今日奮起湖便當之城的由來。

奮起湖驛與蒸汽火車的車庫是當地景點之一。奮起湖驛是一間木造車站，位於奮起湖老街右側的出入口，這座車站在新車站啟用之後，原本移做為奮起湖監工區，後來修復古蹟蔚為風潮，該棟建築物在民國93年時完成整修。目前阿里山鐵路一共有北門、鹿麻產、竹崎、奮起湖，阿里山，沼平六座木造老車站，北門與竹崎是古蹟原貌修復，被保存下來；其他都是古蹟拆除後所新建。

### 十字路車站

十字路車站位於十字路山（1,558m）南麓的山脊線上，往南是達邦鄒族的山地部落，往北可通往豐山來吉與太和等地。當地原本為平地通往阿里山古道，與來吉達邦部落的古道十字交會處，故取名為「十字路」。在還沒有阿里山公路的時代，原住民經常會在此地上下車，直到阿里山公路通車後才漸漸失去其重要性。這個車站站內軌道呈S形，往登山方向的39號隧道是難得一見的石砌隧道口。下山的方向鐵道兩旁遍植柳杉，是個尋幽探古的好去處。

由於十字路以上的路段，經常發生重大坍方，所以阿里山鐵路除了奮起湖之外，這裡經常作為鐵路與公路接駁站，經常有旅客會下車。同時，十字路車站與十分車站有近似之處，火車與民宅是那麼貼近，還有歐風民宿，楓紅季節格外搶眼。民國92年之後，十字路車站還特別設置一個木造觀景台，可以看夕陽與眺望塔山雲海，是多麼浪漫的事，是一個富有觀光潛力的新景點。

## 之字形登山路段

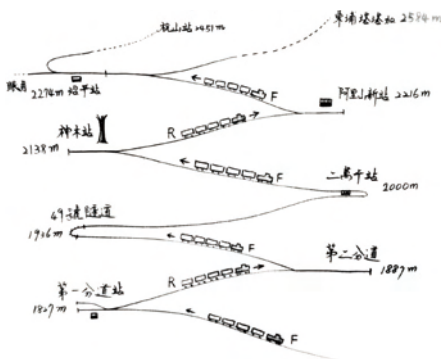
### 之字形登山鐵道

之字形登山鐵道就是俗稱「阿里山火車碰壁」。阿里山鐵路從屏遮那之後，為了克服地形腹地不足，彎道無法迴旋的問題，故採之字形登山鐵道的方式；火車原本是以推進的方式從左側鐵道上山，停車之後扳轉道岔，再從右側的鐵道爬上升來，彷彿一個「Z」字或「之」字形，學名為「Switch Back」，這種設計在許多國家的登山鐵道，經常可以見到。

而阿里山鐵路在此地，採取「之字形」和「180度大彎」並進的方式登山，除二萬平車站與49號隧道共兩處180度大彎之外，之字形的折返點共有四處：包含第一分道、第二分道、神木站及阿里山站，如果沼平站往東埔塔塔加方向，也就是今日的水山線一併計入的話，則總共有五處「碰壁」點，七個折彎點（Zig Zag）。這種奇特的垂直登山方式，讓車上的旅客時而前進、時而後退，成為本路段鐵道旅遊的最佳賣點。

在之字形的折返點，除了火車變換方向之外，同時也是提供交會列車的重要場所。在這裡阿里山火車會停下來，車長就會跳下車去，扳轉道岔（Turnout）之後，火車徐徐開動時，車長再跳上車來；這一上一下靈敏的身手，令許多外國的觀光客看得目瞪口呆，甚至大聲鼓掌叫好！不少搭阿里山火車的遊客，知其典故之後，都會在之字形的折返點，探出頭來拿著照相機，全神貫注欣賞車長的表演呢！

▼阿里山鐵路之字形路線



### 第一分道

海拔1,827公尺的「第一分道」，距離嘉義62.7公里，從這裡火車開始以「之」字形的的方式登山。這裡設有車站的站房，並鋪設兩股線供列車交會，如今已經裁撤。在早年阿里山混合客車（普通車）還在行駛的年代，每天至少會有兩班火車，都必須在此地交會列車呢！阿里山森林鐵路從第一分道至第二分道，火車從原本用「推」行的方式上山，改以「拉」行的方式上山。就外觀來說，彷彿一路推進上山的阿里山火車，在此地總算回歸正常。可是，對坐在車廂裡的乘客而言，火車卻是與座椅的方向相反，一時之間變成倒著走，令旅客感到不太習慣。早年觀光初期，有些民眾不解這個狀況，誤以為走過了頭碰見山壁，還得倒車開回去，因此「阿里山火車碰壁」的傳言，不脛而走。



▼第一分道

## 溫帶林鐵路之行 海拔1,800m~2,274m

### 二萬平車站

阿里山火車在連續通過第一分道、第二分道、49號隧道三個折彎點之後，終於來到第四個折返點「二萬平」車站。火車行駛至二萬平，恰好海拔2,000公尺，二萬平原名二萬坪，即地勢寬廣之意。1912年通車時，二萬平站為阿里山鐵路的終點站，當時即設有三角線以供車輛調度轉向，並設有機關車庫。後來1914年阿里山鐵路延長至今日的沼平車站，車庫也移至沼平附近，二萬平才漸漸失去原終點站設計的功能。二萬平站最為特殊的地方，一是三角線，另一是180度大彎道。因為二萬平本身也是之字形登山路線的七個折返點之一，所以火車從三角線的後方足足彎了一圈180度，再繼續往上登山，像這種180度大彎道的車站，現今共有二萬平與水社寮兩座車站。

### 神木站

阿里山以五奇著稱，也以三千年的紅檜神木最為人所知，一直是阿里山的重要象徵與地標。事實上神木站乃森林鐵路的「第三分道」，火車必須停車後再前進，繼續開往阿里山站。高聳的神木在山林中特別地突兀，容易成為山中雷擊的目標。民國45年6月7日下午4點多，神木在一場黃昏大雷雨中，不幸遭到雷擊起火燃燒，神木內部的樹幹還因這場大火燒成中空、焦黑，高度僅剩下35公尺。民國86年7月1日，一場豪雨中，因樹幹積水土壤鬆軟，神木不幸龜裂半倒，為避免意外倒塌造成遊客傷亡，於是在民國87年6月29日啟動電鋸，中午12:53正式放倒，神木在惋惜聲中走進了歷史，昔日陽光燦爛下的神木名景，成為阿里山永恆的回憶。

### 阿里山車站

現今「阿里山車站」是阿里山鐵路登山火車的終點，海拔高度2,216公尺，同時這裡也是阿里山森林鐵道支線（祝山線、眠月線）



▼阿里山新站

的起點。由於今日是以阿里山車站，做為登山鐵路的終點，以及阿里山支線的起點，所以剛好是之字形的折返車站，往下到神木稱為「神木線」，往上到沼平稱為「沼平線」，將原有的登山鐵路本線，區分出兩條新的營運支線。

