

# 看見「林鐵人」 ——阿里山林業鐵路作為 地域性林業文化景觀的核心

Finding “the Guardians of the Railway”: Alishan Forest Railway  
Being the Core of a Regional Forestry Cultural Landscape

張庭肇 | 國家鐵道博物館籌備處

Chang, Ting-Chao | Preparatory Office of National Railway Museum

本文首先比較世界遺產名錄中遺產鐵路及產業景觀之價值，說明阿里山林業鐵路作為地域性林業文化景觀的核心地位，並指出地方社群在產業景觀保存的關鍵價值。除阿里山林業鐵路外，臺灣歷史

上尚有太平山、八仙山等林業鐵路，惟今日能作為地域性林業文化景觀核心者，當屬阿里山林業鐵路；而標題及文中所稱「林鐵」，則僅為阿里山林業鐵路之代稱。

## 前言

自從阿里山被視為「林場」之後，從嘉義到阿里山的廣大山區，就一直是國內指標性的林業軸帶。在全島全面禁伐之前，阿里山便先成為林業轉型觀光發展的先行者；直到今日，則開始以「林業文化景觀」的保存驅動地域發展。文化景觀是各類別文化資產中相當特別的一項，範圍可小至一座花園，也可大到整片離島，重點皆是持續性的「人地互動」；而以保存產業脈絡為目標的「產業景觀」

(industrial landscape)，又是其中很特定的主題。本文將論述阿里山林業鐵路如何作為地域性林業文化景觀的核心，定位出這條鐵路的保存社群，也就是本文所謂的「林鐵人」，並將社群納入產業景觀的整體保存，呼應文化景觀中最重要的「人」的價值，最終實現地域性的「場所精神」，是本文主要的探討目標。

## 阿里山林業鐵路的歷史沿革

1912年，阿里山林業鐵路通車至2,000公尺高的二萬平站，並於1914年正式開通到阿里山站（現為沼平站）。這條日本總督府為了運送阿里山地區珍貴木材而建的鐵路，以72公里的長度爬升了兩千多公尺，串聯臺灣的第一座大規模現代林場及作為林業集散中心的嘉義街，逐漸發展成嘉義山區的交通大動脈。為了克服崎嶇的地形，這條鐵路幾乎使用了所有登山鐵路技術——螺旋線、之字形路線及特殊設計的蒸汽機車等，使它在完工之時，本身就成為一個著名景點。

1920到1930年代是阿里山的林業黃金期，不論山區或沿線聚落，都被規模浩大的林業帶動經濟發展，同時也開展觀賞神木、登新高山（日本治臺時對玉山的命名）的觀光事業；位於平地端的嘉義製材所，採用當時最先進的集材及加工設施，也被譽為「東洋第一」。可惜，好景不常，隨著高價的原始檜木林砍伐殆盡，運材成本又過高，在入不敷出的情況下，最終在1963年停止阿里山經濟性伐木，整個地區的產業活動和經濟生活因而產生巨變。

1960到1970年代，阿里山迎來以觀光業為主的第二個黃金期，林業鐵路也轉型以載運遊客為主要任務，並被譽為阿里山「五奇」之一，逐漸成為臺灣的觀光招牌。然而，阿里山公路在1982年開通後，鐵路運輸很快就不敵汽車的競爭，再加上屢次發生重大事故，登山路段的廢線聲浪四起，引發地方社會對這條鐵路的定位及價值的廣泛討論。

1998年，嘉義的北門車站整修完成；1999年，26號蒸汽機車復駛。嘉義市政府藉此機會舉辦「嘉

義文化節——森林鐵道傳奇」系列活動，或可稱為林鐵保存倡議的開端。此時，對於阿里山林業鐵路的文化資產價值指認，主要著重於建造技術及工法，並於2003年入選為臺灣首批「世界遺產潛力點」，呼應首兩條被登錄為世界遺產的登山鐵路：奧地利



