

戰後阿里山森林鐵路的營運 (1945-1949)

Operation of Alishan Forest Railway after the Second World War,
1945-1949

許峰源 Hsu, Feng-Yuan

國家發展委員會檔案管理局應用服務組研究員／天主教輔仁大學全人教育課程中心兼任助理教授
Researcher, Service Division, National Archives Administration, National Development Council /
Adjunct Assistant Professor, Holistic Education Center, Fu Jen Catholic University

摘要

日治初期，臺灣總督府為開發阿里山森林資源，派員勘查地勢，在崇山峻嶺中架橋梁、鋪鐵道、鑿山洞、設車站，打造森林鐵路，輸運高價值木材，締造阿里山林業生產的輝煌成績。隨著伐木事業蒸蒸日上，鐵路線繼續延展，帶動沿線車站、城市興起與嘉義相關產業的發展。至太平洋戰爭爆發後，臺灣各地資源投向南洋戰場，漸漸無法顧及森林鐵路的運轉，尤其當全臺灣遭到盟軍轟炸，嘉義地區難以倖免，森林鐵路輸運功能被迫停滯。

戰後，臺灣省行政長官公署接管臺灣，為繼續開發阿里山森林資源，必須恢復阿里山森林鐵路正常運作。二二八事件後，臺灣省政府成立，設立農林處林業管理局接收林場，林業管理局又設置阿里山林場，負責籌劃開發阿里山林業，維繫森林鐵路營運，阿里山林場頒布多項規章，規範工作事項，辦理森林火車客貨運業務。檔案管理局典藏國家檔案，保存各項規章及作業內容。本文梳理國家檔案與相關資料，探索戰後阿里山森林鐵路的營運。

Abstract

In the early days of Japanese rule, in order to develop the forest resources of Alishan, the Governor-General of Taiwan built the Alishan Forest Railway in the lofty mountains, exported high-value wood, and launched the brilliant achievements of Alishan forestry development. As Alishan's logging business continues to flourish, train routes continue to be extended, driving the rise of surrounding stations, cities, and the development of Chiayi's industries. After the outbreak of the Pacific War, the resources of various places in Taiwan had to be invested in the battlefield, and the forest railway was gradually unable to take the development into account, especially after the entire Chiayi area was bombed by the Allied forces, the transportation function of the forest railway was also forced to stagnate.

After the Second World War, the Office of the Chief Executive of Taiwan Province took over Taiwan, and the operation of the Alishan Forest Railway must be restored to further develop the Alishan forest resources. After the establishment of the Taiwan Provincial Government, the Forestry Administration of the Agriculture and Forestry Department was established to take over all forest farms in Taiwan. The Forestry Administration has set up Alishan Forest Farm to be responsible for the development of Alishan forestry and the operation of the forest railway. Alishan Forest Farm handles forest train passenger and freight services and promulgates a number of regulations, and these regulations are officially kept in the National Archives Administration. This article is to sort out National Archives and explore the operational deeds of Alishan Forest Railway.

關鍵字 | 阿里山森林鐵路、阿里山森林火車、阿里山林場、嘉義林業、國家檔案

Keywords | Alishan Forest Railway, Alishan Forest Train, Alishan Forest Farm, Chiayi Forestry, national archives

壹、前言

臺灣橫跨北迴歸線，南北狹長約 400 公里，東西最寬處 150 公里，周圍海岸線長有 1,150 公里，面積計 36,000 平方公里，海拔 100 公尺以下平原占 31%，其餘 69% 多為山地。臺灣地理山多平原少，蘊藏豐富森林資源，林業大規模開發始於日治時期，舉凡林業法令規範、林地生產標準以及經營準則都有明確規範。林業機關是林業發展的核心，日治時期先後歷經殖產部（1896-1897）、殖產課（1898-1900）、殖產局（1901-1914）、殖產局與營林局（1915-1918）、營林局（1919）、殖產局（1920-1939）、營林所與殖產局（1940-1942）、殖產局（1943）、農商局（1944-1945）等階段，規劃臺灣林業發展（王子定，1967）。

最初，臺灣總督府民政局殖產部設有林務課，擘劃臺灣林業發展藍圖。明治 31 年（1898），殖產部改為殖產課，廢續負責林野規劃外，也肩負起森林調查工作。明治 34 年（1901），殖產課改為殖產局，設有拓殖課，從事林業開發與森林調查業務。在此期間，有人發現阿里山山脈蘊藏濃密森林，殖產局便派技師小笠原富二郎先率員前往調查；臺灣總督府重視此事，邀請東京帝國大學何合鉢太郎與澳籍教授赫夫曼查勘，都認為阿里山林木資源豐富、價值高，可以進一步投資開發。明治 37 年（1904），臺灣總督府決定開發廣大的阿里山森林，為克服高山交通輸運障礙，設法鋪設阿里山森林鐵路（即阿里山林業鐵路）。然而，適逢日俄戰爭國家財政困難，不得不暫時擱置鐵路開發案。兩年後，臺灣總督府正視鐵路建設事宜，委由民營公司藤田組開辦森林鐵路。藤田組在嘉義設置辦公處，隔一年完成林產調查與路線勘測，啟動鐵路修築工程。惟依照藤田組鐵路建設藍圖，必須額外增加預算，加上鐵路事業龐雜，無法完成開發計畫。明治 41 年（1908），臺灣總督府鑒於藤田組資金短絀、甚

難繼續經營為由，解除兩者契約關係，收回鐵路自行管理。至明治 43 年（1910），臺灣總督府完成分年補償藤田組鐵路建設費用，繼續鋪設鐵路線。自此之後，阿里山森林鐵路轉為官方經營。大正元年（1912）12 月 25 日，從嘉義站至二萬坪站竣工，阿里山森林鐵路正式通車，邁向運輸新紀元，也成為林木營運的濫觴（焦國模，1999）。

阿里山森林資源豐富，臺灣總督府為擴大伐木區域，增加林木生產量，必須延展鐵路線以敷需求。大正 3 年（1914）3 月，鐵路線延伸至沼平站，從嘉義站到沼平站屬於鐵路幹線，全長 71.9 公里。翌年，延展眠月線至海拔 2,346 公尺的至高點塔山站，自此時起阿里山森林鐵路被譽為東亞第一登山鐵路，無形中彰顯日本強盛實力。森林鐵路通車初期，以運載林木為主要業務。大正 7 年（1918）起，為便利沿線民眾搭乘，將部分貨車改裝成客車，開始經營客運。大正 9 年（1920）起，採用客運、貨運混合列車輸運，使原本伐木興建的森林鐵路也肩負平地、山區客貨運輸功能。昭和 2 年（1928），阿里山被列為臺灣八景之一，加上新高山（即玉山）被列入宛如聖地的「二別格」之一，吸引越來越多臺灣南北各地與日本來臺的觀光人潮，前往嘉義搭乘森林火車飽覽阿里山、新高山美麗景緻。昭和 5 年（1930），客貨運輸業務漸繁重，據統計阿里山森林鐵路全線達 100 公里，嘉義站至竹崎站 14.2 公里為平地線，竹崎站以上的山地線工程艱鉅，沿途經過隧道超過 50 個，橫越橋梁逾百座，最急坡度 16 分之 1，最小半徑 30 公尺。昭和 8 年（1933），森林鐵路因應觀光旅遊人潮，再修築至新高口（即玉山口）路段，特別開設嘉義站到新高口直達列車以符需求。昭和 10 年（1935）起，阿里山生產的林木輸往靖國神社充作建材，讓早已聲名大噪的阿里山森林火車加倍忙碌。昭和 12 年（1937）12 月，日本指定「新高阿里山國

