

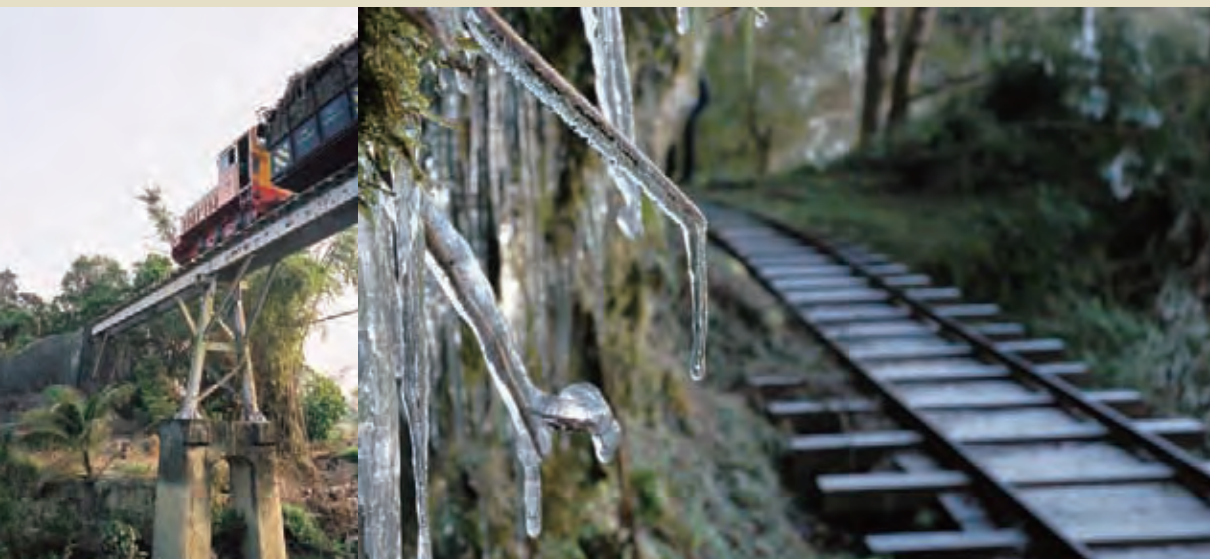


台灣地圖030

台灣舊鐵道散步地圖

古庭維、鄧志忠 著

晨星出版



在我的老家劍潭，1915年間淡水線鐵路在此增設一站，名為「宮ノ下」。這是配合圓山上的台灣神社落成而修建。二次戰後，隨著台灣神社被拆除，宮ノ下站也因而廢置。鐵道及車站的興廢榮枯，經常反應了社會政治及經濟文化的時空變遷。

這本有關台灣鐵道的書，以圖文並茂的內容搭配大量的百年老地圖（台灣地形圖），具體而生動地述說台灣各地鐵道興衰與地方發展的故事，既是認識台灣地理歷史的佳作，也是規劃深度旅遊路線的重要參考。對於兩位年輕作者努力的成果，我深表讚賞與支持。

賴進貴（國立台灣大學地理環境資源學系系主任）

台灣環島鐵路，耗費超過一百年時間才得以完成。而因應各種需求，也伴隨出現風情萬種的支線與極具特色的產業鐵路。本書的二位作者，能以身體力行的方式，從文獻、古地圖的蒐羅，到親赴各地的探查，復佐以豐富的文物或老照片，呈現了本書猶如台灣近代史縮影、且讓人悠然神往的壯麗格局。推薦您閱讀本書，領略鐵路之美及其文化價值。更推薦您實地搭乘火車，與此書一同進行豐富的鐵道文化與歷史巡禮。

范植谷（交通部台灣鐵路管理局局長）

鐵道的樂趣有諸多類型，其中廢線遺跡巡禮算是一種有別一般的類型。鐵道是運送物資、載送人的交通機關，然而廢線遺跡的探訪家卻不停地尋訪已無列車行駛的鐵道路線、車站、其他設施。

雖然廢線最終得淪為被雜草埋沒、從人們記憶中逐漸消失的命運，然而在被遺棄、遺忘的同時，鐵道設施也開始露出令人驚艷的「表情」。本書的兩位筆者走遍全台各地，一而再三地悉心調查，全是為了一窺廢線之美。

淪為遺跡的鐵道設施，當然無法言語，但卻同時靜靜地發出強烈的訊息，期盼各位讀者能從本書感受體會。深切期盼本書能跨越鐵道的範圍，進一步讓社會大眾關懷台灣文化、土地歷史，這是筆者最大的期望。

片倉佳史（知名日籍作家，著有《台灣風景印》等書）

近年來，台灣的休閒與旅遊文化已走入更具深度且多元的層級。從前較少人關心賞玩的各種廢棄軌道與鐵道遺跡，其實是讓我們深層理解這片土地歷史脈絡與地理特性的最佳切入點。這本書首度詳細整理全國各式各樣鐵道舊線的點滴大小事，

正好拼湊出百年來台灣複雜又紛擾的歷史軌跡，嚴謹考證且詳細解說的文章，配合豐富精采的圖片，帶我們進入了一道多采多姿的時光隧道，恨不得馬上親臨現場，實在體驗這些遺跡所帶來的懷古情調。

因登山共同興趣結識了本書的作者古庭維，讓我從只在山岳王國中鬼混的狹小視野一下拓展開來，原來山裡的舊鐵道有這麼多故事。台灣的土地有多少寶藏值得發掘，這本書的兩位作者，已經打開了其中一扇窗戶獻給我。

崔祖錫（知名山岳探險作家、社區大學登山課程老師）

當《糖業文協會訊》創刊時，鄧兄因賜稿與協會就有互動，之後在98年10月提供〈從興盛到凋零的糖鐵〉一文，諒必在新書糖鐵篇會重登，是經典大作。

相信生活在此地關心台灣鐵路的社會各界人士來說，能在自己的嗜好領域之外，要覓得各種知識，豐富人生，充實生活，堅信閱讀此書後必會感受到，擁有許多回憶的台灣鐵路在歷史的長河，所建構的台灣傳統社會文化與經濟，此書是最好的通識涵養課程，頗值一讀和分享經驗。