阿里山林業鐵路及交力坪站附近茶園（張新裕攝；圖片來源：中央研究院數位文化中心「數位島嶼」數位典藏）



東埔線木造橋及運材列車（張新裕攝；圖片來源：中央研究院數位文化中心「數位島嶼」數位典藏）



2021年水山線沿線進行疏伐作業時，重現蒸汽機車運材樣貌

「塞默靈鐵路」(Semmering Railway) 和印度「大吉寧喜馬拉雅鐵路」(Darjeeling Himalayan Railway)。

雖然社會上對這條鐵路的保存倡議日漸明朗，政府卻因為經營成本及行車安全的考量，於2008年草率將鐵路以BOT形式委外營運，惟營運單位只著眼於旅館經營特許權，無心投入資本維護鐵路，最終失敗收場。此一階段，政府考量鐵路營運專業性，決定將林鐵改由臺灣鐵路管理局代管，並引入普通鐵路的維護方式，以達安全、效率的目標，卻忽視了林鐵作為遺產鐵路的文化資產價值，導致經營策略無法聚焦，實不利於鐵路的永續經營。與此同時，對這條鐵路的保存倡議，也漸漸從對鐵路本身的保存，擴展到對周遭環境及聚落的整體保存，

並以「林業」作為核心的保存主題，而這正是「產業景觀」觀念的濫觴。

2018年，政府終於成立了專責單位永續經營這條鐵路，並確立「遺產鐵路」(heritage railway)的發展方針。2019年，「阿里山林業暨鐵道」依《文化資產保存法》登錄為全國第一個國定「重要文化景觀」，範圍包含整條鐵路及阿里山國家森林遊樂區。直到現在，國內仍持續在摸索文化景觀的保存方式；而回顧林鐵的保存歷程，會發現在地方上守護這條鐵路的「林鐵人」們，至關重要。然而，一時之間要把社群融入原先以「鐵路技術」和「林業設施」為核心的物質性文化資產保存，展現文化景觀「人」與「地」的相輔相成，實非易事。

## 遺產鐵路和產業景觀的比較

綜覽目前(截至2021年)的世界遺產名錄，已經有4條鐵路獨立登錄為世界遺產，而且還有許多明示於其他名單的登錄價值或登錄項目中的鐵路，譬如匈牙利布達佩斯的「千禧年地下鐵」(Millennium Underground Railway)及印尼沙哇倫多的「翁比林礦業鐵路」(Ombilin Railway)。光是2021年，就有伊朗「縱貫鐵路」(Trans-Iranian Railway)和英國「西北威爾斯的板岩景觀」(The Slate Landscape of Northwest Wales)(登錄項目亦包含數條礦業鐵路)入選世界遺產；除此之外，從喀麥隆到烏拉圭，一共還有8條鐵路在各國的預備名單中，可見鐵路雖然在文化資產領域並不特別熱門，仍具有一定的關注度。

從上述案例可見，鐵路的文化資產價值可概分為兩大面向：土木工程或產業活動，而這兩方面的

傑出都足以讓一條鐵路被指認為具文化資產價值。對阿里山林業鐵路的價值指認，隨著國內對文化資產保存觀念的變遷，也產生了偏重於不同層面的論述。為了釐清阿里山林業鐵路的潛力，本文整理國內外遺產鐵路和產業鐵路的價值，將林鐵和海外案例進行比較，結果如表1所示。

從中，我們可以觀察到單獨列為世界遺產的遺產鐵路，價值偏重於工程層面和鐵路技術史上的開創性。與這些鐵路相較，阿里山林業鐵路固然也擁有相似技術，在年代上卻偏晚，較不具開創性。另一方面，如果將林業沿革、觀光發展和殖民現代化的脈絡納入考量，阿里山林業鐵路及其周遭景觀或整體產業發展，或許更能彰顯其文化資產價值，也更具有時代意義。

表1 世界遺產名錄中遺產鐵路的比較<sup>1</sup>

名單(國家, 登錄年度)	通車年份	文化資產價值	重點元素
單獨遺產鐵路			
塞默靈鐵路 Semmering Railway (奧地利, 1998)	1854	鐵路工程草創期的土木工程價值	隧道、橋樑和相關工程
印度的山岳鐵路 <sup>2</sup> Mountain Railways of India (印度, 1999; 2005; 2008)	1881; 1903; 1908	有效率的山區鐵路工程技術	之字形及螺旋線; 齒軌及小齒輪; 多弧拱橋
雷塔恩鐵路 <sup>3</sup> Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes (義大利和瑞士, 2008)	1904; 1910	融於景觀的技術、建築和環境的集結	隧道、明隧道、橋樑、高架橋
伊朗縱貫鐵路 Trans-Iranian Railway (伊朗, 2021)	1938	在此規模下為克服陡峭路線及其他障礙的工程技術	橋樑和隧道(包含螺旋隧道)
具遺產鐵路的產業景觀			
沙哇倫多的翁比林煤礦遺產 Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto (印尼, 2019)	1892	有效率的煤礦鑽探、加工、運送及航運; 地方知識實踐和歐洲科技的交換和融合	煤礦遺址、聚落、儲存設施及鐵路網
西北威爾斯的板岩景觀 The Slate Landscape of Northwest Wales (英國, 2021)	1836; 1866	從農業景觀形塑成板岩生產中心的大規模工業化過程	採石場和礦坑、考古遺址、歷史聚落、港口、鐵路和公路系統