立公園」為臺灣 3 大公園之一，臺灣與日本旅客絡繹不絕前往嘉義、阿里山觀光旅遊，而搭乘森林鐵路、攀登新高山也成為熱門活動（蘇昭旭，2014；註 1）。

昭和 16 年（1941）12 月 7 日，日本偷襲美國太平洋海軍基地珍珠港，在此之後又陸續在太平洋、印度洋、東亞及東南亞掀起戰爭，占領許多區域。直至中途島戰役結束後，英、美國盟軍全力反擊，計劃轟炸臺灣，切斷日本南洋戰場的後援補給線。民國（以下同）32 年底，盟軍轟炸新竹車站與周邊鐵路，阻斷日軍在新竹集中南、北貨物，再利用飛機輪往南洋各地。隔年，盟軍密集轟炸南、北鐵路線，重創臺灣交通動脈。至 34 年，火車大抵只能在夜間進行運輸，藉以躲避盟軍飛機轟炸。當時，鐵路沿線重要建築受損超過 1,400 棟，鐵路線中斷有 6,000 多公尺，大、小橋梁損壞逾 30 處，加上車頭毀損、鐵軌斷裂、枕木毀損，導致火車經常無法準時發車，交通與運輸情況惡劣（劉文駿、王威傑、楊森豪，2003）。在日本將資源投入南洋戰場後，臺灣總督府漸無法顧及阿里山森林鐵路營運與路線維修事務，當盟軍轟炸嘉南地區之際，戰火波及阿里山林木砍伐、旅遊觀光業，火車、車站為躲避戰禍被迫中斷鐵路輸運事務。

34 年，戰爭結束，政府成立臺灣省行政長官公署（以下簡稱行政長官公署），負責接管臺灣事宜。是年底，行政長官公署設置農林處林務局，接管臺灣總督府農商局業務。翌年 10 月，林務局設林產管理委員會規劃林產資源開發藍圖。36 年 2 月，二二八事件爆發，臺灣社會劇烈動盪。5 月，政府成立臺灣省政府（以下簡作省政府）取代行政長官公署。省政府裁撤林產管理委員會，另設置林產管理局，擔負全臺灣森林開發事務（郭俊沛，2014），自然而然必須管理阿里山森林資源開發以及維持鐵路正常運作。

近年來，臺灣文化資產保護意識抬頭，許多研究投注阿里山森林鐵路的文資保存，累積不少研究成果（許慈容，2011；劉啟盟，2018）。有關森林鐵路之歷史沿革，深受《臺灣總督府檔案》開放、應用條件的影響，已有相關日治時期鐵路興建與經營的成果（渡部慶之進，2006）。與此同時，有許多學位論文投注該議題研究、討論（吳仁傑，1998）。相對而言，尚未能窺見討論戰後初期阿里山森林鐵路復員、營運規劃以及各項挑戰。國家發展委員會檔案管理局（以下簡稱檔案局）徵集、典藏《行政院農業委員會林務局檔案》，不乏記錄戰後初期阿里山森林鐵路營運之各項規範，可以從這些紀錄管窺歷史發展。本文梳理阿里山森林鐵路作業規範，藉此拋磚引玉介紹重要內容，希冀喚起對研究阿里山森林鐵路興趣者的共鳴，一同應用國家檔案，探索阿里山森林鐵路營運的議題。

貳、臺灣省行政長官公署的接管

民國 34 年 8 月 15 日，日本裕仁天皇宣布無條件投降，臺灣歷經轟炸浩劫後，遍地滿目瘡痍，各項產業亟待復員，以期恢復至戰爭爆發前的生產狀態。9 月 20 日，政府公布《臺灣省行政長官公署組織條例》，10 月 25 日派員抵達臺灣執行接管工作。從戰爭結束到接收歷經 85 天，臺灣縱貫鐵路仍維持著日治時期管理制度而持續運行，唯獨火車頭、車廂、鐵路在戰爭期間遭到轟炸，毀損嚴重，加上戰後社會秩序混亂，致使鐵路要恢復至正常行駛尚面臨挑戰。

行政長官公署雖然以修復鐵路、恢復行駛路線、串聯臺灣南北交通為迫切急務，卻陷入全臺枕木腐壞過半、鋼軌磨損嚴重、橋梁載重不足、路基多處坍塌、車頭近半毀損、車廂年久失修、設備不堪使用、保養裝置殘缺等困境，無法於短期內修復全島鐵路。在火車操控與鐵路管理人力

方面也遭遇瓶頸，奉派來到臺灣的接收人手青黃不接，另外臺籍鐵路員工在日治時期大部分屬於勞力技術員，隨著日籍工程師、技術師與鐵路管理階層將被遣返回日本，出現管理人力真空情況，甚難支撐火車行駛與鐵路營運作業。在此混亂情勢下，當年離開臺灣的日籍人士推估縱貫鐵路只能勉強維持 6 個月的營運，之後將陷入全面癱瘓狀態。臺灣鐵路復員與火車通行至為艱難，必須克服管理人力短缺、物資艱困等諸多挑戰（註 2）。

臺灣光復後，林業生產亟待復員。行政長官公署設農林處，接收臺灣總督府農商局事務。農林處之下設置林務局，接收農商局山林課業務，負責接管阿里山、八仙山、太平山、鹿場大山林場。這些林場在日治時期原本使用的砍伐林木機械，以及特有林木輸運系統在太平洋戰爭爆發後遭到戰火破壞，受限器械、鋼材、設備殘缺不全，不易獲得替換零件，先後出現營運問題。例如，阿里山林場接收的蒸汽火車已逾 20 年，許多機具、零件老舊亟需汰換，方能維持火車運轉（姚鶴年編，1992）。因此，森林火車若要全面恢復正常運行，必須設法獲得充裕零組件，對車輛、運輸系統進行汰舊換新作業。

林務局掌管全臺灣森林開發事宜，調查後許多林場在戰爭期間遭到嚴重破壞，必須加強造林工作，落實森林保護策略。35 年，行政長官公署頒布「五年禁伐令」，計劃 5 年內只培育林木而不砍伐，希望早日恢復林相，充裕森林資源（薛月順，1999）。惟戰後臺灣各項產業亟待復員，全臺民眾迫切修復住所，需要木材供應。根據官方估計，臺灣整年木材需求量約 556,600 立方公尺，林務局雖因「五年禁伐令」停止砍伐林木，必須設法提供各界木材需求。以阿里山森林為例，早在日治時期在山區已砍伐巨量林木，足以提供 4 至 5 年運輸量，但是受到鐵路輸運系統未能恢復，林木供給與實際需求有極大落差（姚

鶴年編，1992；註 3）。是年 7 月，阿里山森林鐵路克服煤炭與部分器材缺乏困難後，計有機車 23 輛，貨車 300 輛投入 110 餘公里的運輸線，當月運出 11,000 餘石木材，8 月、9 月又分別運出 14,000、10,000 石，雖維持穩定的運輸量，但仍因器材與鋼索毀損與破舊，殊難達到全年度預定的數量（註 4）。

林務局為管理全臺灣森林開發作業，設置林產管理委員會，再分設 3 組分工接管各地林場，阿里山林場由第 1 組接管。在「五年禁伐令」規範下，10 月至 11 月林產管理委員會無法全面受理商人、民眾伐木申請案。因應各方啟動戰後重建事業，對木材迫切需求，林務局只好由林產管理委員會第 1 組招徠工人，設法將山區已砍伐的林木透過森林鐵路輸往嘉義，販售商人加工（註 5）。

戰後百廢待舉，各界對木材的需求若渴，各林場致力開採林木，而運輸系統的復員，攸關林木輸運實質進度。以阿里山森林鐵路為例，起初缺乏各項器械、設備整修火車，鐵路、山洞、橋梁未能完全修復，加上缺煤炭無法恢復全線通車。林務局在「五年禁伐令」規範下，必須兼顧滿足商人、民眾生活需求，由林產管理委員會第 1 組負責將已經砍伐的林木輸出，販售商人加工。在此機制下，森林鐵路首要任務是恢復營運，並只能運輸阿里山林場特定林木，至於民眾想要申請木材與生活物資輸運，卻不得其門而入。易言之，鐵路運輸大抵只能發揮部分木材輸運的功能，尚無法擴充至滿足民眾生活輸運需求，也衍生不少民怨與爭議（註 6）。

參、阿里山森林鐵路管理機制

36 年 2 月 28 日，二二八事件爆發，引起臺灣社會劇烈動盪。政府決議廢除施政效率不佳的行政長官公署，改制為省政府。5 月，省政府成立，綜理南北要務。隔月，林務局改組林產管理