陳明言（台灣糖業文化協會榮譽理事長）

I業革命浪潮在19世紀中後期隨著台灣鐵道的興建而引領這塊土地開始面對一波波現代化的衝擊。

透過兩位鐵道愛好者的追溯履勘，讓我們得以窺探台灣豐富的鐵道發展歷程。短短不過百多年的歷程，台灣的鐵道卻已歷經幾個世代的變遷；在小小的海島國境之內，除了一般客貨的鐵道之外，居然擁有礦業、林業、鹽、糖、化工，甚至於工程用的等等鐵道，曾經伴隨著歷史的興衰更迭。

除了因時代的脈動，人力拆遷所造成的改變外，大地更展現了令人讚嘆的返歸自然能量，將過客的痕跡隱埋於土石蔓草之間。隨著作者踏勘的腳步前行，不禁使我臆想起，在這一吋吋的遺跡所蘊藏的歷史環境、文化氛圍、社會變遷與融合衝突因素交互運作下，是否也隱藏著一段段如丹·布朗（Dan Brown）在《失落的符號》（The Lost Symbol）中，圍繞在19世紀中葉完工的美國國會大廈及後陸續興建的史密森尼博物館群（Smithsonian Institution）的陰影下所衍生的精采故事，等待著我們挖掘呢？

江金山（台灣鐵道暨國土規劃學會會長）

帶著《台灣舊鐵道散步地圖》，滿懷豪情台灣頭尾走透透，全線踏破書中的每一條舊鐵道，挑戰鐵道迷的極限；或是就那麼隨興地挑一條舊鐵道，全家老小，無所事事，閒適散步，感受一下往日舊軌跡的光景；也可以騎著腳踏車隨意漫遊舊鐵道，看盡大城小鎮的風華，來一趟沒有火車的另類鐵道旅行。這就是拿到《台灣舊鐵道散步地圖》後，我最想做的事了！

嚴裕欽（中華民國鐵道文化協會會長）

鐵道文化在一般人所熟知的文化領域裡並非顯學，而其興起也不過是近20年的事情，在一個鐵道路線、建築、文化均急速消失的年代，一個鐵道研究者很難全面性地去紀錄原來的鐵道史跡，更遑論消失已久的舊鐵道。志忠兄與筆者因為鐵道結識十多年，深入研究鐵道舊線跡，上山下海足跡遍及全島，可謂之鐵道文化界中生代之考古學者。庭維老弟更是不可多得的人才，從鐵道攝影、舊線跡踏查、鐵道刊物編輯等各項專才具備，可說是鐵道研究領域裡新生代的代表。

本書的出版可說是欲研究鐵道文化者的福音，帶著《台灣舊鐵道散步地圖》就可以悠遊台灣不同年代的鐵道環境，體會鐵道建設的開端。期盼志忠兄與庭維老弟因本書的出版，為鐵道文化再注入一股研究風潮。不僅僅是鐵道研究者，筆者也誠摯推薦此書給所有讀者，台灣近代史都與鐵路脫離不了關係，閱讀此書定會讓您更了解台灣，進而更愛台灣這片土地。

馬昌宏（半線鐵道文史工作室總幹事）

坊間所見眾多鐵道方面之著作以車輛與其相關工程技術簡介或風景為主，目前對於舊路線之踏查、追尋、憑弔等兼具感性與知性之著作卻付之闕如。幸有鄧志忠、古庭維二位優秀鐵道業餘研究者，將累積多年苦心研究舊、廢線跡心得，毫無私心地藉本書之出版公諸於世，讓埋沒於荒煙漫草之舊、廢線跡得以重見天日，並能抬頭挺胸地陳述著當年曾經對台灣這一塊土地所做出之傲人貢獻；相信經由本書之閱讀，眾讀者必定如沐春風，亦能夠對於各地之產業鐵道，甚至各地之城鄉發展沿革能有更深入之認識與瞭解。

蘇奕肇（「街貓的鐵道網站」站長）

在國民政府剛撤退來台的時候，若不是糖業鐵路和其他產業鐵路擔負起工業原料產品的運輸重任，今天我們的經濟發展絕不可能這麼輝煌！但這些勞苦功高的產業鐵路卻也隨著時代的變遷逐漸被拆除殆盡。他們的事蹟也漸漸被人遺忘，消失在歷史的洪流中！所幸，志忠和庭維兩位青年，憑著興趣和毅力，整理出這本台灣鐵道運輸歷史的絕佳參考書，憑其兩人多年的地理實察經驗，替讀者歸納出一套有系統的鐵道史料，這份心力，難能可貴。回憶余紀錄台糖鐵道轉眼18年，蒙志忠和庭維兩位晚輩不嫌棄，以筆者之研究方法分析記錄出珍貴史料。間接也了卻鄙人對台灣糖鐵的作一完整紀錄之心願，欣喜之餘，特為文推介，期盼讀者諸君經由本書，能一窺傳統產業鐵道之一斑，並進而互助合作，替凋零無幾的糖鐵留下一些雪泥鴻爪，是所切盼！

張聖坤（南瀛鐵道工作室前理事長，屏東縣東隆國小教師）

拜讀完由志忠兄、庭維兄合力編寫的《台灣舊鐵道散步地圖》，詳細的內文解說、豐富的影像紀錄，說這是本認識台灣鐵道舊線跡的工具書，一點也不為過。部分鐵道雖然早已消失不見，取代的是親近民衆的環境改造，我們仍可藉由書中的圖文介紹，瞭解並想像該路線早期的榮景與沒落；舊鐵道上兩條冰冷、鏽蝕的軌道，蘊涵的卻是台灣鐵道百年的文化風情，作者的用心考察與深入介紹，實在值得肯定。在此邀請您一同循著舊鐵道的軌跡，享受一趟別具深度的鐵道漫遊。