民國88年九二一震災當

夜，阿里山車站受損，水泥塊散落一地，從此新站成了危樓宣佈封閉，復因安全因素，予以拆除。民國96年9月，該車站以木造建築落成重新啟用。如今，阿里山車站是全台灣鐵路最大的一座木造車站建築體。



▼沼平車站（劉金源 攝）

### 沼平車站

民國70年3月11日，阿里山森林遊樂區正式啟用，當時阿里山新站附近的旅館、餐飲業者如雨後春筍般建立，漸漸襲奪原有沼平舊車站的人潮，成為阿里山森林遊樂區新的遊客集中地。翌年民國71年10月1日，阿里山公路通車之後，阿

里山新站前廣場闢建停車場。許多旅客直接在阿里山新站下車後前往旅館；除非是預訂阿里山閣飯店的旅客，才搭車到沼平車站，該車站逐漸淪為祝山線與眠月線等支線的火車站。民國97年底，沼平車站改建工程決標發包，民國102年4月22日木造車站重建完成，正式啟用。它是阿里山六座木造車站海拔最高者，也成為台灣海拔最高的木造車站。

## 森林鐵道支線 海拔2,274m~2,451m

### 祝山線 台灣海拔最高的鐵路

阿里山觀日出，向來名聞遐邇。在日據時代觀日出，雖有步道至對高岳及祝山，然而僅為羊腸小徑窒礙難行。民國60年起林務局開闢專用林道並築觀日樓，成立祝山客運以中型巴士運送旅客，交通情況便有改善。不過，由於祝山林道上觀日出的野雞車橫行，並任意哄抬喊價，嚴重破壞觀日出的旅遊品質。



於是林務局下令封鎖祝山林道，限制有通行證車輛進入，但是自從民國71年10月阿里山公路通車以後，觀日出的人潮實在太多，所以從民國73年5月起林務局開始修築祝山線鐵路，以服務觀日出遊客。而祝山線也是阿里山森林鐵道中，唯一由國人闢建的鐵路。

祝山線從阿里山新站至祝山站，從原來眠月線鐵道中途的十字分道站向東延伸出去，前段係利用一小段「塔山裡線」的路基，後段則順著地形重新闢建，因此全線沒有隧道，沿途經「對高岳站」至祝山站，全長6.25公里。終點為海拔2,451公尺的祝山站，為台灣鐵路海拔最高點，也是目前台灣最高的車站。工程歷時一年半，最大坡度為千分之55，於民國75年1月13日正式通車啟用。由於觀日出的人潮十分踴躍，成為阿里山鐵路目前營收最好的一條路線。

### 眠月線 河合鍾太郎的感傷傳奇

眠月線原為1913至1915年起開發之塔山線，它的由來，是一

頁傳奇的歷史。在1906年藤田組修築阿里山鐵路時，開發阿里山的功臣琴山河合博士，至石鼓盤溪考察林木。有一天躺在大石上，見明月緩緩爬上山頭，四周盡皆參天古木，內心對此一天然絕景感歎不已，聽流水淙淙，思天地之幽情，久久不能成眠。而事隔十三年後（1919年），他再次回到昔日夜宿的地點，發現昔日參天古木早已砍伐殆盡，童山濯濯，滿地是砍伐等待運載的巨木，心中不禁十分感傷，而寫下這道詩：

斧斤走入翠微岑，伐盡千年古木林，  
枕石席苔散無蹤，鳴泉當作舊時音。

為了紀念當年眠於月下，與大自然和諧共處的天地情懷，就將此地取名「眠月」，並經後人流傳下來，這就是眠月地名的由來。

塔山線原本於民國68年已經功成身退，沿線皆是紅檜林與柳杉林，並就地取材以林木作成木造橋樑，十分壯觀。早在眠月線尚未通車之前，從阿里山至溪頭的「阿溪縱走」長36公里，沿途風景秀麗，早已蔚為流行，自有另一番森林鐵道的翦鬱之美，故經重新整修之後，在民國72年2月11日，舉行眠月線通車典禮，並以蒸汽火車營運，以吸引觀光人潮，造成海內外相當大的轟動！

眠月線主要特產「一葉蘭」，花形優美享譽國際，花季為每年三至四月，主要分佈在5號隧道至10號隧道的岩壁上，後來成立台灣一葉蘭保留區，禁止民眾盜採。民國85年起，眠月線和祝山線更同步啟用新型客車廂，以服務川流不息的人



潮。不論平日或假日，眠月線總是班班客滿，座無虛席，為虧損嚴重的阿里山鐵路，創造一筆可觀的觀光收入，直到九二一大地震停駛為止。如今距九二一，已經十多年過去了，讓這優美的森林鐵道「重見天日」，是全體人民的期待，別讓眠月線就此畫下句點，希望在不久的將來，眠月線仍有復駛的一天。

## 東埔線 失落的海拔2,584公尺

在阿里山的林場線中，有一條具有傳奇色彩，超過海拔2,500公尺的高山鐵道，橋樑高達四十九座，它兼具森林鐵道與高山鐵路之美，有煙林如詩的浪漫，也有雲海飛舞的絢爛，更有群山羅列的壯闊，這條台灣歷史上海拔最高的鐵道，即是消失的東埔線。

▼東埔線模型示意圖



1931年起日本人將鄰近自忠的古道後段改建成鐵路，1932年從沼平經新高口至塔塔加的鐵路，分段闢建完成之後，1933年就有嘉義到新高口的直達列車，1934年起登玉山者就可以搭東埔林場線，至新高口下車再徒步登山，大幅減少了登山者的行程，使得攀登玉山的團體大增，1934年鹿林山莊亦落成，供登玉山者歇息。1937年12月17日，日本指定「新高阿里山國立公園」，前往新高口登新高山的遊客絡繹不絕。搭阿里山鐵路登新高山，幾乎成了昭和時期的國民運動，包含日本內地也組團前來遊覽，東埔線鐵路之美，馳名海內外。當時東埔林場線除了集材運輸的功能之外，更成為名符其實的「登玉山景觀鐵道」，將沿線山岳雲海美景，揭露於世人面前。

東埔線終點塔塔加東埔集材場，竟高達海拔2,584公尺，不但成就台灣鐵道歷史最高點，堪稱是全亞洲最高的窄軌登山鐵路。很可惜的是，在那個公路比鐵道重要的年代，沒有人發現這條鐵路的

重要性，是亞洲最高的窄軌登山鐵路。民國67年底，東埔線鐵道因集材作業結束而停駛，民國68年起7月陸續拆除林場線鐵道，利用舊有鐵道路基鋪設柏油，完成「新中橫公路」（台18線）阿里山至塔塔加，從此東埔線成為歷史。