<sup>1</sup> 作者依「聯合國教科文組織世界遺產中心」(UNESCO World Heritage Centre)世界遺產名錄製表。

<sup>2</sup> 此項目包含大吉嶺喜馬拉雅鐵路(Darjeeling Himalayan Railway)、尼吉里山岳鐵路(Nilgiri Mountain Railway)和卡爾卡—西姆拉鐵路(Kalka-Shimla Railway)。

<sup>3</sup> 此項目包含阿爾布拉鐵路(Albula Railway)和貝爾尼納鐵路(Bernina Railway)。

## 鐵路 VS 林業的價值爭論

根據「國際文化資產保存及修復研究中心」(ICCROM)於2000年所訂的規範鐵路文化資產保存的《里加文化資產真實性與歷史性重建關係憲章》

(The Riga Charter), 遺產鐵路定義包含「具歷史性或保存的鐵路」、「旅遊鐵路」等; 保存則指「維持其既有狀態、品相與情感記憶, 免於受到破壞、拆

解的保存過程」。阿里山林業鐵路自阿里山停止經濟性伐木後，旋即轉型為旅遊鐵路，並從 1990 年代末開始推展保存措施，逐漸具備「遺產鐵路」色彩。

在保存這條鐵路的倡議之始，鐵路愛好者團體占有很重要的份量，其中也包含資深或退休員工。當時，塞默靈鐵路和大吉嶺喜馬拉雅鐵路登錄世界遺產，對國內是莫大鼓舞，因為林鐵在工程技術的特殊性和艱困度上，並不會輸給這兩條鐵路。他們首開先河的倡議，影響深遠，成功喚起社會關注，可謂扭轉了這條鐵路的命運。

接下來，隨著國內對文化資產認識的加深加廣，文化資產領域開始注意到這條鐵路，並將焦點擴展為整個阿里山地區的林業發展脈絡，而鐵路只是這個產業景觀的一個重要元素。這漸漸成為對阿里山文化資產價值指認的主流觀點，時而導致兩個立場的爭執；當這條鐵路被登錄為重要文化景觀時，名稱定為「阿里山林業暨鐵道」，或可說是兩種價值的妥協，也成為政府推動後續保存工作的方針。

實際上，阿里山林業鐵路從通車以來，一直是官方林業機構（目前是林務局）所有，這和國外許多廢線後，轉由志願組織營運的遺產鐵路極為不同，光是這個背景就說明了這條鐵路和林業密不可分的關係。目前，林務局經營這條鐵路的專責單位「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」，不只經營這條鐵路，也包含管理嘉義市區的林業文化資產，並透過正名方式強化鐵路的「林業」背景，可見經營者的保存視野，也已經隨著民間，從遺產鐵路擴展到整個林業文化景觀。

檢視世界上的相似案例，非常少產業景觀是以林業為主體；也就是說，阿里山地區必須要獨力探索林業文化景觀的保存策略，甚至將鐵路置於核心地位。除此之外，文化景觀的核心價值著重於景觀的永續，而這需要人的行動才能維繫；因此，從對建成環境的傳統物質性保存，轉變為以營造地方認同及生活環境為目標的社群取徑，是阿里山地區後續推動產業景觀保存的關鍵，而這也適用於臺灣其他產業景觀。



著名的獨立山螺旋，可於同一座山頭看見 4 次爬升中的列車



嘉義製材所第二代機具工廠木構造及設施遺構

針對阿里山林業鐵路的文化資產保存行動，可分為兩大方面：遺產調查和社群培力。過往的官方保存政策大多由地方政府的文化部門發起，但是林務局成立專責單位後，也開始進行相關工作。這些政策除了推動學術性的遺產調查外，也有很大一部分是將資源挹注於培力社群推展保存行動，使這條鐵路，或是說整個產業景觀的保存，能更發掘文化景觀的產業脈絡及人地關係，反映地域性的場所精神。