LUKE楊鴻嘉（鐵道網站「路總部」站長）

認識古庭維也有十多年的時間，對於鐵道的事務他總是不遺餘力。還記得我們認識的地點，是在最近才復駛的舊山線鐵道，當天還一同由勝興車站走路到魚藤坪斷橋拍攝火車經過，才一轉眼時間，舊山線已經變為一條觀光鐵道。看到《台灣舊鐵道散步地圖》這本書時我相當感動，因為這本書一一勾起我們小時候的回憶，一一紀錄被遺忘在角落裡的鐵道，讓老一輩的可以回味，讓年輕一輩的可以新知，這是一本適合所有人觀看的書籍。我們都生長在台灣這塊土地，「汝為台灣人，不可不知台灣事」，就讓這兩位作者利用這本書告訴我們舊鐵道的故事吧。

陳俊霖（南方公園鐵道社團園長）

【作者序】

拼湊台灣舊線 完整地圖

鄧志忠

6

如果你有機會翻開台灣的古地圖，從山濱到海邊、從城市到鄉村，到處都鋪設了各種用途的鐵道路線，常會驚訝地說「原來這裡以前也有鐵路啊！」，如果再有機會你可以按圖索驥地來到現場，不難發現多多少少都可以找到這些消失鐵道的蛛絲馬跡。若能加上舊地圖、舊照片、當地居民訪問的佐證，與衛星空照、GPS定位等等現代科技的協助，一條早期鐵道的印象便由此拼湊起來，這就是「鐵道舊線跡踏查」的樂趣。其實舊線跡踏查不僅僅是尋找舊鐵道經過地點的痕跡而已，還包含了對這條鐵道的歷史與人文紀錄，因為鐵道是人類產業文化的一環，常常和地方的繁榮經濟與歷史文化有著密不可分的關

係，當我們審慎考究這些已經消失的鐵道地圖時，絕對會從中得到許多意想不到的收穫！

唸書時嘗試著探索台灣其他的鐵道路線，後來發現除了台鐵火車之外，阿里山森林小火車與南台灣縱橫交錯的糖廠鐵道更是有趣，於是陷入無法自拔的境界，放假時常背起相機探尋台灣每個有鐵道的地方。後來在不滿足於搭火車、拍火車的心境下，探索自己能知道或者不知道的任何一條鐵路，心中總認為「當你對某件事有興趣，就會想要更深入了解背後的歷史！」，在追火車之後，便開始循著舊地圖，找尋台灣所有消失的鐵道。從十幾年前探查月眉糖廠甲后線開始，我探訪了台灣各處的鐵道舊

線，不僅重新開啓了那些塵封已久的軌道記憶，也驚覺原來寶島台灣有那麼多美麗的風光與人文之美，而在過程中也認識了許多朋友與志同道合的鐵道迷，古庭維就是其中一位，從收集名片式火車票開始，一起合作寫鐵道文章，也先後擔任了「鐵道情報」雜誌總編輯，而且還發現許多我們除了鐵道之外的共同興趣（例如我們都喜愛生物與古典音樂），最重要的是這本書的催生！

台灣的鐵道環境一直在變化，而且變化得相當快速，從我喜歡鐵道的當時，台灣的鐵道正處於大拆特拆時期，台鐵的許多鐵路支線與工廠側線、台糖鐵路、鹽業鐵路等，都是在我研究鐵道的黃金十年所拆除，這與當下的政策有極大的關聯，不過這幾年台灣軌道環境稍微有不同的氛圍，大家開始意識到鐵道的方便性、環保性與娛樂性，高鐵、高捷與許多連絡支線的興建與通車。在這本書截稿時舊山線的復駛還讓我與古庭維討論相關章節的調整，但是那種心情是喜悅的，畢竟大多數喜愛探訪舊線的鐵道迷心中，一定會夢想這些消失的鐵道能有那麼一天再次重現世人眼中。

雖然我十幾年來的探查結果曾經

陸續在「鐵道情報」與「鐵道旅行」雜誌上發表過，但那些都只是鳳毛麟角而已，仍然有許多路線文章尚未發表，這本書可以說是集合我們兩個人探查研究的菁華，不過限於篇幅與出版導向還是無法將我們踏查的成果全部刊出，實為遺憾！希望能藉由讀者的支持與鼓勵，再次感動出版社，能有機會再將其他的踏查成果付梓。

能完成這本書除了古庭維與主編惠雅姐協助外，還有許許多多曾經幫助我、鼓勵過我的朋友與師長，原諒我因為篇幅無法一一列出，但沒有你們就沒有這本書。



【作者序】

拓荒的先驅 台灣舊鐵道

古庭維

8

翻開世界各國的開發歷史，不論
一世紀前的列強、被殖民國，或現在
的新興都市、國家，鐵道永遠都是一
個地區進行開發的鑰匙。台灣的鐵
道，最早可追溯至1870年代，八斗子
官煤井的開採；串聯城鎮的幹線鐵
道，則是1890年代完成之北部路線。
不論這些大小鐵道是否真正堪用，它
們無疑都扮演了開發拓荒的先驅角
色。寶島台灣，物產豐隆，日本時代
政府積極開發各項資源。鐵道永遠都
是最好用的一把金鑰。大者如全島鄉
鎮之串聯，小者如一條礦坑道，各種
鐵道應運而生，由最細處擴展至整個
國家，形成綿密、強有力、有效率的
運輸系統。不論礦業、糖業、鹽業、
化工業乃至於林業，只要以現代化之
管理方式開發，就少不了鐵道的幫