## 水山線 東埔線前段復駛營運

昔日東埔線的前段，也就是從新中橫公路舊隧道口到沼平這一段舊鐵道，路基大致完好。尤其在後面的東埔線，已經成為新中橫公路路基，舊鐵道盡皆消失之際，前面的舊鐵道，更顯得彌足珍貴，成為東埔線的最後遺跡。而林務局一直保留該路段約1.6公里，從沼平到靠近新中橫公路的舊隧道口這一段鐵道，只是一直湮沒在雜草之中，若干崩場的橋樑，早已經不能行走。

民國92年起，林務局決定重新修復該路段，包含邊坡與橋樑都經過重新整建，民國93年竣工，並正式定名為「水山線」。這條支線也成為繼眠月線、祝山線之後，阿里山上最新的觀光支線。不過，後來因為經歷民營化失敗，天然災害停駛等諸多重大因素，使得鐵路雖然整修完成，但是遲遲無法正式營運。未來這條水山線，可望以蒸汽火車搭配檜木車廂來營運，以最原始的森林鐵道風情來呈現，值得國人熱情期待！



▼水山線

# 第三篇 阿里山森林鐵路的百年興衰



## 伐木運輸為主的日據時期 〈1912~1945年〉

1910年台灣總督府接手興築阿里山鐵路，在1912年12月25日阿里山鐵路從嘉義至二萬平正式通車。1914年3月14日鐵路終點延伸至今日的沼平車站，阿里山鐵路本線的後續路段，才全部底定。全長71.9公里的阿里山森林鐵路，登山本線才就此完成。

1912年阿里山森林鐵道通車初期，純粹以運材功能為主。1918年起應沿線居民的需要，除運載原木與貨品以外，並以貨車改造代替客車提供旅客便乘，這是阿里山鐵路客運的開始。1920年營林局取消，改立殖產局營林所，由殖產局嘉義出張所（今林務局嘉義林管處）北門修理工廠開始建造客車，並增開客貨混合列車兼營客運，運送旅客及民生物資，使原本為伐木興建的鐵路，更肩負了山地與平地間交通的功能。同時確認用推行的方式上山，以策安全，阿里山森林鐵道的營運作業，就此步入正軌。

1926年昭和元年，阿里山森林鐵路開始日益繁忙，隨著1933年阿里山鐵路繼續修築到新高口，阿里山鐵路的營運，開始出現「嘉義到新高口」的直通列車。9:38從嘉義出發，下午4:00抵達阿里山沼平車站，4:10出發往新高口，5:25抵達終點，以方便要登新高山（玉山）的旅客，前往山莊過夜，與隔天玉山攻頂。

▼阿里山日治時期的神木原貌。



1935年昭和十年起，台灣阿里山最優良的木材，輸出至靖國神社作為建材，數量龐大。1937年12月17日，日本指定「新高阿里山國立公園」，前往新高口登新高山的遊客，絡繹不絕。搭阿里山鐵路登新高山，成了昭和時期的國民運動，包含日本內地的遊客組團前來遊覽，成為日治時期台灣鐵道旅行的首要景點。這樣的榮景，直到1941年二次大戰爆發之後，就暫時畫下了句點。

▼昔日北門站（蘇昭旭 繪）



▼昔日的新高口（蘇昭旭 繪）



### 台灣光復前後 阿里山森林鐵路有何差別？

阿里山森林鐵路最初通車時，1914年從嘉義車站至阿里山沼平，全長71.9公里，沿線最多曾設置二十五個車站，高度自海拔30公尺至2,274公尺。沿線經過隧道有72個，總長度達9.857公里；橋樑114座，總長度2.8公里；最大坡度達千分之66.7（台鐵僅千分之26），最小曲率半徑只有40公尺（台鐵的幹線為300公尺，支線200公尺）。就因為阿里山森林鐵路路線長、落差大、隧道橋樑多、軌道又陡又彎，這一切惡劣的環境，因而造就出這條偉大的登山鐵路。

台灣光復之後，主要是因為天災頻繁經常中斷，為了搶修路線，林務局遂將路線狀況加以改善。對照2011年今日的現況，在路線部分，小隧道拆除或合併，橋樑改建或路線改線，主線隧道僅餘49個，橋樑75座，最大的坡度降至千分之62.5，嘉義至阿里山車站總長度71.4公里，至沼平車站總長度72.7公里。這套統計數據，成為介紹阿里山鐵路的標準資料。

但是，這樣就不會改變了嗎？不！民國98年的八八風災摧毀46號隧道，勢必重新建置長隧道，以及若干遮體隧道。莫拉克颱風沖毀流失很多橋樑，勢必重建。因為天災頻仍，讓阿里山森林鐵路的統計，始終成為變數！雖然，阿里山鐵路在2014年1月27日已經復駛到奮起湖，但是所有的統計數據，仍有待在2015年全線通車之後，以重新公佈資料為準。

## 運材載客並行的光復初期 〈1945~1963年〉

台灣光復後，阿里山鐵路從日本人的手中，台灣拓殖株式會社交由台灣省政府的林務局經營，還是以森林鐵路的角色繼續經營。阿里山鐵路依舊沿襲著日據時期的任務，除輸送平地與高山之間的民生物資及農產之外，以運材車次為主，客運列車很少，客貨混合列車依然是主力。

台灣光復之初，阿里山鐵路最有名的兩班車，即是混合列車51次與52次。51次從嘉義8:00出發，到奮起湖11:45，抵達阿里山為14:20，這樣的列車運行排點方式，延續到民國七〇年代。反過來從阿里山下山的52次列車，從阿里山9:00出發，到奮起湖11:47交會上山列車，下午15:07抵達嘉義。兩班車在奮起湖交會的時間，剛好是中午的時刻，各停車15分鐘，更換火車頭並加煤加水，也因此造就出奮起湖便當之城的美譽。

此外光復之初，每天平均上山和下山，至少共有六個以上的運材車次，例如歷史相當悠久的上山111次、113次和115次，下山的110次、112次和114次，均運用Shay蒸汽火車作為運輸主力。而蒸汽火車牽引材運車下山時，最高時速16公里，最多可牽引九輛，滿載之材運車等貨車，雖然下山為下坡，火車可較為輕鬆，但為確保制動力正常，不可超載以策安全。

台灣光復之後，並沒有往深山繼續興築新的阿里山森林鐵道，鐵道最高的地點，還是維持在哆哆咖的東埔集材場。民國五〇年代，阿里山鐵路的運材方式也有所轉變，例如哆哆咖線，楠梓仙溪一帶，改成以卡車與火車運輸並用，並且以索道的方式運材，東埔下線與眠月下線的森林資源也比較多，運材作業比較繁忙。不過，由於日治時期的過度開發，林業資源短少，伐木難繼，所以台灣光復之後，經過20年，台灣林業從伐木開採，轉變成保育造林。

從1945至1963年，有兩件很重要的大事。一是鐵路柴油化，從11403-1到11403-5這四部柴油機車引進，雖然沒有成功，卻為

日後動力柴油化打下基礎。另外一件事，即是發生在民國48年的八七水災，當時受創的規模，幾乎不亞於50年後，民國98年的八八風災。差別只在當時因為沒有阿里山公路，山上老百姓受困斷糧，必須立即搶通，因此發生了27號蒸汽機車墜毀司機殉職的故事，以及國人自建第一座阿里山鐵路隧道，24號隧道的傳奇故事。

