



精采回顧

徵稿訊息

友善列印

訂閱本報

取消訂閱

穿越時空的

阿里山森林鐵路

檔案瑰寶

檔案知識+

檔案搶先報

回首頁

書籤分享：



檔案瑰寶

現在位置：首頁 > 檔案瑰寶

穿越時空的阿里山森林鐵路！



早期阿里山登山列車老照片
資料來源：[維基百科](#)

阿里山森林鐵路聞名遐邇，是目前世界上僅存的三條登山鐵路之一，獨具魅力。其建造始於日據時期，但為何要在崇山峻嶺中開設這條鐵路？又如何經營、管理？臺灣俗語為何說：「阿里山火車碰壁」？現在，就讓我們翻閱國家檔案，搭乘阿里山森林火車，一探究竟！

國家發展委員會檔案管理局企劃組科員 陳淑萍

一、阿里山的地勢

阿里山是臺灣中南部一個山區的泛稱，由大塔山、石水山、兜山、萬歲山、塔山、祝山、尖山等18座高山組成，為玉山山脈的支脈，總面積1,397.83公頃，目前由嘉義縣阿里山鄉管轄。森林鐵路隱藏其中，火車從海拔30公尺的嘉義火車站，爬升至2,216公尺的阿里山火車站，沿途地勢起伏大，山脈、溪谷風情壯麗，植物也依山勢呈現熱帶、暖帶、溫帶氣候之變化（圖1）。

早期，阿里山林產豐富，與太平山、八仙山森林並列為日據時期的三大官方林場。日本為開發這些森林林產，興建運輸要道，其中阿里山以運量大的「登山鐵道」為主，太平山與八仙山森林則採用效率高的「索道」搬運木材。後來，伐木產業告段落後，阿里山火車轉作觀光旅遊列車，索道則因安全考量而失去發展性（註1）。然而，當初如何在崇山峻嶺之中，克服萬難而開鑿鐵道呢？



圖1

檔號：0040/017/006

案名：阿里山林場鐵路專案

來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局

管有機關：國家發展委員會檔案管理局

二、森林鐵路的開鑿

清光緒21年(1895)，日本簽訂《馬關條約》接收臺灣，展開資源調查，以利開發。隔年，林圯埔(今南投竹山)撫墾署長齊藤音作率員探勘「新高山」(玉山)，在途中發現阿里山蘊藏豐富檜木、扁柏，便向臺灣總督乃木希典呈報調查狀況。乃木希典據此研擬開發計畫，並請林業專家進行深入調查，而如何克服高山障礙以輸運木材，成為首要解決的難題(註2)。

隨後，臺灣總督府投注縱貫鐵路之興建，加上日俄戰爭爆發，延宕森林鐵路的開鑿。至明治39年(1906)，日本決定委由民營的藤田組負責修築鐵路工程，後來因私人財務危機而被迫中止。明治43年(1910)，臺灣總督府接手開發計畫，轉由官方集資籌建，嘉義車站至二萬平車站之66.6公里於大正元年(1912)底通車。其後，隨著伐木業務日增，不斷擴展路線，總計幹線長71.9公里，支線計45.377公里，是臺灣鐵道中路線最長，坡度最大者(圖2)，全程跨越310座橋梁與73個山洞，堪稱難度最高的建築工程(圖3、4)。



圖2
檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

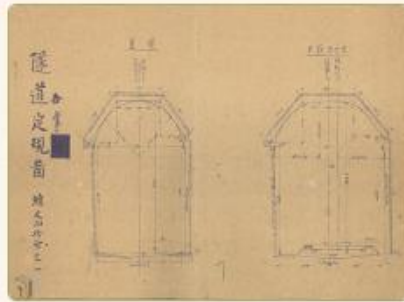


圖3
檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

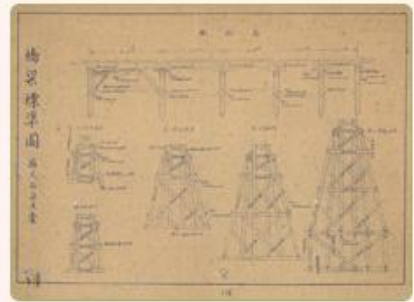


圖4
檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

三、鐵路營運的轉型

阿里山森林鐵路的興建，源於臺灣總督府為開採森林資源而鋪設的產業鐵道，營運初期以木材運輸為主。至大正7年(1918)，應沿線居民的需求，開始載運其他貨品，並改造貨車提供旅客輸運，實為該鐵路客運之濫觴(註3)。