忙，差別僅在規模和設備而已。常有
人說台灣是鐵道王國，不如說那是台
灣在氣候、地形、地質上得天獨厚，
才擁有如此美妙之土地，才使得幾
千、幾百年來的先住民、新移民，都
能享用到寶島甜美的資源。

既然在這個國家的發展過程，鐵
道是不可或缺的角色，那麼閱讀鐵道
歷史，也等於瀏覽台灣近代史。「廢
線跡踏查」是鐵道趣味中，相當特別
的一項，講求史料蒐集與實地探訪。
從小，我就對鐵路幹線上分歧而出的
支線深感興趣，漂亮圓弧的遠端，消
失的盡頭，究竟通往何方。幸運地，
當我有能力開始研究這些廢鐵道時，
鐵道趣味界已有許多前輩立下基礎，
同時也進入網路時代，更多數位化的
資訊，更便利的交流管道，甚至查詢

系統，在在滿足了我的童年願望。曾聽過有些人對廢線踏查的看法，認為鑽研逝去事物，冰冷無趣，完全不能與運行中的大小火車相提並論。但我認為，這不僅是尋找廢鐵道殘跡而已，在實地了解人文風貌、產業發展過程中，重回時光隧道，置身於歷史溯源的軸線上，其實是熱愛這片土地、這個國家的態度。

能參與這本書的構成，當然得感謝晨星出版社徐姊的耐心，還有鄧兄的引薦。我們興趣相像，收集車票、追逐糖鐵、到荒郊野外踏查，結識十餘年，原先各自努力，最後共創此作。最要感謝父母親，父親從我讀中學起，時常開車帶我四處走訪台灣，經營出版的母親則讓我從小耳濡目染，都對我的鐵道研究幫助極大，希望您們沒有後悔。感謝台大火車社鄭銘彰、黃智偉、洪致文、謝廉一、江易原、梅凱、杜怡和、楊森豪、劉文駿、邱意琳等學長姊的鼓勵及分享、「出草」時的接應；林佳慶、鄭安佑、張心怡、陳思銘無數次的同行；交鐵會李宇晨、李啓源、高中麻吉王恭鶴及鄰居蔡貴美阿姨提供南部住宿地點；歷史調查同好蔡官儒前輩、游富傑、黃偉嘉，給予極多建議和指



導；古仁榮、林志明、許乃懿、張聖坤、黃威勝等前輩提供珍貴收藏或寫真，使本書增色不少；崔祖錫、丁彥中、周俊男在登山方面的協助，沒有他們，就沒有歷險拍到的林鐵遺跡。要感謝的人真的很多，遺漏在所難免。

此作耗時數年才完成，過程中曾忍痛刪去許多章節，但期能拋磚引玉，增進同好分享。不論您是否為火車迷，這些鐵道及產業歷史現場，都值得實際走訪體驗。本書即將付梓之際，帶著嵐山索道現況照片拜訪古仁榮先生，聽著老前輩娓娓道來當年盛況，感念時代的變化，我也不禁思考，遺跡只會變多，這些土地的故事，是否能傳承下去呢。



【推薦序】

值得珍藏的舊鐵道地圖 吳念真等聯合推薦 002

【作者序】

拼湊台灣舊線完整地圖 鄧志忠 006

【作者序】

拓荒的先驅——台灣舊鐵道 古庭維 008

10

01 台北都會通勤圈 014

A. 大台北的鐵道印象——淡水線 016

B. 坐火車到碧潭的愜意——新店線 022

02 台鐵幹線改線段 028

A. 超人氣舊線跡——舊山線勝興段 030

B. 老街的見證——老湖口舊線 038

C. 洄瀾海風相伴——舊花蓮港鐵道 042

D. 舊東線越嶺路——中興改線段 048

E. 悠遊縱谷油菜花田——安通改線段 056



03 水利工程鐵道 060

- A. 恩澤千萬人——嘉南大圳工事鐵道 062
- B. 台灣工業現代化之母——日月潭工事鐵道 068

04 盛極一時的港都鐵道 074

- A. 台灣頭雨港鐵枝路——基隆臨港線 076
- B. 海洋都市鐵枝路——高雄臨港線 082

05 鐵道變身鐵馬道 088

- A. 大甲溪畔綠廊道——東勢線 090
- B. 穿越都會與田園——神岡線 098
- C. 山洞與鐵橋的親身體驗——舊山線后豐段 106
- D. 太平洋戰爭的見證——中油嘉義溶劑廠線 112
- E. 丟丟銅仔歷史現場——草嶺隧道 120



06 基隆河黑金傳奇 126

- A 產煤裕國——瑞三鑛業 128
- B 平溪黑金發源地——石底煤礦 134
- C 體驗礦場風情——新平溪煤礦 140

07 北海岸黃金傳說 146

- A 通往悲情城市——基隆輕鐵金瓜石線與瑞芳線 148
- B 黃金的家鄉——金瓜石鑛山鐵道 156
- C 最美麗的海岸鐵路——金瓜石線與深澳線 164

08 迎著海風的鹽場鐵道 170

- A 台灣鹽業發祥地——七股鹽場鐵道 172
- B 鹽鐵的最後舞台——布袋鹽場鐵道 178

09 深入寶島的林場鐵道 184

- A 現代化林業之始——阿里山林場鐵道 186
- B 最大的林場——太平山林場鐵道 194



C大甲溪畔的運材線——八仙山林場鐵道	202
D纜車直達天際——東部運材鐵道	208
E難忘的輕便車——烏來台車軌道	216

10 揮別糖香的糖業鐵道

A糖鐵復活先聲——烏樹林糖廠	226
B糖業鐵道重鎮——新營糖廠	234
C明治寶庫——蒜頭糖廠	240
D蒸汽五分車原鄉——溪湖糖廠	246
E糖業鐵道發祥地——高雄糖廠	254