局，接管阿里山在內的全臺灣林場，調查各林場樹種分布、可砍伐區域、森林造林面積。以阿里山森林為例，此時森林鐵路經過整修已恢復全線通車，林產管理局為謀管理，設置阿里山林場，由林場投入調查林班分布、森林鐵路行經路線。阿里山林場依據各項資料，繪製「阿里山林場砍伐區域基本圖」（圖 1），再根據各林班可砍伐木材及造林面積、林木種類與生長狀況，確定各林班伐木時間，尋找鄰近森林鐵路的木材集中站，最後擬定《阿里山林場砍伐林木計劃表》（註 7）。由此推知，省政府成立後，在行政長官公署接管的基礎上，迅速完成阿里山森林鐵路全線檢修，同時增加作業人力，希冀加速林木輸運作業。

37 年，林產管理局加速阿里山林業開發，頒布《臺灣省政府農林處林產管理局阿里山林場辦事細則草案》（圖 2），充作阿里山林場作業指引。該草案規範砍伐業務計畫、木材增產、森林資源調查、木材檢核及林產保管、運輸與工程計畫、木材加工、育苗造林事項。其中，第 5 條規定林場設置總務課、業務課、運輸課、材料課、會計室、修理工廠、第 1 製材所、第 2 製材所、第 3 製材所、貯木場、阿里山分場、警衛隊、人事管理員、統計員以及員工福利社等，分掌各項事務，透過合作機制重啟林木開採事業。前揭單位當中，運輸課管理業務與阿里山森林鐵路運轉密切相關，為確認客貨運作業範疇，在第 8 條規定運輸課設運務股、車務股、工務股，掌理運輸

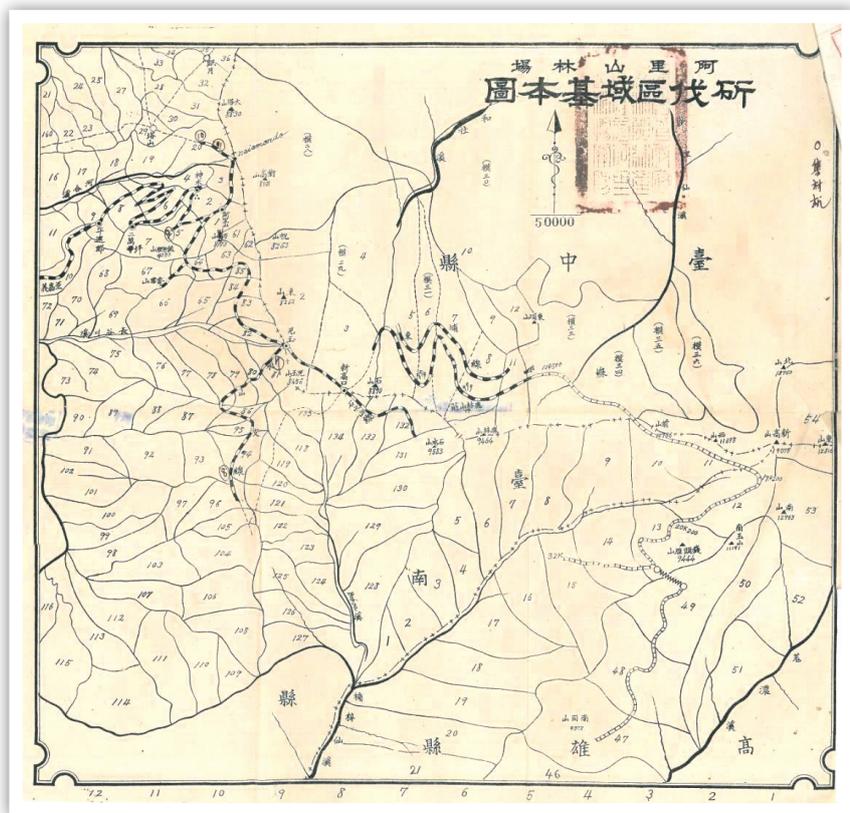


圖 1 阿里山林場砍伐區域基本圖

資料來源：行政院農業委員會林務局（1948）。阿里山林場砍伐區域基本圖，本局伐木集造運材計劃案。檔案局，檔號：0037/ 作 A1/7/3

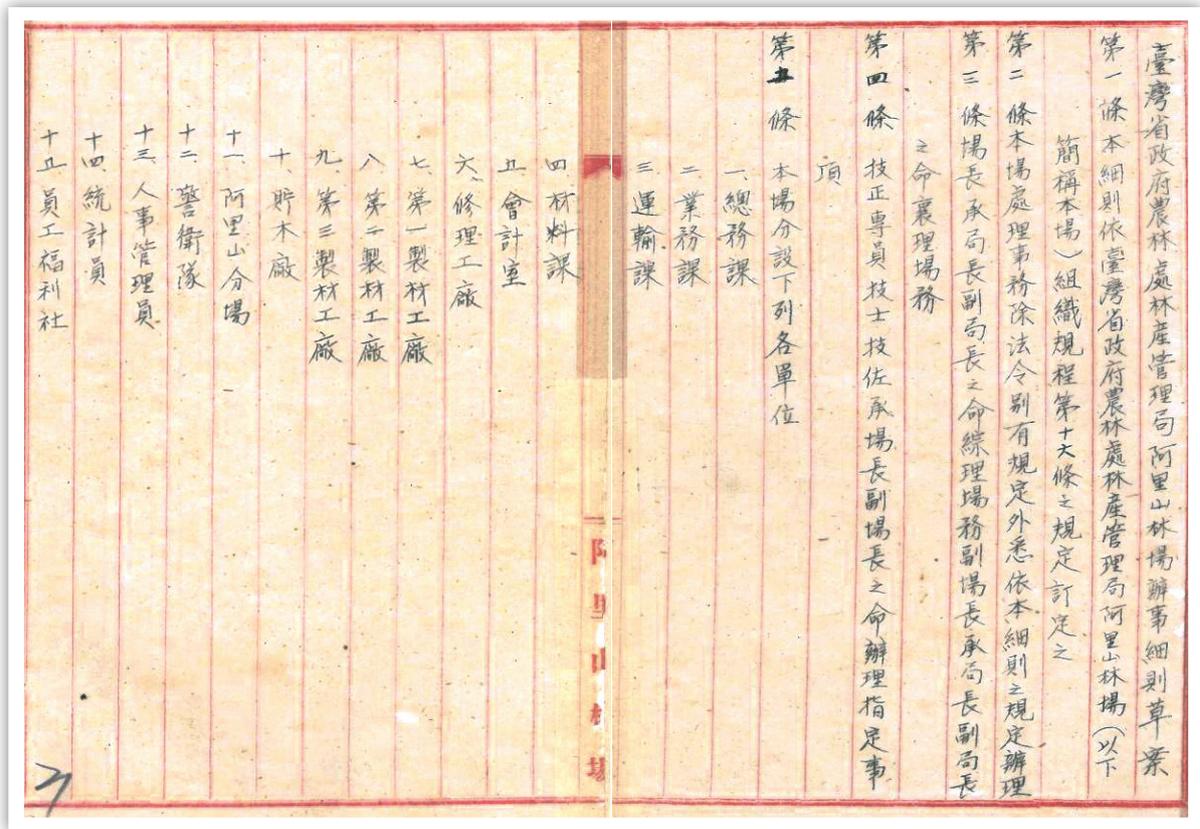


圖 2 臺灣省政府農林處林產管理局阿里山林場辦事細則草案

資料來源：行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處（1948）。臺灣省政府農林處林產管理局阿里山林場辦事細則草案，關於本場辦事細則、組織規程案。檔案局，檔號：0037/001/1/1

運轉、車輛管理及駕駛、運輸信號及保安、築路測量、建設改良及工程計畫、車輛修理製造及設計實施、機械及電氣設備、設計製圖以及營繕及實施事項。阿里山林場管理伐木、製材與運輸作業，運輸事務與鐵路緊密相關，又同時規定鐵路鋪設、列車調度、車站設置、作業人員分配事宜。