▼奮起湖站的蒸汽火車



▼運材火車與雲海（蘇昭旭 繪）



### 阿里山森林鐵路 一百年來的營運單位變革

1906年~1908年	藤田組〈修築〉	
1910年~1914年	殖產局阿里山作業所〈修築與營運〉	
1915年~1918年	營林局阿里山出張所	
1919年~1919年	營林局嘉義出張所	
1920年~1925年	殖產局營林所嘉義出張所	
1926年~1942年	營林所嘉義出張所〈林業〉	台灣拓殖株式會社〈鐵路〉
1943年~1943年	殖產局嘉義山林事務所〈林業〉	台灣拓殖株式會社〈鐵路〉
1944年~1945年	台南州嘉義山林事務所〈林業〉	台灣拓殖株式會社〈鐵路〉
1945年	台灣光復以後	移交中華民國政府
1945年~1947年	台灣省行政長官公署農林處林務局阿里山林場	
1947年~1960年	台灣省政府農林廳林產管理局阿里山林場	
1960年~1989年	台灣省政府農林廳林務局玉山林管處	
1989年~1998年	台灣省政府農林廳林務局嘉義林管處	
1998年~2008年	行政院農委會林務局嘉義林管處	
2008年~2010年	宏都阿里山鐵路公司〈2008.6.19~2010.3.22〉	
2010年~2012年	行政院農委會林務局嘉義林管處	
2013年迄今	4月27日簽約移交台鐵代為經營	

## 停止伐木並轉型觀光鐵道 〈1963~1982年〉

民國五〇年代，是阿里山鐵路從產業鐵道，轉型觀光鐵道的關鍵年代。

民國52年中興號柴油客車開始營運，速度快又平穩，贏得中外旅客好評。當時阿里山鐵路動力柴油化，才剛剛開始，而原有的蒸汽機車和木造橋樑等等，原始鐵道景觀都還存在，舊有森林景觀與新的鐵路服務，新舊同時並存，這樣的特殊環境，吸引無數的日本觀光客前來搭乘。

民國58年，阿里山鐵路啟用柴油機車，並開始汰換蒸汽機車，其實並非是個好消息。依據日本鐵道權威松本謙一的口述，民國57年（1968年），當時日本媒體與觀光客湧入阿里山鐵路的原因，是因為當時聽到隔年阿里山蒸汽機車即將從登山本線退役的消息，所以大家蜂擁而至。尤其阿里山的Shay蒸汽機車歷史悠久，引人入勝，許多外國人喜歡搭乘蒸汽火車推行的普通客車，以紀錄這種特殊蒸汽火車的登山方式，沿途豐富的自然景觀，更是令人目不暇給。

民國六〇年代，雖然登山本線上的蒸汽機車，已經陸續退休，不過由於登山本線上留用數部Shay蒸汽火車，作為牽引貨運列車與加班車來使用，並未完全消失。此外，阿里山上與山下嘉義還留用數部Shay蒸汽火車，例如阿里山上的12號、17號機車，成為當時阿里山站的矚目焦點。民國60年，隨著媒體報導宣傳，阿里山Shay蒸汽火車還依然存在，因此聞名海內外，使得觀光鐵路幾乎班班客滿，因此「光復號」客車順勢推出，尤其以民國65年前後，阿里山鐵路的運量達到了最高點。

民國六〇年代後期，當時的台灣並沒有文化資產與保存鐵道（Preservation railway）的觀念，所以林務局也配合省政府交通處的政策，為了提升鐵路營運安全，開始改建隧道與橋樑，許多古蹟也開始陸續消失，木造客車也在這個時期退出營運。尤其是民國

67年起，林場線鐵路全面停駛，東埔線路基改作台18線新中橫公路，讓阿里山往塔塔加，這條通往雲端的鐵路就此消失，最為可惜！

如今回首這個關鍵的年代，我們錯過阿里山鐵路保存的黃金時機。當時政府官員缺乏一個有識之士，去提出環境保育與文化資產政策，沒有總量管制的概念，更任由公路任意開發，水土保持失衡，國土破壞，弱化這條登山鐵道的競爭力，種下阿里山鐵路日益傾頹，無可挽救的危機。



▼阿里山18噸Shay（蘇昭旭 繪）



▼阿里山28噸Shay（蘇昭旭 繪）



▼民國六〇年代後期，林務局為了提升鐵路營運安全，開始改建新的隧道與橋樑。

## 阿里山公路通車鐵路衰頹 〈1982~1999年〉

民國七〇年代，是阿里山鐵路由盛而衰的關鍵年代。

民國70年3月，阿里山森林遊樂區正式啟用。民國71年10月，阿里山公路的通車，使得登山本線旅客，搭乘阿里山鐵路上山的盛況不再，公路通車後，汽車襲捲登山鐵道遊客，森林鐵路從此運量一落千丈。即使民國72年停開了光復號客車，民國73年初推出了有冷氣的阿里山號，依然無法扭轉鐵路和公路在票價以及旅行時間競爭上的劣勢。

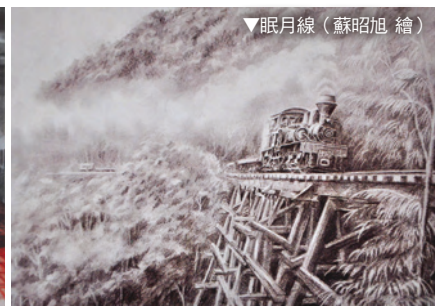
回首當年阿里山鐵路虧損的原因，主要是公路汽車無限制的競爭，觀光客大量湧入的結果，也讓阿里山森林遊樂區的品質變差。其實，很多國家的登山鐵路，是保障只有鐵路到達山頂，公路只能到接近的區域，然後有總量管制，當時因為連年虧損，開始有阿里山鐵路開放民營之計畫。

此外，阿里山公路的開通，也使得高山地區的貨運，改由公路運送，阿里山鐵路的貨運，也就因此名存實亡。民國77年，阿里山鐵路正式廢除具有六十多年歷史的混合客車，也就是傳統的普通車加上零擔貨運，沿線的小站也逐一降為招呼站。民國79年，行駛近三十年的中興號柴油客車停駛，而阿里山號則僅剩一日上下山各一班次，鐵路營運可說蕭條至谷底，若非靠阿里山鐵路的支線觀光，以及阿里山森林遊樂區的門票收入交叉補貼，恐怕難以為繼。

不過，苦難的年代，也是光明的年代。民國72年2月，眠月線鐵路舉行通車典禮，使用蒸汽機車營運而轟動海內外。民國75年1月23日，阿里山鐵路祝山線正式通車，寫下台灣鐵路最高點，海拔2,451公尺的傳奇。同年阿里山鐵路與日本大井川鐵路正式結盟為「姊妹鐵路」，也寫下台灣鐵路締結海外姐妹鐵路，躍登國際舞台的先例。