11 老驥伏櫪鐵橋新生命

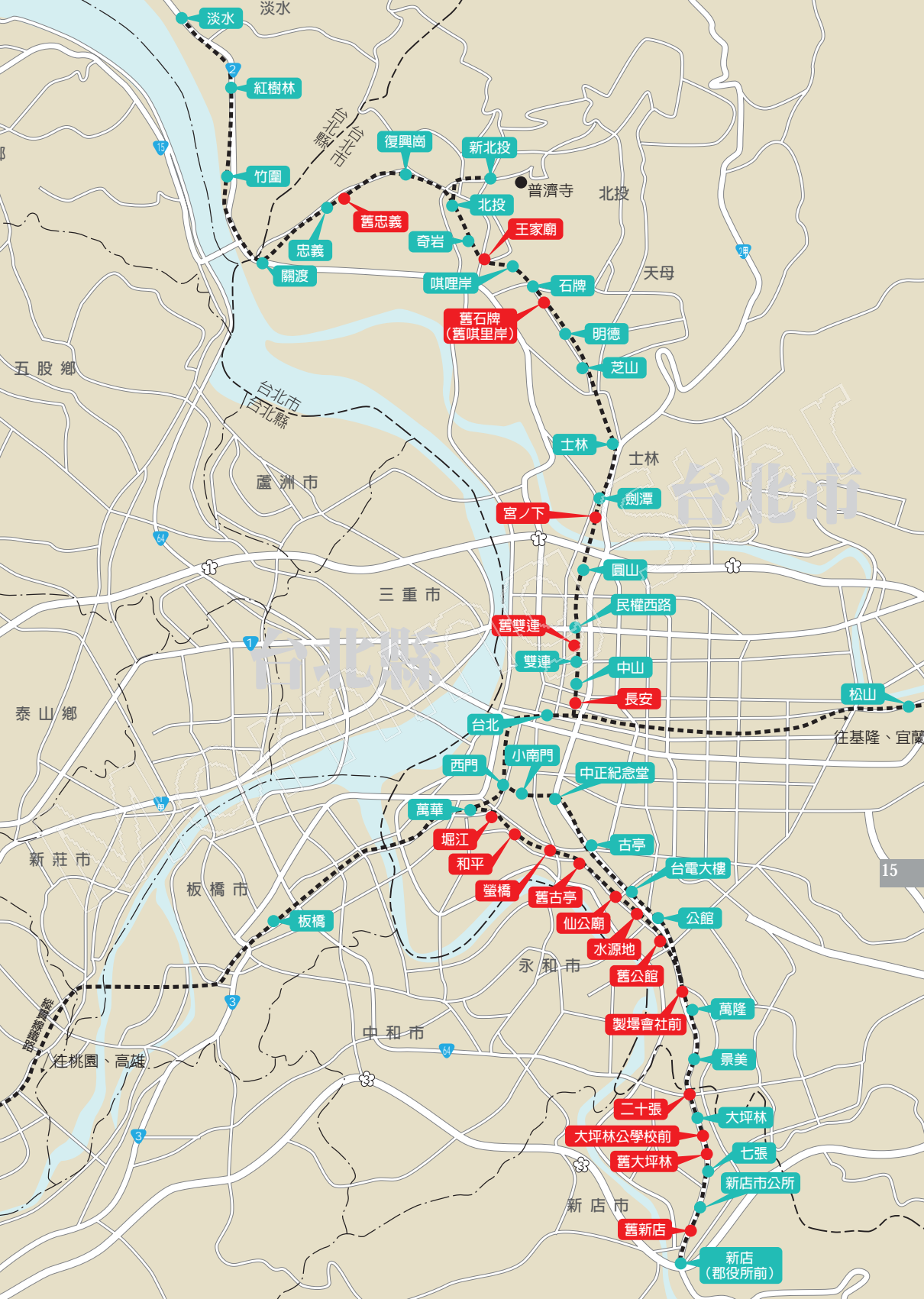
A屏東玄關——下淡水溪橋	262
B遠東第一——西螺大橋	268
C最老鐵橋——虎尾溪橋	274
D糖鐵最長橋——復興橋	280

台北都會通勤圈

01

昔日台灣各地大小鐵道遍布，首都台北市也不例外。現今的台北市擁有複雜的捷運路網，不斷地繼續延長中；而在日本時代，除了縱貫線之外，台北市內還有淡水線、新店線、松山機場線以及三張犁線等與縱貫線相同軌距的支線。淡水線原本是建設縱貫線的材料搬運線，後來變身為首都內通勤用的鐵道；新店線是少數與官線同軌距的私鐵之一，並且不以經營貨運為唯一目標，相當特別。前者後來改建為台北捷運紅線，搖身一變成為第一條高運量捷運路線，而後者則在1950年代不幸早夭，黯淡地改建為一般道路，雖然其後段與捷運綠線完全重疊，但早年的風貌只存於沿線居民久遠的記憶中。





淡水

紅樹林

竹圍

復興崗

新北投

北投

舊忠義

奇岩

王家廟

忠義

關渡

唹哩岸

石碑

舊石碑
(舊唹哩岸)

明德

芝山

士林

士林

宮下

劍潭

圓山

民權西路

舊雙連

雙連

中山

長安

台北

西門

萬華

堀江

和平

螢橋

舊古亭

仙公廟

公館

水源地

舊公館

製場會社前

萬隆

景美

二十張

大坪林公學校前

舊大坪林

七張

新店市公所

舊新店

新店
(都役所前)