依據草案第 14 條，阿里山林場設庶務、伐木、集材、整材、工務五股，與製材分廠、修理分廠，掌理鐵路營運、機械保養與火車修理。簡言之，阿里山林場伐木作業依賴森林鐵路運輸，方能將林木輸送至嘉義地區進行加工，而森林鐵路也是聞名的登山鐵路、高山鐵路，載運林木之際必須兼顧到客貨運業務，自然也增加營運與管

理的複雜程度。

阿里山林場為控管鐵路運行，再頒訂《阿里山林場設置森林鐵道暫行辦法》（圖 3），作為鐵路經營與路線維護、交通管理準則。暫行辦法計 11 條，明確規定阿里山森林鐵路的業務是以鐵路輸運林木為核心，兼辦沿線客貨運事務，對於沿線車站、車庫、保線段設置標準與規模大小，以及從事火車運輸、鐵路保養各級作業人員待遇、考核、升遷都有詳細紀錄。

鐵路運輸除仰賴火車正常運轉，車庫與沿線大小車站的配合也是不可或缺的條件。車庫方面，從阿里山林場頒布《阿里山林場森林鐵道車庫編制表》（表 1），可知林場有 1 座乙級嘉義車庫，以及 2 座甲級的奮起湖車庫、阿里山車庫。

嘉義車庫位在嘉義車站與北門車站之間，鄰近火車修理工廠，提供平地路段火車頭停放處所，員工編制 28 至 35 人之間。奮起湖車庫位在奮起湖車站東側，因為奮起湖車站是森林鐵路山地路段

的中心，是重要火車調撥站，必須設有車庫存放火車頭與各式車廂，方可便利調度。阿里山車庫設於阿里山車站南端，提供森林鐵路幹線終點調度與前往新高口的車輛調撥。奮起湖車庫、阿里

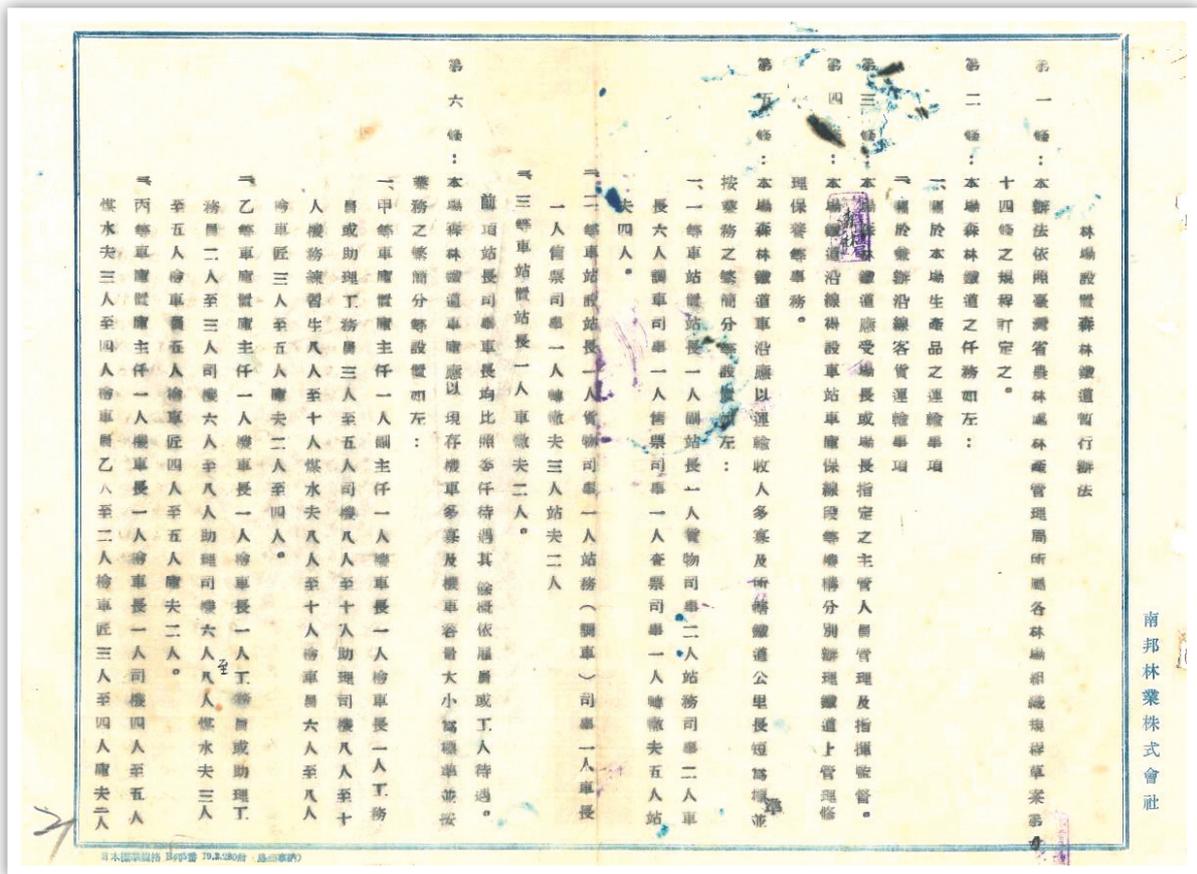


圖 3 阿里山林場設置森林鐵道暫行辦法

資料來源：行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處（1948）。阿里山林場設置森林鐵道暫行辦法，關於本場辦事細則、組織規程案。檔案局，檔號：0037/001/1/1

表 1 阿里山林場森林鐵道車庫編制表

等級	庫名	員工額	備考
乙級	嘉義車庫	28-35	據冊報告各車庫現用人員合計 128 人，各項人員名稱應即依照編制調整報核
甲級	奮起湖車庫	41-55	
甲級	阿里山車庫	41-55	
合計		110-145	

資料來源：行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處（1948）。阿里山林場森林鐵道車庫編制表，關於本場辦事細則、組織規程案。檔案局，檔號：0037/001/1/0012

山車庫負責火車頭、車廂調配，兩者員工編制在 41 至 55 人之間。由此觀察，阿里山林場依照鐵路路線需求，參照日治時期的管理經驗，在鄰近鐵路起點、中心點及主幹線的終點，分別設置嘉義車庫、奮起湖車庫、阿里山車庫，各停放不同樣式火車頭、客貨運車廂，因應實際狀況調撥，平時作為火車頭、車廂與列車保養作業的場域。尤其奮起湖車庫是登山火車重要休息場所，不論上山或下山的蒸汽火車都必須停靠奮起湖車站，補充煤炭和水源，有時候必須更換火車頭後繼續上路，常常有火車在車庫升火蓄勢待發（蘇昭旭，2009）。

除前述 3 座車庫，鐵路沿線尚有許多車站各自負責運務工作。根據「阿里山林場森林鐵道車站編制表」（表 2），可知 37 年（1948）時沿線車站計有北門站、灣橋站、鹿麻產站、竹崎站、樟腦寮站、梨園寮站、交力坪站、水江寮站、奮起湖站、十字路站、二萬坪站、阿里山站（圖 4）、兒玉站、新高站。其中，北門站、奮

表 2 阿里山林場森林鐵道車站編制表

等級	站名	員工額
一	北門站	21
三	灣橋站	3
三	鹿麻產站	3
二	竹崎站	10
三	樟腦寮站	3
三	梨園寮站	3
三	交力坪站	3
三	水江寮站	3
一	奮起湖站	21
三	十字路站	3
三	二萬坪站	3
一	阿里山站	21
三	兒玉站	3
三	新高站	3
合計		103

資料來源：行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處（1948）。阿里山林場森林鐵道車站編制表，關於本場辦事細則、組織規程案。檔案局，檔號：0037/001/1/0012



圖 4 阿里山車站

資料來源：行政院新聞局（1963）。阿里山車站，1949-1951 農復會專輯。檔案局，檔號：0052/0027/1

起湖站及阿里山站屬於一級車站，這 3 個一級車站特置車庫，調配火車頭與各式車廂，因運輸業務繁重，各配置 21 名人員分工作業。二級車站有竹崎站，是森林鐵路從平地段轉入山地段的轉折點，編制 10 名作業人員，負責站務營運。其餘的灣橋站、鹿麻產站、樟腦寮站、梨園寮站、交力坪站、水江寮站、十字路站、二萬坪站、兒玉站、新高站都列為三級車站，每站員工配額 3 人，負責車站日常客貨運輸作業。