▼光復號（蘇昭旭 繪）



▼眠月線（蘇昭旭 繪）



▼與臺灣阿里山鐵路締結姐妹鐵道的日本大井川鐵路，是臺灣的阿里山鐵路邁向國際化的重要里程碑。圖為井川線火車通過奧大井湖的美麗風光。

## 九二一大地震之後的復興 〈1999~2008年〉

民國八〇年代後期，是阿里山鐵路苦難與考驗的年代。

阿里山鐵路除了公路通車後的巨額虧損，危及阿里山鐵路的生存之外，阿里山鐵路正面臨另一波前所未有的天災考驗。民國86年7月1日神木不幸半倒，使得阿里山森林鐵路的地標岌岌可危；民國87年6月29日，神木的另一半放倒以後，阿里山鐵路的地標正式走入歷史。正當林務局重新尋找以「石猴」作為阿里山的新地標，隔年民國88年發生九二一大地震，石猴的頭部滾落鐵道碎裂一地，石猴車站與月台傾斜，眠月線就此中斷，可謂禍不單行。

雖然九二一大地震，讓阿里山森林鐵道受到重創，眠月線與阿里山新站必須重建，登山鐵路終點以臨時新站代替；然而，這場大地震雖然不幸，卻也喚醒國人對阿里山鐵路的關心與重視，災難頻仍、浩劫重生。隔年民國89年起，除了眠月線之外，阿里山鐵路已經全面恢復運行。由於阿里山新站受創嚴重，予以拆除，直到民國96年，木造的阿里山車站，重新啟用。

民國89年，阿里山26號Shay蒸汽機車首次成功復活，與木造車站的修復，阿里山鐵路的文化資產發光發熱，重新找回人們心中對它的熱愛。隨著民國九〇年代鐵道的懷舊風潮，阿里山Shay蒸汽機車31號與25號的成功復駛，四座木造車站的更新，與檜木車廂加入營運，阿里山森林鐵道逐漸朝向文化資產鐵路角色定位，脫胎換骨重獲新生。

民國92年，阿里山鐵路被文建會評選為台灣的世界遺產潛力點，為九二一大地震之後的鐵道文化復興，留下了響亮的驚嘆號！



▼阿里山車站九二一前的宮殿建築原貌（蘇昭旭 攝）



▼阿里山車站九二一震災之後人去樓空（蘇昭旭 攝）



▼阿里山新站民國96年9月8日完工，重新啟用。

## 民營化與八八水災的重創 〈2008~2010年〉

如果沒有這場車禍，或許這樣的苦難命運，不會真的降臨。

民國92年3月1日，阿里山車站至神木間發生重大行車意外事故，共造成17人死亡。當時的決策高層，相信BOT可以有效提升森林鐵路的經營與效率，結合民間企業的創意經營與多角化發展，民國94年12月30日阿里山鐵路的BOT案決標，由嘉義宏都建設取得30年經營權，以3R（Resort、Railway、Restaurant）模式獨家經營。北門與阿里山飯店是BOT，而鐵路經營收入是OT，民國95年6月19日正式簽約運作，進入兩年籌備期。民國97年，阿里山鐵路6月19日正式移交民營，宏都阿里山取得30年BOT經營特許權，阿里山鐵路邁向民營新時代，這項發展是阿里山鐵路一項重要轉捩點。

然而民營化才沒多久，同年的10月13日，嘉義起點23K處，樟腦寮往獨立山方向的鐵路崩塌，宏都竟然以非天然災害，是林務局水土保持不佳為由，片面毀約拒絕修復，登山本線無限期中斷，阿里山鐵路民營化從此陷入僵局。民國98年宏都將整個經營重心放在飯店，試圖通過阿里山沼平飯店的環評，對於經營鐵路漫不經心，23K事件更引起行政高層震怒，決議暫時由林務局出資修復。然而此時，阿里山鐵路民營化，宏都公司早已信用破產，徒具合約形式，不知如何收拾殘局。

民國98年的8月8日，台灣南部發生莫拉克風災，重創阿里山森林鐵路，全線滿目瘡痍，鐵路流失，尤其是多林與屏遮那兩處大崩塌，走山十分嚴重。宏都無力經營與修復鐵路，沼平飯店的環評也隨之落空。

阿里山鐵路民營，正式宣告失敗。

▼阿里山森林鐵道一號隧道口的中興號（蘇昭旭 繪）



▼獨立山站與上層螺旋線（蘇昭旭 繪）



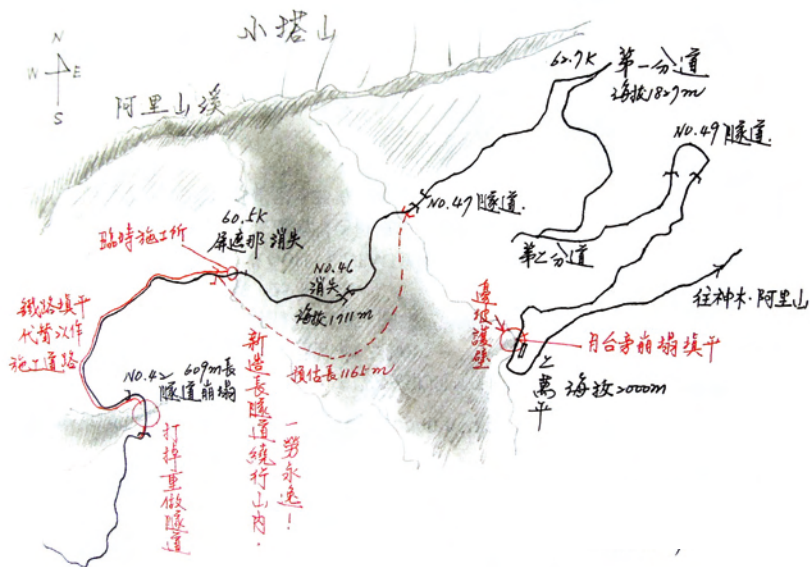
## 政府接手後林鐵浴火重生 〈2010年起迄今〉

民國99年3月22日，林務局依照合約規定，終止BOT並收回阿里山森林鐵路經營權，阿里山鐵路回歸林務局經營，此時鐵路經歷八八風災蹂躪之後一片狼籍，百廢待舉。林務局積極修復莫拉克風災所遺留下的殘局，6月19日起，祝山線與神木線恢復通車。林務局試圖在幾年之內，讓阿里山鐵路本線恢復通車，讓阿里山的美景重現國人眼前。

民國99年底，林務局積極導入更多的建設，包含在祝山站設置Top of Taiwan (2,451m) 台灣鐵路最高點紀念碑，在嘉義北門設置農業精品館，盼能以更多創意行銷阿里山森林鐵路。