五股鄉

泰山鄉

新莊市

板橋市

板橋

中和市

永和市

新店市

蘆洲市

三重市

台北縣

台北市

台北縣

台北市

15

往桃園、高雄

往基隆、宜蘭

01A

路線資料

鐵道部淡水線台北=淡水：1901年8月25日通車，軌距1,067mm

台鐵局淡水線：1988年7月16日停駛

大台北的鐵道印象 淡水線



「台鐵時代淡水線的車票。北投和石牌都是許多台北市民熟悉的站名，不過票面上「臺灣鐵路局」和「票價5元」等資訊，恐怕是許多年輕人無法想像的事情。典藏 / 鄧志忠

歷史沿革

台鐵的支線於1980年代末期開始大量停駛，這些停駛支線中，最廣為人知、同時也最被注意到的，就是淡水線。淡水線也是歷史最悠久的台鐵支線，開始興建時縱貫線才剛完成基隆到台北的改築而已。而興建淡水線的原因，就是希望能夠運輸淡水港的物資，也能幫助縱貫線中路段的工程。

當時由於物資缺乏，且縱貫線建設迫在眉睫，因此基隆至台北間廢棄舊線拆下來的材料便派上用場，應用在淡水線的工程中。全線於1901年（明治34年）8月25日通車，開啓了這段百年熱線。同樣在這天通車的，還有台北到桃園間的新線，從此火車改走萬華板橋鶯歌；第二代台北車站也在當天啓用，位置在現今台北車站西邊的空地。淡水線起點是新的台北站，終點淡水，通車時沿線共有圓山、士林、北

↓淡水線之路線、站名圖。藍色圓圈代表今日捷運站位置，若無特別註明則與傳統鐵道時期同站名車站位置大致相同。紅色圓圈代表舊車站位置，站名前加上「舊」代表該站在捷運通車後位置更動。



↓位在台北市太原路與市民大道路口的「後火車站懷舊廣場」，係依原本的台北後站站前廣場重建而來。原本の木造站房已不幸於1989年被燒毀，市政府為營造氣氛，因此又放置圖中之車輛，欲模仿1930年代之圖頭「大型汽油車」。但此車輛卻由舊東線窄軌小火車改造，造型相去甚遠，變成四不像。攝影 / 古庭維



←在1945年美軍測繪的地圖，可以看到台北車站 (Taihoku) 當時的規模。車站東南側的機務段擁有一座扇形車庫，此車庫在興建地下化台北車站時被拆除；西北側分出去的支線，通往貨車車場 (Freight yard)，是原本大稻埕車站所在地，更是清代台北車站原址。由東北側分出的路線就是淡水線，第一個車站大正街 (Taishogai) 在戰後改名為長安，站旁的學校是建成小學校，戰後改為台北市政府，市政府搬遷後如今成為「台北當代藝術館」。圖中右下角的City Hall (市政府) 在戰後成為行政院所在地。



← 新北投附近的捷運高架橋下，仍保有無柵欄平交道之遺跡。是舊淡水線的見證之一。
攝影 / 古庭維

投及淡水等站；1902年時，淡水線的起點移至大稻埕車站，該站的位置就是位於河溝頭街的第一代台北站；1915年（大正4年）大稻埕改回貨運站，淡水線起點又改到新設的北門站，同時增設的還有大正街、雙連、宮ノ下、唎里岸等站，但1924年淡水線起點又改回台北；1930年時，江頭驛（1903年設站）的位置經北遷600公尺成為後來的位置，同年設立的還有竹圍站；另外經由鐵道部運輸課長村上彰一的努力，由北投至新北投的「泡湯」路線也於1916年完成，這是一條完全以觀光為目的的小路線，在台灣鐵道歷史上絕無僅有，然而在太平洋戰

↓ 新北投溫泉路的普濟寺，為台灣罕見的日本真言宗佛寺。1905年（明治38年）由鐵道部員工集資捐獻建成，原名鐵真院，寺裡奉祀的主神為「湯守觀音」，意即守護溫泉的觀音菩薩。古樸典雅的普濟寺，如今為台北市定古蹟。攝影 / 古庭維



→日本時代石碑附近的路線圖。圖中車站位置在石碑庄，北方鐵道左彎處則是唎里岸庄，然而車站名稱卻是「唎里岸（きりがん）」，這很可能是由於設站位置及站名爭議妥協之結果。在捷運通車的今天，不管是唎里岸或是石碑都各自擁有自己的車站了。



↑清代的台北車站在大稻埕（位於今天的中興院區一帶），在1901年才遷離，但原址並未廢棄，而是改為大稻埕車站。從1902年一直到1915年，大稻埕是淡水線的起點站。（圖取自台灣鐵道史）



爭最末期的1945年（昭和20年），曾因戰備考量而將此線鐵軌拆除改作他用。

戰後的淡水線，除了大正街改名長安、宮ノ下改名劍潭、唎里岸改名石碑、江頭改名關渡之外，還插入了王家廟以及忠義兩站。改建捷運之後，車站數目增加一倍，但大部分沿用台鐵站名的車站，位置皆有不同程度的更動。最「麻煩」的要屬石碑一帶了，捷運石碑站較台鐵時代北移，南邊插入了明德站，其北邊的捷運唎里岸站則又是石碑在日本時代的舊站名。

由於行經都會通勤圈，淡水線的客運和其他支線慘澹的情況截然不同，每到尖峰時段使人滿為患，假日前往淡水的遊客也絡繹不絕，設備老舊的鐵路無法發揮更高的效率，在傳統鐵道沒落的年代，自然也沒有人會想將路線進行升級，反而是「去之而後快」地全線拆除改建極為昂貴的捷運系統。除了客運之外，在改建之前，淡水線也有貨物列車，圓山站外有大同公司側線，淡水站外有殼牌倉庫側線，忠義與關渡則有嘉新大統線，穀斗列車在當時也算淡水線的常客。當然，在完全以通勤為目的的捷運系統興建後，這些貨物列車便永遠停駛了。



→普濟寺的「村上彰一翁碑」。時任鐵道部運輸課長的村上彰一，除了捐獻興建溫泉管線，也促成新北投支線的興築，普濟寺也是由他籌建完成。當地人為了感念他，是在普濟寺內立了此碑。目前紀念碑外形完整，但許多文字已被破壞。攝影 / 古庭維
↓台北捷運列車通過圓山大飯店之景。以極高造價興建的現代化系統，一百多年前是以克難方式拼湊出的材料搬運線。攝影 / 古庭維