阿里山林場為維持森林火車通行順暢，頒布《阿里山林場森林鐵道保線段編制表》（表 3），將鐵路沿線分成竹崎段、奮起湖段、阿里山段，以便於管理。竹崎段屬平地段，設道班 4 班，編制約 35 至 41 人，分工合作進行鐵路保養、維修事務，保障火車行駛安全。奮起湖段是從竹崎站至奮起湖站的登山鐵路，設置道班 4 班，編制 35 至 41 人，共同肩負鐵路修繕與各項保養工作。阿里山段從奮起湖站到阿里山站，屬於森林鐵路高山路段，面臨鐵路行經地勢高峻、蜿蜒崎嶇、錯綜複雜的環境，需要配置更多人力，編制上設有 49 至 63 人，道班 6 班，維持各項作業。阿里山林場為維持鐵路線暢通和方便分段管理，設置竹崎段、奮起湖段及阿里山段等保線段，並依據

實際需求編制人力，擔負平時鐵路線檢視、保養工作，以及臨時修護作業，保持鐵路全線通暢，維繫火車行進安全。

肆、阿里山森林鐵路客貨運規範

日治時期，阿里山森林鐵路的開設是以運輸林木為首要目的，之後擴展客貨運輸與觀光服務等業務。戰後初期，臺灣各行各業亟待復原，對木材需求殷切，森林鐵路修復前後，仍以運輸林木為第一要務，亦即將阿里山森林砍伐的林木透過鐵路輸往嘉義，進行初步加工後再販售到各地。38 年，阿里山林場擬定《阿里山林場自營木材及承包業者木材運輸辦法》，界定林木運輸目的、範圍及相關事項，充作各界援用森林鐵路運輸林木的參考標準（註 8）。從該項運輸辦法可窺探火車調動以輸運林場自營木材及林場內部用車為優先，其他業者租賃火車運輸林木次之，至於普通客貨運車輛的安排，則以不影響前述兩者為原則。基於這些標準，阿里山林場可預先估算每一個月自營、承包業者計畫生產的材積與需求車數，先行分配車次。另外，該辦法也規定木材存放地點、搬運、作業事項，提供林場自營木材與承包業者依實際情況申請鐵路運輸。

至於客貨運輸事務，阿里山林場頒訂《阿里山林場森林鐵路客貨運規章》，內容分為三個層面，有第一：準則；第二：客運；第三：大件貨運及零星貨運，總計 35 條文（註 9），概述如下。第一：準則，說明為顧慮火車行車安全以及提供旅客搭乘便利，鐵路員工切實執行職務、旅客應服從鐵路員工指導，各車站也應將旅客票價、貨物運費、行車時刻表及相關運輸規章摘要公布，避免產生爭議。第二：客運，規定旅客搭乘火車的注意事項，如半價孩童票、通用區間與特種乘車規定、車票發售時間、乘車券查驗相關事項、

表 3 阿里山林場森林鐵道保線段編制表

段名	員工額	備考
竹崎段	35-41	該段設道班 4 班
奮起湖段	35-41	該段設道班 4 班
阿里山段	49-63	該段設道班 6 班
合計	29-145	據冊報各段現用人員合計 127 人，各項人員名稱應即依照編制調整報核

資料來源：行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處（1948）。阿里山林場森林鐵道保線段編制表，關於本場辦事細則、組織規程案。檔案局，檔號：0037/001/1/0012

特殊情況因應、旅客必須遵守行為，以及不得妨礙風化、身體伸出車窗外、毀壞車內設備、亂丟擲火柴頭、菸蒂、果物皮和隨地吐痰。又規定旅客搭乘火車可免費隨身攜帶 30 公斤行李，託運行李大小、重量、內容物也有明確的規範。第三：大件貨運及零星貨運，規定託運人必須先向車站負責單位填寫託運單，載明託運車站起迄點、託運時間、託運人和提物人姓名，以及託運物內容、重量。至於危險物品不可拖運，託運貴重物品或動物也要參照規章辦理。由此可知，依據《阿里山林場森林鐵路客貨運規章》，森林鐵路可據此管理客貨運事宜，規範旅客注意事項、保障旅客乘車安全，以及提升各種貨物託運效率。

前揭運材車與客貨車是阿里山森林鐵路運輸的主要車種，依據《阿里山林場森林鐵路行車暫行規章》，規定火車以白天行駛為原則，而除了運材車、客車之外，尚有客貨混合列車、空列車、單行機關車、救援列車、專車等不同種類。客車可分為頭等、貳等、參等 3 種類型，運材列車即如前所述運送阿里山林場自營與業者託運木材及相關物品的貨車。客貨混合列車是客車與貨車兩者混合編組而成（圖 5）。空列車是運行的車輛已經卸除貨物；單行機關車是機關車單獨行駛，不附掛任何車輛；救援列車乃是列車故障或遭受災害而不能行使，緊急派遣其他車輛前往馳援；專車指的是有特殊任務，而非屬於上述車種的列車。這些車輛行駛前的檢查、列車編組、吊掛標示與車輛行駛期間吊掛車輛、車輛會車、行駛速度、注意事項與事故發生後的緊急處理辦法，都可參考規章操作、辦理（註 10）。

火車運輸的效能大，經常可以視情況加掛列車，增加總體運輸量。前述《阿里山林場森林鐵路行車暫行規章》，明定在火車動力可以拉動列車的情形之下，可以加掛車廂增加總運輸量，提升單趟車次的運輸效能。戰後初期，阿里山林場以林木開發為首要目的，森林火車運也以運載林

木為主要業務，在此原則下兼營客貨運事務，以增加林場的額外收入。當火車運輸林木的同時，再多加吊掛客貨車廂，用來輸運旅客和貨物，不但可以節省運輸的成本，也將增加營業收入，達到提高效率、增加效益的雙重目的。與此同時，《阿里山林場森林鐵路配車規章》揭示若是政府單位、商業團體、民眾有使用火車運輸的需求，在不影響林木輸運的大原則之下，可以申請加掛車廂進行運輸（註 11）。至於託運時間之計算、折合運費多寡，以及各項承租的條件都可以參照該規章辦理。

值得注意的是，上述《阿里山林場森林鐵路客貨運規章》、《阿里山林場森林鐵路行車暫行規章》不約而同提及車輛行駛安全，顯示極重視火車行車安全。當火車行進之間，若是發生意外事故，將造成人員傷亡以及財產的損失，因此必須預先做好防範措施，避免意外事故發生。因此，阿里山林場頒布《阿里山森林鐵路機關車及客貨車輛檢查規章》，計分為：一、總則；二、輪軸；三、風軋；四、鈞鏈及套環插銷；五、機關車；六、客貨車輛；七、轉向盤及油盒。詳細



圖 5 阿里山森林火車客貨列車

資料來源：行政院新聞局（1951）。阿里山森林火車客貨列車，1949-1951 農復會專輯案。檔案局，檔號：0052/0027/1

條文共有 24 條（註 12），藉由明確的規定，落實機關車、客貨運車輛進行修繕、保養工作，確保火車運輸安全。該規章係提供森林鐵路內部修護人員參酌，舉凡機關車、客貨車的大小零件、耗損程度、更換條件，以及定期保養時間、範圍都有詳細的規定，修護人員可以按圖索驥，完成各項車輛檢查與維修作業，減少意外事故的發生。

縱使檢修、維護作業滴水不漏，仍無法完全避免意外事故的發生。當意外事務發生之際，必須緊急處理，減輕人員傷亡和財產損失的程度。38 年，阿里山林場擬定《阿里山林場森林鐵路行車事變處理暫行規章》，充作火車操作人員、鐵路維修人員參考（註 13）。規章明定當火車司機或作業人員遇到衝突、顛覆、汽罐破裂、24 小時以上停止交通、有關鐵路之重傷與死亡、其他重大變故狀況，立刻透過應急電話向相關單位報告最新情況，在事故發生後迅速填具報告書，俾利提供後續事故調查作業人員參酌。若事故造成車輛、車輪或零件毀損，應按照實際狀況繪製圖樣，填寫零件製造廠所、質料、毀損說明書，附錄於事故報告書中，利於後續調查工作。當意外事故發生於火車運輸途中，前揭人員必須立即進行記錄之外，該保線段人員也要據實填寫報告。總之，阿里山林場對鐵路營運做好事前預防工作，至於意外事故發生後也有緊急應變措施，並且依規定明確記錄，讓跟隨火車的作業人員、沿線維運人員可以從每個角度記錄事故發生的確切狀況，俾利後續調查人員依據這些資料進行查考。