然而，阿里山森林鐵路總是命運多舛，民國100年4月27日，

▼阿里山鐵路屏遮那大崩塌勘查地圖（蘇昭旭 繪）



阿里山上的神木線，不幸發生邊坡的巨木側枝斷裂倒下，擊中列車車廂導致翻覆事故，造成5名旅客死亡，該事件造成阿里山鐵路又被迫停駛。一直到同年的12月，祝山線才通行，隔年民國101年1月，神木線才宣布復駛。

雖然，民國100年的9月，延宕多年的23K中斷處修復完工，嘉義到奮起湖火車已經可以通行，然而由於人事凍結問題，沒有足夠的人力，以至於正式的客運，依然遙遙無期，讓阿里山鐵路的災後重建之路，投下更多的變數。

民國102年4月26日，行政院正式將阿里山森林鐵路委託給台鐵代為經營，民國103年1月27日從嘉義至奮起湖段復駛，3月27日莫拉克風災之後的最大災害瓶頸，屏遮那隧道正式宣告貫通。只要多林隧道與屏遮那隧道可以順利修復完工，從奮起湖至阿里山路段便可順利通車，預計在民國104可以全線通車復駛。尤其是屏遮那隧道長1,141公尺，若加上隧道口延伸部分可達1,165公尺，將超越長1,143.61公尺，印度Kalka Shimla Railway Barog Tunnel 33號隧道，成為全世界762mm軌距體系第一長的隧道，值得令人期待。



▼屏遮那隧道貫通典禮（楊書維 攝）

# 附錄

## 阿里山森林鐵路的路線導覽



## 阿里山森林鐵路的歷史年表

西元年	統治年代	重要的大事記
1895年	明治28年	馬關條約臺灣割讓給日本。
1896年	明治29年	日本陸軍中尉長野義虎首登玉山，11月林圯埔（竹山）撫臺署長齊藤音作率隊登上玉山。
1897年	明治30年	7月公告玉山海拔3,952公尺為「新高山」。
1899年	明治32年	4月小池技工發現阿里山原始森林區，調查呈報總督府殖產局。
1900年	明治33年	3月鐵道部技手飯田豐二氏，勘查阿里山森林鐵道鋪設之可行性，小笠原富二郎即查阿里山之森林資源。
1902年	明治35年	阿里山地區林業開發，決定採美國森林鐵道開發輸送方案。
1903年	明治36年	2月總督府特命林學博士河合鈿太郎，規劃阿里山森林開發與軌道選線事宜。
1904年	明治37年	阿里山森林開發案送日本國會審議，因日俄戰爭財政緊縮遭否決。
1906年	明治39年	2月阿里山森林開發案通過，委由大阪「藤田組」負責開發，7月嘉義至竹崎開始施工。
1907年	明治40年	10月獨立山螺旋登山路段完工，鐵道興建至梨園車站為止。美國Lima Shay蒸汽火車首度引進臺灣，為13噸級一部。
1908年	明治41年	2月藤田組因財力不足宣布終止阿里山鐵道興築計畫，總計花費1,312,772日圓。
1909年	明治42年	日本內務省、農商務省偕同河合鈿太郎重新至阿里山勘查，決議收回官營。
1910年	明治43年	2月阿里山森林開發官營案經國會通過，決議以五年完成鐵道興建。4月殖產局阿里山作業所成立，全線分十個工區依續施工。10月嘉義至竹崎通車營運。11月18噸Shay蒸汽火車始購入。
1911年	明治44年	10月阿里山郵局成立。
1912年	大正元年	5月奮起湖站外11號蒸汽火車脫軌翻落，釀成3死10傷慘劇。10月28噸Shay蒸汽火車始購入。12月25日嘉義至二萬平正式通車，工期縮短為兩年半。
1913年	大正2年	4月鐵道延伸至阿里山沼平全長7.9公里。阿里山扁柏、紅檜等木材銷往日本。
1914年	大正3年	2月屏遮那斷崖附近30號蒸汽火車脫軌翻落，阿里山開發功臣進藤熊之助傷重不治。3月14日嘉義至沼平全線辦理客貨營運。開闢香雪山線、塔山裡線等林場線鐵路。
1915年	大正4年	7月營林局成立，阿里山作業所改隸營林局之出張所。12月嘉義北門貯木池竣工，東洋第一大製材場開工。塔山眠月線鐵路竣工，塔山一帶林木採伐下山。
1916年	大正5年	本年木材產量達日產75,180立方公尺，為歷年最高紀錄。
1917年	大正6年	眠月支線石猴至烏松坑等鐵路陸續完工集材。
1918年	大正7年	12月阿里山鐵路始受理民眾「便乘」，代用客車開始出現，沿途完成設站二十處。並將阿里山紅檜運往日本，為明治神宮鳥居御用材。
1919年	大正8年	3月因蒸汽火車煙囪噴出火屑發生火災，沼平一帶森林付諸一炬。
1920年	大正9年	4月阿里山鐵路嘉義至沼平正式辦理客運、混合客車正式營運，標準二等及三等轉向架式客車出現。9月營林局撤銷，業務復歸殖產局，設嘉義出張所管轄阿里山林場。
1921年	大正10年	砍伐阿里山森林屆十年，營林所始引進日本柳杉進行造林計畫。
1925年	大正14年	11月阿里山沼平經兒玉、新高口、哆哆咖（塔塔加）至新高山（玉山）步道竣工。
1926年	昭和元年	引進川崎製造林場支線專用「木炭瓦斯」內燃機車，運用於眠月各林場支線。
1927年	昭和2年	阿里山入選為臺灣日日新聞社徵募之「臺灣八景」。
1928年	昭和3年	廢止阿里山入山許可證制度。