路線現況

台鐵淡水線在1988年停駛後，包括新北投支線在內全線改建為捷運。捷運淡水線屬於紅線的一部分，起訖點為中正紀念堂與淡水站，1997年3月中山站至淡水站通車，年底通車至台北車站，隔年通至中正紀念堂，紅線的另一段則為信義線。目前淡水線的列車與新店線和中和線直通運轉，新北投線則以三車組電聯車往返兩站。

新穎的捷運電車象徵城市的進步，但沿線仍有多處舊線遺跡供人緬懷。曾是淡水線起點的「台北後站」，木造站房不幸於1989年燒毀，近年市政府在原址太原路口規劃懷舊廣場，還陳列一輛「大型汽油車」，可惜的是這輛車是東線窄軌小火車改造而來，非本來行駛之火車。

捷運地下段的區間，目前作為線狀公園，過去的路線清晰可辨，其中在雙連文昌宮前有「高施傳義士紀念碑」乙座，紀念1970年的平交道事故。另外在新北投的普濟寺，則有一座「村上彰一

←1970年10月31日，一輛巴士欲闖越錦西街平交道，卻被柵欄、鋼索等設施卡住進退不得。危急之際，擔任看柵工的高施傳先生，奮不顧身替巴士解圍，繼續要清理軌道上的障礙物時卻遭到列車撞擊，送醫不治。隔年的鐵路節，「高施傳義士紀念碑」在雙連站由交通部長張繼正揭幕，典禮隆重。雙連站拆除時，此紀念碑也被拆除移走，捷運完工後才在雙連文昌宮前重組，不過樣貌已與當年不同。攝影 / 古庭維

↓捷運唹哩岸與奇岩站之間的磺港溪，仍保有古樸的舊橋台，是淡水線現存最古老的遺跡。橋上新架設的鐵橋，也是線狀公園的一部分，如今是當地居民常用的通道。攝影 / 古庭維

↘喧鬧的捷運淡水站東南側，有一處靜謐的角落，就是殼牌倉庫遺址，已被指定為台北縣定古蹟。殼牌倉庫具有百年歷史，戰前主要之功能為儲油，油槽在大戰期間遭受轟炸焚毀，但目前內部還保有鐵道、地磅、月台和油管等設備。攝影 / 古庭維



翁碑」，是地方感念村上對新北投線的貢獻而設立。

在路線遺跡方面，新北投附近的巷口，仍留有平交道阻隔條，見證過去曾有平面鐵道經過；捷運奇岩站南方的磺港溪留有古樸的橋台，目前是居民散步、慢跑的通道，也是台灣極少數20世紀初的鐵道遺跡之一；圓山站外的大同公司工廠，目前仍可看出鐵側線進入廠區的位置，淡水站外的殼牌倉庫，則留有月台與軌道，目前已登錄為歷史建築，同時作為淡水社區大學校本部。

建於1916年，並於1937年改建的新北投木造站房，在停駛後被民間業者購買而遷至彰化台灣民俗村，是台鐵淡水線僅存的車站建築，近年新北投地區已發起購回老車站之活動，然而是否成功仍是未定之數；其餘車站目前已全數拆除，只剩石牌站的宿舍與倉庫等零星建物。要拜訪這些捷運沿線的遺跡相當輕鬆，買張捷運一日票就可達成，有空不妨來個捷運之旅，也見證這段百年歷史的演進吧。

旅遊何處去

臺北後站懷舊廣場

位在台北市太原路與市民大道路口，搭乘各種交通工具至台北車站即可抵達。

淡水殼牌倉庫

位在捷運淡水站東南方，步行約2分鐘。

順遊景點

台北故事館

士林夜市

新北投溫泉街

淡水老街、漁人碼頭

淡水測候所

坐火車到碧潭的愜意

新店線

歷史沿革

在台灣受限於鐵路法，鐵道幾乎都由國營事業經營，看不到百家爭鳴的鐵道公司；但在日本時代，台灣和現在的日本一樣，都是私鐵林立的地區。最大宗的私鐵是糖業鐵道，但在戰後由國營的台糖公司接收。與官線相同軌距的私鐵不多，最特別的就是由萬華通往新店的新店線了。新店線由台北鐵道株式會社經營，起點萬華為了與官線區隔，當時稱為「北鐵萬華」站。由萬華出發，至新店共10.4公里，萬華至公館於1921年（大正10年）1月23日通車，公館至新店則在同年3月25日通車。

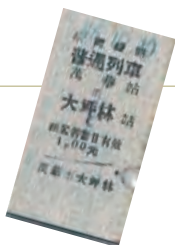
這條路線有兩個特殊之處，第一是唯一與官線同軌距的私鐵客運線，第二則是唯一使用過「牌券式閉塞」的台鐵路線。通車時沿途設有螢橋、水源地、公館、十五分（今萬隆）、景尾（今景美）、大坪林及新店等站，之後不同時期又加入了堀江、馬場町

↓新店線之路線、站名圖。藍色圓圈代表今日捷運站位置，若無特別註明則與傳統鐵道時期同站名車站位置大致相同。紅色圓圈代表舊車站位置，站名前加上「舊」代表該站在捷運通車後位置更動。我們可以發現，其實新、舊路線的走法相當類似。