伍、阿里山森林火車乘車規範

阿里山森林鐵路被賦予運輸林木重要任務，必須兼顧客貨運輸業務，而林木與貨物運輸可依據前述相關規定辦理。至於旅客運輸則因乘客身

分、年齡、需求、職務差異，有不同的票價標準。是以，阿里山林場頒布《阿里山林場森林鐵路乘車管理暫行辦法》，規定一般旅客購票乘車，因應不同需求而有免費、優惠乘車服務。該暫行辦法對於各式車輛搭乘人數、山線乘車規範與乘車人數、免費與優待乘車注意事項、軍人乘車有明確規範。其中，第 7 條至第 18 條規定旅客遵守事項，如運送木材貨物列車嚴禁旅客搭乘，避免危險。旅客購買車票必須遵守秩序，不可爭先恐後。火車尚未完全停妥之前，嚴禁旅客私自上下車，避免意外。旅客乘車或下車時，不可從窗戶進出以避免危險。列車行進時，旅客不可任意將手腳、肢體伸出窗外，避免意外事故。菸蒂與火屑切勿任意丟棄，尤其不可投擲出門窗或在原野間丟棄，避免引起火災而招致森林浩劫。旅客搭乘火車勿喧嘩吵鬧，不可攜帶違禁物品、易燃物和爆裂物。在平地路段，加派人員查驗車票，隨車維持秩序，許多車站設有森林警察，協助維護秩序，至於當時尚未設置森林警察的北門站、竹崎站、奮起湖站、阿里山站，則適時邀請當地警察提供協助，防止乘客擾亂乘車秩序（註 14）。

《阿里山林場森林鐵路乘車管理暫行辦法》規範乘客注意事項，維持搭坐火車的安全。38 年初，阿里山林場鑑於許多車輛陳舊逾齡，沿路諸多橋梁、山洞年久失修，行車安全已有顧慮。為迎接阿里山櫻花季，屆時旅客絡繹不絕，按照當時路況、相關設備恐難應付大批遊客，為確保火車行車安全，飭令所屬單位加強車輛檢查、維修，緊急投入橋梁、山洞檢修作業，也向民眾表示森林鐵路行車安全有部分疑慮，切勿一窩蜂爭相前往阿里山觀賞櫻花。又林場另外公布《阿里山林場森林鐵路行車安全宣傳標語》（圖 6），宣導乘車安全，減少意外事務，提醒民眾遵守注意事項，確保搭乘阿里山森林火車觀光旅遊的安全。

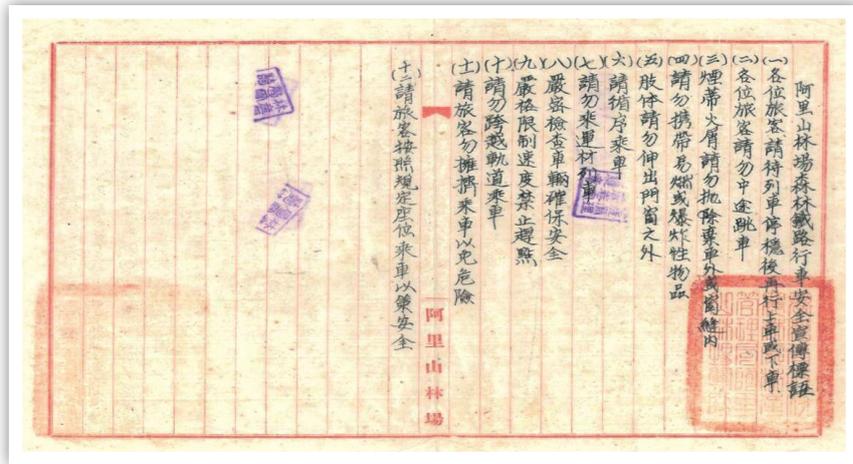


圖 6 阿里山林場森林鐵路行車安全宣傳標語

資料來源：行政院農業委員會林務局（1949）。阿里山林場森林鐵路行車安全宣傳標語，阿里山森林鐵道免費乘車及拖費暫行規則。檔案局，檔號：0037/秘 F1/75/0002

如前敘述，《阿里山林場森林鐵路乘車管理暫行辦法》規定一般購票、優惠或免票旅客行車安全。阿里山林場又因應業務需求，額外擬定《阿里山林場森林鐵路免費乘車暫行規章》、《阿里山林場森林鐵路免費託運暫行規章》，提供作業人員依規定辦理手續（註 15）。《阿里山林場森林鐵路免費乘車暫行規章》將免費乘車票券分為定期、臨時票券，兩種乘車票券註明有效時間、乘車區間，和乘車人員所屬機關、職別、姓名。定期乘車票是經由阿里山林場核准因公務出差的員工方能發送，若林場員工子女必須乘坐火車前往其他地方上學，也可申請學生定期免費乘車票，有效期限從學期開學前 1 天至學期結束為止。臨時免費乘車票是阿里山林場因臨時公務必須出差調查，或是終止工作並辦理離職時，可發給該項車票。發放單位方面，定期免費票由阿里山林場填寫、發送，臨時公務出差免費票券可由阿里山林場工務課、奮起湖運輸段、阿里山運輸段填發，其餘各類臨時免費乘車票則由阿里山林場工務課填寫發放。凡是使用定期或臨時免費乘

車票券者，必須遵守森林鐵路各項規章，不可將車票轉借或出售他人，若票面污損或經過塗改一律視為無效票券。由此可知，據暫行規章將免費乘車票分為定期、臨時兩款，前者發放阿里山林場所屬員工公務出差使用，以及提供林場員工子弟赴外地求學的需求。臨時免費車票是提供林場員工出差、離差使用，員工眷屬可視情況申請。除此之外，阿里山森林鐵路各項工程人員，可參照暫行章程規定，申請免費搭乘森林火車。

依據《阿里山林場森林鐵路免費託運暫行規章》的規定，可以辦理免費託運的對象為阿里山林場所屬員工、直系眷屬以及居住在鐵路沿線的居民，若是要運送食糧也可以向林場工務課填寫免費託運單，依照規定辦理。依據阿里山林場所屬員工及其直系眷屬運送配發食糧的額度，每人每月免費託運以 30 公斤為限，孩童重量折半，而且當月不得託運上月米糧剩餘額度。其他委外服務人員的食糧與日常用品，也必須在合約中有清楚規定，否則概不給予免費託運的特殊待遇。

阿里山林場管理林場庶務，同時必須規範森林火車客貨運事務，以利於鐵路員工或有需求人員按照規定辦理。值得觀察的是，免費或優惠客貨運大抵與阿里山林場員工及其家屬，以及各類從業人員相關，森林火車客貨運收入還是得仰仗對外營業所賺取的客貨運費。阿里山林場按照鐵路運輸里程、貨物重量等條件，擬定《阿里山森林鐵路客貨運規章》，提供內部掌管營運實務的人員參考，並且提供作為旅客乘車與貨物運輸之參酌。