民國(以下同)34年(1945)，臺灣光復後，阿里山林場先後由臺灣省行政長官公署農林處林務局、臺灣省政府農林廳林務局監管(圖5)，森林火車仍作運輸木材與客運之用(圖6)。50年，林務局取得交通部專用鐵路立案執照，促使鐵路業務法規化與制度化，強化客貨運的運輸安全，開始發展高山鐵路觀光列車。53年，待林場砍伐業務結束後，客運與觀光遂成為阿里山森林鐵路的主要功能(圖7)。97年6月，以委外經營模式，交由宏都阿里山公司經營，至99年3月委外經營契約終止，行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處收回自管，102年5月起委由臺灣鐵路管理局協助營運，預定105年正式接管。



圖5 臺灣省政府交通處同意林產局研提之森林鐵路改善意見，及不同意將阿里山森林鐵路移由該處鐵路管理局管理
檔號：0048/811/001
案名：阿里山鐵路改善案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

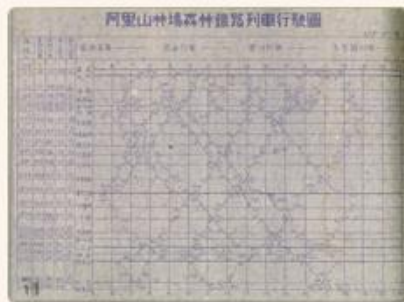


圖6
檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖7 臺灣省政府林務局委託臺灣省政府交通處鐵路管理局代辦阿里山森林鐵路所屬嘉義站營運業務
檔號：0064/100/009
案名：阿里山鐵路案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

四、鐵路運輸的特色

根據目前聯合國教育、科學與文化組織（UNESCO）登錄的世界遺產鐵路，阿里山森林鐵路具備高山鐵路建築五大工法之馬蹄彎、螺旋形（Spiral）、之字形折返（Switch back）路線及特殊動力機車牽引（Shay蒸汽機車）（圖8）等四項，其建築工法在國際上頗負盛名。

其中「之」字形折返，乃是阿里山森林鐵路環繞群山，為了遷就地勢高低起伏，採取分道曲折登山前進。火車時而往前推、時而往後倒退，就如同撞到山壁再倒退一樣，即著名的「阿里山火車碰壁」（註4）。

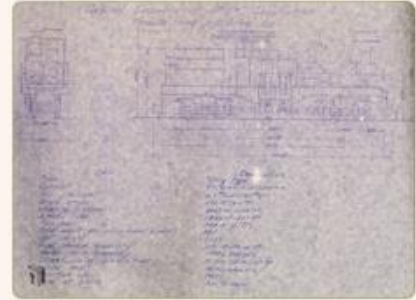


圖8

檔號：0040/017/006

案名：阿里山林場鐵路專案

來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局

管有機關：國家發展委員會檔案管理局

五、結語

阿里山森林鐵路營運超過百年，隨著臺灣經濟的發展，從伐木運輸、客運，蛻變至今日的森林旅遊的鐵路觀光列車。雖因全球氣候急遽變化的天然災害，部分地區重創、崩毀，但多數路段亦已修復完竣，重新營運。出發吧！就讓我們搭乘「阿里山號」，欣賞沿途豐富的森林景觀！國家發展委員會檔案管理局典藏臺灣總督府交通局鐵道部檔案，為瞭解臺灣鐵路建設發展歷程之重要史證，歡迎前往[國家檔案資訊網](#)多加利用！

註釋：

註1. 蘇昭旭，〈阿里山森林鐵路車造發展史〉，《檔案季刊》第10卷第2期（民100年6月），頁5。

註2. 鄭永祥，〈阿里山森林鐵路之過去、現在與未來〉，《檔案季刊》第10卷第2期（民100年6月），頁29-30。

註3. 同註1，頁5。

註4. 洪致文，〈珍藏世紀臺灣鐵道.地方鐵道篇〉（臺北市：時報文化，民90），頁168-169。



歡迎您對檔案樂活情報提出寶貴建議，請聯絡：alohas@archives.gov.tw

瀏覽次數: 122次 累計瀏覽次數: 25071次

[本期簡報及桌布下載](#)