鐵路營運涉及運務、工務、機務的高度專業，林鐵的文化資產價值若在於維持營運，那第一線從業人員就是林鐵最珍貴的保存社群。實際上，在1990年代末期，就已有資深站長（如張新裕站長）致力於推廣自身經驗，推動林鐵保存；時至今日，以退休從業人員為對象的口述歷史計畫，尚能紀錄下1940年代在林場線（如已廢除的東埔線）範圍的伐木流程及工作景況，甚或第一代混凝土橋樑的設計與施工過程；憑藉這些記憶比對整飭過的隧道、橋樑工程圖原件，以及林場線的路線圖等檔案，相關技術史便能躍然紙上，以適當方式典藏、推廣。

如前節所述，鐵路愛好者也是守護這條鐵路的一大支柱。實際上，早在1960年代，就有日本旅客專程來臺，替林鐵留下許多珍貴的影像紀錄。1986年，在日本資深鐵路愛好者的牽線下，日本大井川鐵道與阿里山鐵路締結為姊妹鐵路；由於大井川鐵路稍早已和瑞士的一條登山鐵路締結為姊妹鐵路，這三條鐵路居然就在臺以訛傳訛，成為了「世界三大登山鐵路」——這顯然是謬誤，卻在1990年代末，成為坊間保存這條鐵路的主要論點，或可說是因禍得福。

鐵道愛好者網絡無遠弗屆，使阿里山林業鐵路能在國際舞臺上漸漸浮出檯面，不僅在鐵道界得到關注，也進入文化資產領域，吸引了遺產鐵路領域專家學者的目光。2019年，林務局與文化資產局共同舉辦「第二屆亞洲產業文化資產論壇」，以阿里山林業鐵路作為主題，開展遺產鐵路保存與實踐的跨國討論，可謂林鐵文化資產保存工作在國際上的逐步累積及成果。

至於地方上的林鐵保存社群，可大略分為三大類。第一類是最直接的鐵路沿線居民，以阿里山和奮起湖聚落為兩大來源，兩者都在林場禁伐後很快轉型為觀光景點，地方上對自身歷史的興趣也隨之而生。他們透過書寫地方史或文物蒐藏等方式，以聚落為出發點，掌握地方文化、林業和鐵路的相互關係，持續探索產業景觀的整體脈絡。

第二類為嘉義地區的文史工作者和導覽員社群，對他們來說，參與文化資產保存及教育相關計畫，是展現地方認同和經營社會生活的方式，並和政府部門發展出緊密合作關係。他們成為遺產調查工作的生力軍，或帶領遊客認識地方，成為傳播文化資產價值的第一線媒介。其中較具經驗的組織，如「阿里山世界遺產協會」，已有執行場舍經營、教育推廣專案的能力，逐漸具備能獨立運作的地域性文化資產非政府組織雛形，堪為全國典範。

第三類是政府為扎根文化資產教育，帶動地方創生所培力的「阿里山青年大使」。這群年輕人原先屬於嘉義縣立竹崎高中的一個社團，在逐步參與文化資產保存行動後，於2020年正式設立社團法人，以其深耕地方的能量，執行捲動年輕世代、活

化社區活力及外部團體合作等行動方案，成為新一代的林鐵人，也成為全臺少見、從教育現場孕育出的文化資產保存專業組織。

林鐵沿線的產業景觀，牽涉到的元素、產業、社群，範圍廣泛，樣態複雜；上述內容，只是簡單

列舉著重於林鐵的保存社群，這是因為對林鐵的保存倡議較早啟動，也較為成熟，在近二十年的公私協力的推動下，已初具成果。本文嘗試以表 2 呈現以林鐵為核心的林業文化景觀，不同元素所相應的保存社群及保存方式，作為產業景觀整體保存的構想基礎。