鐵路是陸上重要交通方式之一，仰賴許多元素的輔助，若缺乏縝密系統配合，將使得各單位未能彼此配合，導致火車無法順利運行。臺灣縱貫線鐵路運輸便捷南北客貨運輸，按照里程長遠變化，調整旅客乘車與貨物運費，並區分短程、中程、長程運費，提供內部作業人員參照，也可對外公告作為民眾購票搭車與寄送貨物的參考。阿里山林場參考臺灣鐵路管理局各式火車基本費率和運費資料，擬定《阿里山林場森林鐵路客貨運費準則》，規定鐵路客貨運公里計算里程、旅客運費、客運行李包裹運費及保管費、貨物運費及留置費、木材運輸專車費及空駛費，以及平地線整車含優待方法等事項，管理客貨運輸的各項費用（註 16）。該準則計 6 章，第 1 章明示路程以公里為單位，不足 1 公里四捨五入法計算。第 2 章，主要規範旅客運費因乘客身分、身體健康狀況差異，有大人、小孩、高山族同胞與橫臥病人之分，對小孩、高山族同胞與橫臥病人尚有優惠待遇。火車也因快車、專車車次差異，有快車、專車運費分別。長期搭乘旅客可享定期優惠車票，因身分差別有定期優惠普通票、定期優惠學生票兩款。票價因火車行駛路段也有差異，嘉義站到竹崎站是平地路段，竹崎站到新高站為山地路段，兩者票價不同。第 3 章是客運行李包裹運費及保管費之規定，依序有行李托運與運費、免費行李托運、包裹運費及禁運包裹、

輕鬆高大物品、食料品等項目，標示計算方式。第 4 章為貨物運費及留置費，規定整車貨運依普通、特別貨物分類，收取不同價錢。每件貨物須載明售貨人、起運站、到達站、託運類別與支付方法和引渡手續。不可臨時托運物件有動物、屍體、火藥等危險物品。貨物裝載、起卸時間依規定辦理，若貨物未及提取，必須額外支付貨物、貨車留置費。第 5 章為木竹材運輸專車費及空駛費，有車輛專用費、空駛費、特約配車之分別，也因平地線、山地線的差異有不同運費。從該項運費準則可掌握森林鐵路規定的一般貨物、特殊貨物運費，以及不可搭運的貨物規定。

阿里山林場擬定《阿里山森林鐵路客貨運費準則》，後來因臺灣社會劇烈變動，又於 37 年 11 月 13 日再頒布《林產管理局阿里山林場運費調整表》（圖 7），調整旅客票價、定期車票、行李、包裹、新聞紙、食料品、車輛類、動物及貴重物、屍體、行李與包裹保管費、零擔、普通與特別整車、整車與零擔貨物保管費、整車與零擔貨物留置費、整車貨車留置費等等。該項費率調整後，新費率折算價格較舊費率平均調漲 4 倍以上，這個急遽變化大抵是受到臺灣社會通貨膨脹與舊臺幣崩潰的影響，迫使林產管理局必須因應時代變動，調整各項運輸費用，以維持森林鐵路的營運。

再者，從旅客搭乘森林鐵路車票觀察，如前所述票價有嘉義站到竹崎站的平地路段，以及竹崎到阿里山站山地路段兩種，前者每人每公里依照舊費率需要花費 14 元車資，調漲後每人每公里必須花費 56 元，調漲幅度達 4 倍。至於山地路段依舊費率每人每公里 16 元，調整新費率後高達 74 元，超過原定票價 4 倍以上。因此，以新費率計算，從嘉義站至竹崎站花費 800 元，從竹崎站到阿里山車站必須花費 3,800 元。換言之，旅客從嘉義站搭乘森林火車前往阿里山站則要花

圖 7 林產管理局阿里山林場運費調整表

資料來源：行政院農業委員會林務局（1948）。林產管理局阿里山林場運費調整表，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。檔案局，檔號：0038/ 秘 F1/142/0001/001

圖 8 農林處林產管理局阿里山林場鐵路里程及旅客票價表

資料來源：行政院農業委員會林務局（1949）。農林處林產管理局阿里山林場鐵路里程及旅客票價表，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。檔案局，檔號：0038/ 秘 F1/142/0001/001

費 4,600 元。若要再前往兒玉站，得額外再花費 500 元，至新高站再加 200 元。這些票價也可參照 37 年 11 月 13 日調整的《農林處林產管理局阿里山林場鐵路里程及旅客票價表》（圖 8）。總體而言，從嘉義站出發搭乘森林火車前往阿里山，單程車票為 4,600 元，來回一趟車資就得花費近萬元，可以想像當時通貨膨脹劇烈狀況，影響民眾生活至深且鉅。至 38 年 6 月 15 日，臺灣發行新臺幣後，物價趨於穩定。39 年 3 月，民眾搭乘森林火車前往阿里山賞櫻，當時票價有頭等 16 元、二等 8 元、三等 4 元之分（註 17）。

陸、結論

臺灣森林資源豐富，在清代已有部分開採。日治時期，臺灣總督府為提升搬運效率，興建多條森林鐵路，因應嚴峻地形，採 762 公厘寬輕便鐵路，讓火車飛馳林野，穿梭林場。其間，阿里山森林鐵路是興建難度最高的路段，例如螺旋繞行獨立山，以及從屏遮那至二萬坪間採取一進一退「之」字型軌道，都是世界高山鐵路較為罕見的修築技術（戴震宇，2002；莊世滋，2011）。

戰後，行政長官公署為恢復臺灣鐵路運輸，各大林場投入枕木生產，加速森林資源消耗（姚鶴年編，1992）。儘管阿里山森林鐵路有林場枕木的供應，仍必須克服路基毀損、火車頭與車廂老舊，且修復車站與獲取充足煤礦後，方能恢復全線通車。臺灣省政府成立後，設立農林處，負責臺灣農業與林業生產事務。農林處規劃臺灣林業開發，特別設立林產管理局接管包括阿里山在內的各個林場。林產管理局詳細調查阿里山森林林木分布區域，俾利事務推展，首先頒布「臺灣省政府農林處林產管理局阿里山林場辦事細則草案」，成立阿里山林場，調查林區分布，擬定林木開採計畫。值此之際，阿里山森林火車克服困難，恢復行駛，林場也肩負起鐵路管理作業，頒

訂《阿里山林場設置森林鐵道暫行辦法》，充作林木運輸、兼營客貨運，以及火車、鐵路維護基本準則。阿里山林場為掌握森林鐵路運送木材與兼營客貨運業務，先後頒定《阿里山林場自營木材及承包業者木材運輸辦法》、《阿里山林場森林鐵路客貨運費準則》，依照承租者身分、運輸類型、火車行駛路段，分門別類規範處理原則。惟依照運費準則所擬出的票價，難敵臺灣通貨膨脹與物價高漲衝擊，迫使林場再頒布「林產管理局阿里山林場運費調整表」、「農林處林產管理局阿里山林場鐵路里程及旅客票價表」，以因應時代鉅變。待政府發行新臺幣後，林場又依照新舊臺幣折算比例以及物價令再調整票價。

尚可注意的是，阿里山林場為確保森林火車行車順暢，以及各項客貨運業務順利進行，先後擬定《阿里山林場森林鐵路客貨運規章》、《阿里山林場森林鐵路行車暫行規章》、《阿里山林場森林鐵路配車規章》、《阿里山林場森林鐵路機關車及客貨車輛檢查規章》、《阿里山林場森林鐵路行車事變處理暫行規章》，提供作業單位參考，依照各項規章按圖索驥辦理。除此之外，火車通行與客貨運暢達端賴車站、車庫與各路段道班的密切配合，觀察阿里山林場頒布的「阿里山林場森林鐵道車站編制表」、「阿里山林場森林鐵道車庫編制表」、「阿里山林場森林鐵道保線段編制表」、「阿里山林場森林鐵路員工擬定員工額與調整員工額對應表」，可清楚掌握各車站、車道與路段人員編制，以便各單位適時調度人力。阿里山林場為確保森林火車行車安全與精準掌握客貨運事務，頒布《阿里山林場森林鐵路乘車管理暫行辦法》、《阿里山林場森林鐵路行車安全宣傳標語》、《阿里山林場森林鐵路免費託運暫行規章》、《阿里山森林鐵路客貨運規章》等，提供各單位作業人員參照辦理，也讓有需求的乘客或運輸貨物人員可以隨時參酌，依照規定申請，增加作業效率及避免爭議。