西元年	統治年代	重要的大事記
1931年	昭和6年	日本公布國立公園法，阿里山新高山為預定地。阿里山開發功臣河合鈿太郎病逝於東京。阿里山至自忠林場線鐵路完工。
1932年	昭和7年	自忠線延伸至新高口，登新高山步行里程大幅縮短，登山人數激增蔚為風潮。新高口為阿里山鐵路客運延伸之終點，原先僅至沼平。
1933年	昭和8年	日本川崎製造汽油客車兩部引進，行駛於嘉義至竹崎平地段。
1934年	昭和9年	自忠至哆哆咖鐵路竣工，東埔集材場啟用，終點哆哆咖海拔2,584公尺為臺灣鐵路歷史最高點。鹿林山莊啟用，供登玉山者歇息。
1935年	昭和10年	9月阿里山建樹靈塔撫慰古木樹靈，10月建「高山博物館」以慶祝日本始政四十年。
1936年	昭和11年	6月臺灣拓殖株式會社成立，阿里山林場移交其林業部管轄，設阿里山、太平山、八仙山三個出張所掌理伐木事業，直至1945年臺灣光復。
1941年	昭和16年	12月珍珠港事件爆發，臺灣陷於戰事烽火之中。
1942年	昭和17年	日本戰事失利遭美軍封鎖，樟腦外銷海運中斷，軍部始蓋砍森林鐵路沿線樟樹，原料和市場盡失。
1943年	昭和18年	殖產局允軍部得委由林商自行供應軍用木材，每年蓋砍伐林木超過百萬立方米，阿里山森林自此時期砍伐無度以致枯竭。客運郵便荷物緩急車出現。
1944年	昭和19年	阿里山鐵路沿線製材場車站等，始遭美軍軍機轟炸，嘉義北門貯木池製材場多次重創。
1945年	昭和20年	8月日本無條件投降，11月阿里山林場歸臺灣省行政長官公署農林處林務局監理管轄。
1946年	民國35年	3月阿里山林場光復後首任場長尹傳鐸上任。混合列車延續日治時代，雙日上山單日下山一日一班次。
1947年	民國36年	12月政府公告新高山改回「玉山」原名。新高口增闢石山支線。
1948年	民國37年	27號蒸汽火車運材下山，不幸於二萬平附近翻覆，司機殉職。
1949年	民國38年	國民政府播遷來臺。11月先總統 蔣公首次視察阿里山。
1951年	民國40年	蔣公第二次視察阿里山，巡行至東埔線，改兒玉地名為自忠。
1953年	民國42年	第一代柴油機車11403-1~2引進，日本三菱製造。10月蔣公誕辰樹立「神木頌」，建「壽比神木」祝壽。
1955年	民國44年	第二代柴油機車11403-3~5引進，日本三菱製造。
1956年	民國45年	6月阿里山神木不幸遭雷擊起火燒毀中空焦黑，10月蔣公第三次視察阿里山，首次乘用新式柴油機車牽引貴賓車。
1959年	民國48年	8月因葛葉禮颱風八七水災，阿里山鐵路遭重創，9月18日修復通車。9月17日24號蒸汽火車為搶運米糧上山，不幸於二萬平附近翻覆，車長及司機殉職。
1960年	民國49年	首次修造平客車四部為代用客車。11月改定時刻表加開不定期團體列車一次。
1961年	民國50年	玉山林管處擬定阿里山鐵路柴油化及沿線改善計畫。
1962年	民國51年	3月首度行駛柴油對號快車，為柴油化營運之開端。
1963年	民國52年	阿里山森林鐵路正式轉型觀光，2月「中興號」對號特快車開始營運，受到民眾極度歡迎。中興號DPC1~2動力客車引進，日本車輛製造。6月嘉義林區管理處結束直營伐木，改為林木處分標售，整理殘材運出至民國54年止。
1965年	民國54年	10月阿里山正式將混合列車改為每日上下對開一班次。
1966年	民國55年	中興號DPC3~6引進，日本車輛製造，改良為雙大燈。中興號拖車DTC1~2首度問世，臺鐵臺北機廠製造。
1967年	民國56年	修訂時刻表，中興號快車增開為每日上下山對開兩班次。8月排雲山莊重建落成，登玉山遊客更為方便。
1968年	民國57年	鹿林山莊裁撤，直至民國74年改為玉山國家公園管理服務中心。

西元年	統治年代	重要的大事記
1969年	民國58年	第三代柴油機車DL-25~30號引進，日本三菱製造，阿里山機車動力柴油化成功。
1970年	民國59年	中興號DPC7~9引進，日本車輛製造。11月中興號與臺鐵莒光號辦理聯運業務。
1971年	民國60年	7月起行駛不定期「光復號」快車。客車及貨車全面採用新式編號，木造客車逐步淘汰並朝向鋼體化。
1972年	民國61年	第四代柴油機車DL-31~34引進，日本三菱製造，登山本線蒸汽火車正式引退。14號蒸汽火車首開先例運往澳洲Puffing Billy Railway展示保存。
1973年	民國62年	「光復號」快車改為已定期每日上下山兩班次。6月起光復號與中興號與臺鐵莒光號及觀光號辦理聯運業務。10月北門新站落成啟用。
1975年	民國64年	完成阿里山森林遊樂區整建計畫，預定兩年內完成。阿里山鐵路營運於本年前後達到最高點，配合森林遊樂區全面發展觀光。
1976年	民國65年	第五代柴油機車DL-35~37引進，德國O&K製造，無余績效不彰提早淘汰。3月起行駛不定期平快車。11月沼平附近發生大火，居民任意搶建遭憲警強制拆除，原址規劃成自然公園。
1978年	民國67年	4月30日阿里山加班對快於十字路口前方因豪雨路基鬆動而翻覆，共有二十六人受傷。本年起林場線鐵路全面停駛，東埔線路基改作臺18線新中橫公路。
1980年	民國69年	第六代柴油機車DL-38引進，日本車輛製造，為最後引進的25噸柴油機車。
1981年	民國70年	1月原第四分道阿里山新站啟用，3月阿里山森林遊樂區正式啟用。4月24日發生隧道坍塌方壓毀登山火車慘劇，造成9死13傷。
1982年	民國71年	第六代柴油機車DL-39~44引進，日本車輛製造，首度裝有空調電源之柴油機車。10月阿里山公路通車席捲登山鐵路遊客，森林鐵路從此運量一落千丈。
1983年	民國72年	11月中興號提升為中興直達對快，創下歷史上最快速紀錄二小時五十分從嘉義至阿里山。眠月線使用蒸汽火車營運轟動海內外。2月11日眠月線觀光鐵路舉行通車典禮。7月光復號取消營運，因連年虧損故有阿里山鐵路開放民營之計畫。
1984年	民國73年	1月27日以「999」專案推出「阿里山號」冷暖空調高級客車，每星期六晚上上山，星期日下午下山。5月21日祝山線鐵路開工。8月沼平車廂旅館落成。眠月線鐵路改用柴油機車營運，蒸汽火車全面停駛。
1985年	民國74年	5月阿里山鐵路砂石貨運列車出軌，DL32受損，車長殉職。DL32於1993年北門修理工廠大火中燒毀。
1986年	民國75年	1月23日祝山線正式通車。1月24日阿里山鐵路與日本大井川鐵道正式結盟為「姐妹鐵道」。本年修訂時刻表，中興號直達對快改為每日上下山各一班。
1988年	民國77年	2月核定阿里山鐵路適用「勞基法」，人事成本劇增。11月修訂時刻表，長達六十八年歷史的混合列車停駛，每站皆停的普通車以中興號快車取代。
1989年	民國78年	為配合機關精簡，將原運材課及工務課合併，改為森林鐵路管理課。
1990年	民國79年	1月15日修訂時刻表，阿里山鐵路僅存一日上下山各一班阿里山號定期行駛，中興號正式停駛，從此營運進入最低潮。
1991年	民國80年	7月小客車闖越平地段平交道，撞及阿里山號以致1死4傷。元旦新中橫公路（阿里山至水里）正式通車。
1992年	民國81年	5月阿里山鐵路配合公共電視播攝軌道傳奇節目，26號蒸汽火車於阿里山新站升火復駛。10月阿里山水庫填堤，以致之字形路段橋樑五座及路基被沖毀，次年2月26日通車。
1993年	民國82年	8月森林育樂組提出阿里山鐵路重振計畫，盼挽救虧損頹勢。8月23日北門修理工廠大火，15號蒸汽火車及DL-32柴油機車及若干客車被焚毀。
1995年	民國84年	為改善觀光支線服務品質，祝山線型客車交車營運，取代原有紅色普通客車。4月神木傾斜有倒塌之虞引起各方關注。嘉義平地段鐵路遭地方民意代表，以妨礙交通為由要求拆除，歷經數年多次協商方告平息。
1996年	民國85年	阿里山鐵路計畫開放民營，4月何偉真局長陪同台盟、東帝士集團董事長入山，徵詢企業家意見，不幸皆無企業願意接手經營。8月賀伯颱風重創阿里山鐵路，1號隧道西口坍塌重建，至12月底搶修通車。
1997年	民國86年	7月1日阿里山神木不幸半倒，只餘另一半岌岌可危以鋼索暫時固定。
1998年	民國87年	嘉義市文化局與林管處於6月26日決議修復SL26號。6月29日阿里山神木另一半正式放倒，神木就此走入歷史；10月，改以眠月石猴為新地標。7月17日瑞里大地震，阿里山鐵路獨立山至梨園景段受到重創，年底修復通車。此外，嘉義營林俱樂部（阿里山林場招待所）、阿里山北門驛亦於本年被列為市定古蹟。