表 2 「阿里山林業暨鐵道」產業景觀元素、保存社群及保存方式<sup>1</sup>

元素	社群身分	保存方式
森林	林務局(政府機關)	管理國有林，維繫森林生態景觀
鐵路	林務局(政府機關)	經營鐵路，傳承營運技術
	國內外鐵路愛好者團體及專家學者	以遺產鐵路切入，提升鐵路知名度，促進相關領域專業討論
	地方文史工作者及導覽員群體	參與文化資產保存及教育相關計畫，具備地域性文化資產非政府組織雛形
	「阿里山青年大使」	深耕地方，執行捲動年輕世代、活化社區活力及外部團體合作等行動方案
林業	林務局(政府機關)	保存製材所及周邊設施
	製材廠	保存製材技術，見證嘉義「木都」歷史
	木業工匠	傳承木匠工藝，延續木業價值
沿線景觀	林務局(政府機關)	經營阿里山國家森林遊樂區及鐵路沿線遊憩步道，使遊客親近景觀
	原住民社群	協調傳統領域及歷史課題，傳承山林知識實踐
	車站周遭聚落	維繫聚落外觀，延續產業活動
	茶農／茶廠等農戶	經營茶園等農業景觀，維繫鐵路沿線行駛風景
景觀聯想	藝文社群及組織	保存、推廣與阿里山有關的藝術創作，展現阿里山人文價值

<sup>1</sup> 作者自製表格。



運用檔案整飭成果於口述歷史計畫



運用社群資源於列車遊程，帶動地方發展

國際上針對遺產鐵路和產業景觀的討論，主要集中在觀光和再利用上；然而，當尺度放大到整個區域時，就有更多值得討論的面向。本文旨在論述遺產鐵路如何作為產業景觀的核心地位，並說明地方社群的貢獻如何引入產業景觀的保存。實際上，鐵路沿線已經有很多林業設施登錄為文化資產，也已經完成修復，活化成各種用途；但是，鐵路沿線的地方、人群及行動，才是保存整個林業文化景觀更需要細緻處理的課題。

相較於世界上其他面臨嚴重產業空洞化的產業景觀，在阿里山禁伐超過五十年的期間之後，仍能以觀光業維持一定程度的經濟繁榮。如何讓遺產保存的論述進入地方，容納不同階段的歷史和重要性，展現整個地域作為文化景觀的場所精神，是阿里山文化資產保存邁入下一個階段的當務之急。阿里山地區目前從林業轉型成觀光業，也是在政府部門的引導及地方社群的參與下，逐漸成熟；要再走入以文化資產保存及傳承為主的下一個階段，同樣需要全體動員。

文化資產保存的地方動員，向來並非易事；而將「人」置於保存工作的主體，更是有形文化資產保存工作的嶄新思維。這正是因為文化景觀的維繫，並非一次性的修復工作即能實現，而是整個社群長遠的共同事業。而鐵路的重要性，不僅在於整個林業生產過程中唯一仍能動態呈現的環節，更是能夠引導人群在地區內移動路徑的軸線，作為整個林業文化景觀的核心，當之無愧。

一條遺產鐵路的價值在於其工程技術上的珍稀性，但整個產業景觀的價值在於土地利用及景觀風貌的維持和傳承，而這仰賴的是深入的社群參與，以及蘊含其中的地方認同。有朝一日，這些以不同方式守護著林鐵的「林鐵人」們，應當成為產業景觀的保存核心；而當產業景觀保存成為阿里山地區的發展主軸時，和這條鐵路有關的社群，也就自然都成為「林鐵人」了。

### 參考文獻

- 行政院農業委員會林務局(2019)。專輯：阿里山林業鐵路國際交流。台灣林業，45(5)，3-38。
- 余坤龍、王蕙瑄編(1999)。1999嘉義文化節：森林鐵道傳奇成果專輯。嘉義：嘉義市立文化中心。
- 姚鶴年(2010)。台灣林業歷史課題系列(八)——探索阿里山森林與林業。台灣林業，36(2)，27-34。
- 嘉義市政府文化局(2018)。木都2.0。https://mudu.chiayi.gov.tw/index.php
- 謝明勳(2014)。里加憲章——遺產鐵道的國際保存規範。文化資產保存學刊，26，79-84。
- 蘇昭旭(2019)。阿里山森林鐵路與台灣林業鐵路傳奇。新北：人人。
- 鐵道情報編輯部(2015)。特集：重新閱讀阿里山。鐵道情報，228，56-81。
- Kemuri Pro. (2017)。阿里山森林鐵道：1966-1968。南輕出版局(出版地不詳)。
- Stuart, Iain. (2013). Identifying industrial landscapes. In James Douet (ed.), *Industrial Heritage Re-tooled* (pp. 48-54). New York: Routledge.
- Wang, Chun-Hsi. (2020). The necessity of taking a community approach in a historical cultural landscape conservation: a case of the Jianan Irrigation System in Taiwan. *GeoJournal*, 85(1), 107-126.