儘管阿里山林場致力經營森林鐵路，民眾仍認為其榨取林業利益、與民爭利，尤其各項手續龐雜，極不便民。如前所述，37年8月以降，阿里山林場場長蘇書田依照新舊臺幣折算率與物價令調整票價，隨即遭民眾攻訐擅自將運費提高一倍有餘，強調日治時期管理阿里山森林鐵路非以營利為主，是以調劑物資為職志，肩負建設國家之重任。另外，民眾抱怨阿里山林場分配火車常多方刁難，各項申請手續龐雜，甚至將原本每個月配置運輸車輛百餘車次，至11月為節省運輸成本而縮減至10餘車次。嘉義市參議會關注民眾福祉，隨即派員協同林產管理局專門委員林炳坤前往阿里山展開調查。依據調查結果，建議阿里山林場在未來的經營應更開放，簡化行政手續，俾利民眾能夠搭乘森林火車，發揮火車客運效能，同時儘快輸出已經採伐的木材，滿足各界建設需求。然而，歸結林場在票價調整上並無舞弊行為，而且每個月配車10餘輛，經查探並非事實，至少10月份有102車次，11月份（至26日止）也有87車次，未如前揭民眾指責所述（註18）。

38年，阿里山森林面臨資源耗竭危機，森林鐵路無法保持輸運林木功能，被認定將失去原有價值。林產管理局與阿里山林場為延續森林鐵

路永續經營，設法擴大林區生產範圍，籌劃開發楠梓仙溪林區，延長鐵路線輸運森林木材（註19）。政府遷臺後，基於反共抗俄的基本國策，致力砍伐林木輸出以賺取外匯，加速森林資源浩劫。阿里山林場為配合林業擴大生產措施，必須繼續興築高山鐵路，闢建橋梁、穿鑿山洞，又擬定「阿里山森林拾年經營計劃」，延展森林火車運輸價值（註20）。惟該經營計畫最終未付諸實現，森林鐵路僅能勉強經營。至阿里山森林停止開採，政府甫設立阿里山森林遊樂區，森林鐵路中止輸運林木功能，全面轉型觀光，載運旅客登臨阿里山觀覽名勝風景（戴寶村、蔡承豪，2009）。隨著阿里山公路崛起，森林鐵路面臨更嚴峻挑戰，火車輸運系統自此由盛轉衰。九二一大地震與八八風災接續重創阿里山森林鐵路，其營運狀況已不復以往。

近年來，文化部文化資產局推舉阿里山森林鐵路為臺灣世界遺產潛力點之一，引起各界重視阿里山森林鐵路文化資產價值，競相投入研究。109年，檔案局與國史館臺灣文獻館共同合作，整理阿里山鐵道與林業檔案，成功獲得第二屆世界記憶國家名錄，印證檔案不斐價值。阿里山森林鐵路與林業開發的歷史，實可透過檔案的梳理而完整記錄。

參考文獻

- 王子定（1967）。臺灣之林業政策。《臺灣銀行季刊》，18（2），1-38。
- 吳仁傑（1998）。《阿里山森林鐵道研究（1896-1915）》（未出版碩士論文）。國立中正大學，嘉義縣。
- 姚鶴年（編）（1992）。《重修臺灣省通志·卷四，經濟志林業篇》。南投：臺灣省文獻會。
- 莊世滋（2011）。《檜意山林：阿里山林業百年的故事》。嘉義：行政院農委會林務局嘉義林區管理處。
- 許慈容（2011）。《阿里山森林鐵路的保存與再利用：從文化景觀的角度》（未出版碩士論文）。國立臺北藝術大學，臺北市。
- 郭俊沛（2014）。《阿里山林業村—歷史建築調查研究》。嘉義：農委會林務局嘉管處。
- 渡部慶之進（2006）。《臺灣鐵道讀本》（黃得峰譯）。南投：國史館臺灣文獻館。

- 焦國模 (1999)。《中國林業史》。臺北：渤海堂。
- 劉文駿、王威傑、楊森豪 (2003)。《百年台灣鐵道》。臺北：城邦文化。
- 劉啓盟 (2018)。《鐵道文化資產保存與文化觀光之研究—以阿里山森林鐵路為例》(未出版碩士論文)。南華大學，嘉義縣。
- 戴震宇 (2002)。《台灣的鐵道》。臺北縣：遠足文化。
- 戴寶村、蔡承豪 (2009)。《縱貫寶島·臺灣鐵道》。臺北：國立臺灣博物館。
- 薛月順 (1999)。《臺灣省政府檔案史料彙編：臺灣省行政長官公署時期(三)》。臺北縣：國史館。
- 蘇昭旭 (2009)。《阿里山森林鐵路傳奇：雲頂上的火車之戀》。臺北縣：人人月曆。
- 蘇昭旭 (2014)。《奔馳百年：阿里山森林鐵路的故事》。嘉義：農委會林務局嘉管處。

註釋

- 註 1 交通部臺灣鐵路管理局 (1951)。阿里山林場運輸業務狀況，阿里山林場鐵路專案。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0040/017/0006。
- 註 2 交通部臺灣鐵路管理局 (1946)。臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會工務處工作概況，鐵路接收概況。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0035/017/005/0001。
- 註 3 參見阿里山林業運銷量激增 (1946 年 9 月 9 日)。《民報》，1 版。
- 註 4 參見阿里山森林業產銷兩方面俱顯增加 (1946 年 10 月 21 日)。《民報》，4 版。
- 註 5 行政院農業委員會林務局 (1946)。臺灣省行政長官公署農林處林務局林產管理委員會第一組呈：據情轉呈事業區內制止商人砍伐並准由該場申請砍伐」，林產會第一組伐木。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0035/伐申/389/0001。
- 註 6 參見獨佔鐵道運搬，老百姓嘆聲不已 (1946 年 12 月 19 日)。《民報》，4 版。
- 註 7 行政院農業委員會林務局 (1948)。37 年度伐木造材計劃表，本局伐木集造運材計劃。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0037/作 A1/7/3。
- 註 8 行政院農業委員會林務局 (1949)。阿里山林場自營木材及承包業者木材運輸辦法，阿里山木材運輸辦法。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/秘 F1/157/0001/001。
- 註 9 行政院農業委員會林務局 (1949)。阿里山林場森林鐵路客貨運規章，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/秘 F1/142/0001/001。
- 註 10 行政院農業委員會林務局 (1949)。阿里山林場森林鐵路客貨運規章，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/秘 F1/142/0001/001。
- 註 11 行政院農業委員會林務局 (1949)。阿里山林場森林鐵路客貨運規章，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/秘 F1/142/0001/001。
- 註 12 行政院農業委員會林務局 (1949)。阿里山森林鐵路機關車及客貨車輛檢查規章，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/秘 F1/142/0001/001。
- 註 13 行政院農業委員會林務局 (1949)。阿里山林場鐵路行車事變處理暫行規章，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/秘 F1/142/0001。
- 註 14 行政院農業委員會林務局 (1948)。阿里山林場森林鐵路乘車管理暫行辦法，阿里山森林鐵道免費乘車及拖費暫行規則案。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0037/秘 F1/75/0002。
- 註 15 行政院農業委員會林務局 (1948)。臺灣省政府農林處林產管理局收阿里山林場代電：呈本場森林鐵道免費乘車及託運暫行規章 (1948 年 6 月 16 日)，阿里山森林鐵道免費乘車及託運暫行規則。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0037/秘 F1/75/1。

- 註 16 行政院農業委員會林務局（1949）。阿里山林場森林鐵路客貨運費準則，各林場森林鐵路客貨運輸暫行規程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/ 秘 F1/142/0001/001。
- 註 17 參見阿里山特搶修遊覽車，以便利賓客登山賞花（1950年3月16日）。*民聲日報*，5版。
- 註 18 臺灣省議會史料總庫（1948）。復函調查嘉義市參議會代電轉據吳鳳鄉長高一生等建議改善阿里山林場措施一案（1948年11月26日），嘉義市參議會電轉吳鳳鄉長高一生等建議改善阿里山林場措施案嘉。國史館臺灣文獻館，典藏號：0014330137002。
- 註 19 參見省林產管理局將開發楠梓區，年出材擬二萬立方公尺（1949年3月30日）。*民聲日報*，3版。
- 註 20 行政院農業委員會林務局（1949）。阿里山森林拾年砍伐經營計畫，阿里山十年砍伐經營計畫。國家發展委員會檔案管理局，檔號：0038/ 作 A1/43/1。