西元年	統治年代	重要的大事記
1999年	民國88年	嘉義市文化局於2月27日舉辦「森林鐵道傳奇」活動，阿里山26號蒸汽火車在北門站正式復活，轟動國際媒體。9月21日集集大地震阿里山鐵路嚴重受創，眠月線完全癱瘓，石猴頭部斷落，阿里山新站倒塌。
2000年	民國89年	祝山線於2000年1月1日通車，阿里山新站拆除，沼平車站改回登山鐵路終點及觀光支線起點。登山本線於2000年2月1日恢復全線通車。
2003年	民國92年	阿里山森林鐵路被文建會評選為臺灣世界遺產潛力點的第一類。
2004年	民國93年	3月1日發生新站至神木間重大行車意外事故，共造成十七人死亡。登山鐵路終點的臨時新站啟用，木造的阿里山車站重建工程開工。水山線前段1.6公里修復完工。
2005年	民國94年	1月重油鍋爐版SL31號成功復活，預計使用於阿里山相關支線，12月30日阿里山鐵路BOT案決標，由嘉義宏都建設取得三十年經營權。
2006年	民國95年	9月重油鍋爐版SL25號成功復活，阿里山鐵路擁有25、26、31號三部蒸汽機車，成為全臺灣蒸汽機車復活最多的交通事業體。12月24日中興號柴油客車DPC7、DPC8兩部復活，僅作為團體包車使用。鐵道文化保存成績亮眼。
2007年	民國96年	嘉義至竹崎平地段，例假日蒸汽火車與檜木車廂定期營運，7月15日正式行駛。1999年921大地震損毀迄今，阿里山鐵路阿里山車站9月8日全新完工。
2008年	民國97年	阿里山鐵路6月19日正式移交民營，宏都阿里山取得30年BOT經營特許期，阿里山鐵路邁向民營新時代。然而10月13日，嘉義起點23K處，樟腳寮往獨立山方向的鐵路崩塌，宏都毀約拒絕修復，民營化從此陷入僵局。
2009年	民國98年	8月8日發生莫拉克風災，重創阿里山森林鐵路，宏都無力修復，原本親觀的阿里山沼平飯店環評，也因而落空，民營化宣告失敗。
2010年	民國99年	3月22日林務局依照合約規定，終止BOT並收回阿里山森林鐵路經營權。
2011年	民國100年	6月19日起祝山線通車，阿里山鐵路回歸林務局經營，風災開始積極修復。4月27日神木線發生邊坡的巨木剝技斷裂倒下，擊中列車車廂導致翻覆事故，造成5名旅客死亡，阿里山鐵路被迫停駛，民營化之後再次被迫轉讓經營權。
2012年	民國101年	12月25日阿里山鐵路邁向一百週年。
2013年	民國102年	4月20日阿里山鐵路與日本黑部峽谷姊妹鐵道，從此擁有兩條國際級登山鐵路的姊妹鐵道。4月26日簽約移交台鐵代為經營。
2014年	民國103年	1月27日阿里山鐵路嘉義至奮起湖段復駛，預計隔年可以復駛到阿里山。

▼全新的阿里山車站



▼全新的沼平車站



## 參考文獻

1. 《台灣省林務局誌》（民國八十六年三月版）。
2. 《台灣交通統計年報》（省政府交通處）。
3. 《鐵道情報》（中華民國鐵道文化協會）。
4. 《林務局業務工作報告》（民國八十四年何偉真局長）。
5. 《玉山回首》（玉山國家公園出版社）。
6. 《檜意山林，阿里山林業百年的故事》（林務局嘉義林區管理處）。
7. 張新裕，《阿里山森林鐵路縱橫談》。
8. 洪致文，《阿里山森林鐵道紀行》。
9. 《阿里山林業一百年紀念國際研討會論文集》，2011年。
10. 蘇昭旭，《阿里山森林鐵道1912~1999·景觀篇》，人人出版，2001年。
11. 蘇昭旭，《阿里山森林鐵道1912~1999·車輛篇》，人人出版，2001年。
12. 蘇昭旭，《世界山岳鐵道·歐洲篇》，人人出版，2006年。
13. 蘇昭旭，《世界山岳鐵道·美亞澳篇》，人人出版，2006年。
14. 蘇昭旭，《阿里山森林鐵路傳奇》，人人出版，2009年。
15. 蘇昭旭，《台灣輕便鐵道小火車》，人人出版，2011年。
16. 蘇昭旭，《阿里山森林鐵道與世界遺產鐵路巡禮》，文建會文資總處出版，2011年。
17. 蘇昭旭，《世紀風華 阿里山森林鐵路百年車輛史》，遠流出版，2012年。
18. 蘇昭旭，《世紀風華 阿里山森林鐵路百年紀實》，遠流出版，2012年。
19. 蘇昭旭，《世紀風華 阿里山森林鐵路與百大山岳鐵路》，遠流出版，2012年。



紀念藏書章蓋章處

## 奔馳百年—— 阿里山森林鐵路的故事

發行人 | 李桃生

總策劃 | 廖一光

策劃 | 楊瑞芬、李定忠、劉金源

作者 | 蘇昭旭

圖片 | 蘇昭旭、劉金源、張新裕、楊書維、林務局嘉義林區管理處

校稿 | 劉金源、劉文宜、翁蓓玉

執行單位 | 讀書共和國文化有限公司

專案主編 | 王梵

美術設計 | 李俊輝

編輯製作 | 讀書共和國文化有限公司

出版單位 | 行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處

初版一刷 | 103年12月 初版二刷 | 104年3月

I S B N | 978-986-04-2791-2

G P N | 1010302157