圖中的停車場、籃球場及工地，過去都是新店線水源地站的範圍，其輪廓仍然依稀可見。攝影 / 古庭維





←非常珍稀的新店線車票。台鐵新店線的大坪林站，大約在現今捷運七張站之位置，與捷運大坪林站有一段差距。典藏 / 林志明



←日本時代行駛於新店線的汽油車，圖中的學生是台北高等農林學校（後來的台北帝國大學，今台灣大學）的學生。水源地曾經是許多師生每日通勤的車站。

（戰後改和平）、古亭、仙公廟、製壩會社前、二十張、大坪林公學校前、七張及郡役所前等站。其中的大坪林站，大約在現今捷運七張站之位置，與捷運大坪林站相隔甚遠。景尾則是中途大站，連接來自石碇、深坑與木柵的台車線，這條台車線是台北南部運送煤礦的交通要道，即現在的木柵路與北深路（106縣道），同時也是興建新店線最大的誘因之一；終點新店鄰近名勝碧潭，同時也是聯通烏來與坪林地等的轉運站。新店線除了運輸台北盆地南側的煤礦、木材等物產，也期待首都與周圍衛星城鎮間的客運能帶來營收。

然而這條路線並未如淡水線一樣，漸漸形成都會通勤圈熱線，在日本時代只能靠政府補貼勉強經營，戰後由台鐵收購，不到二十年便放棄經營，雖然沿線煤礦業者反對，仍於1965年3月20日停駛，貨運功能由同年4月3日通車的中和線取代，並於1968年拆除改建成一般道路。

其實台北南區的公館到景美、新店間，自古以來就是交通要道，台北鐵道株式會社投資建設不是沒有道理。雖然新店線只存活短短44年，但現在的捷運新店線，在古亭以南，許多站名與當年北鐵新店線完全相同，路線也幾乎重疊，算是還給北鐵的投資眼



→在汀州路靠近萬華一帶，可以發現只有新大樓（右邊）將大門口開在路邊，舊樓房則是背對著大馬路。這是因為汀州路的前身是新店線鐵路，而一般人並不喜歡將大門口對著嘈雜的鐵路。攝影 / 古庭維



光一個「公道」，同時也讓新店線這個名稱在三十多年後復活。這樣的情況與淡水線還真有幾分類似。

路線現況

台北捷運新店線屬於綠線的一段，由西門經中正紀念堂通往新店，綠線的另外一段則為西門經中山站通往松山的松山線。老新店線早在1965年就走入歷史，是戰後第一條停駛的台鐵支線。當時的社會完全沒有歷史文物保存或是城市記憶的概念，當

↓水源車站宿舍是新店線最後的大型遺跡，在2004年進行古蹟指定，但同時也遭台鐵拍賣，得標者欲進行拆除時才知是歷史建築；最後此建築稍微遭到破壞，買主也放棄購買，道盡鐵道文化資產保存的無奈。區域內老樹茂盛，其實是規劃作為新店線紀念空間最佳場所。攝影 / 古庭維





一圖中富田町的「高等農林校」，源自於1919年成立的台北農林專門學校，在1922年改名台北高等農林學校，隨後再於1928年改制成為「台北帝國大學」，也就是現在的台灣大學；原本的農校遷至台中後，成為今日的中興大學。圖中可見「台北鐵道」的路線行經富田町，附近有水源地（すいげんち）及公館（こうかん）二站。水源地是鄰近校門口最近的一站，而公館站之位置則與現在的捷運站不同。

然也沒有所謂的停駛紀念活動；四十多年來城市迅速發展，相關遺跡幾乎完全灰飛煙滅，因此所剩無幾的遺跡更是彌足珍貴。

新店線在拆除之後改建為一般道路，大致來說就是汀州路與羅斯福路及北新路。觀察汀州路在萬華的起點處，由縱貫線（現在的艋舺大道）分歧向東南彎出的線型非常明顯；這段路有許多樓房「背對」汀州路，符合一般人將正門開在鐵軌前的習慣，也見證了鐵路經過的往事。同樣能見證鐵路身世的，還有在金門街、廈門街與銅山街街口一帶，汀州路的路面較兩旁高出許多，這是由於鐵道路線在坡度上有所限制，因此地勢較低處以路堤通過，改建道路後這項特徵並未隨之消失。

新店線曾有過多達17座車站，但目前已經完全找不到任何一座站房。不過在河堤國小附近的人行道，其實正是直接蓋在古亭站的月台上，只是經過歷次修改，愈來愈不像月台了。此外，螢橋、水源地與公館等站址，目前仍可觀察出站場範圍，其中最完整的是水源地車站。

水源地是距離台灣大學最近的一站，許多台大師生在鐵路停駛前，每天搭火車通勤到水源地，這是許多人無法想像的往事了。之所以命名為水源地，是因為鄰近1909年啓用的自來水廠，也就是現在的自來水博物館。園區入口前就是水源地站場範圍，汀州路與羅斯福路三段316巷口的空地，正是當年的站前



↑汀州路與羅斯福路三段316巷口的這塊空地，正是水源地站的站前廣場，廣場旁三角形屋頂的咖啡店，據說就是依車站的行李房改建而來。攝影 / 古庭維

↓由於鐵道興建時對坡度有一定之限制，以免影響列車行駛，因此鐵道路基通常會盡量保持在一定的高度。在新店線拆除改為汀州路之後，有許多地方出現了這樣路面比兩旁還高的情況。攝影 / 古庭維





↑自來水博物館主要之建築為1908年落成的唧桶室，已有百年歷史，目前是市定古蹟。若此園區能與水源地車站宿舍、寶藏巖和台灣大學等觀光資源妥善整合，相信能創造一條動人的旅遊線。攝影 / 古庭維

廣場，而人行穿越道的位置大約就是月台的所在地。廣場旁的咖啡店，據說是依車站行李房改建而來，緊鄰著的是新店線最大的遺跡，已經指定為歷史建築的車站宿舍。車站宿舍在2004年進行古蹟指定，但同時也遭台鐵拍賣，得標者欲進行拆除時才知道是歷史建築，最後建築稍微遭到破壞，買主也放棄購買。

這間宿舍幾乎是台鐵新店線最後的見證，區域內尚有多棵列管老樹，實在應該由市政府妥善活化，發揮其不凡的文化價值。其實若與寶藏巖、自來水園區和台灣大學等觀光資源妥善地結合，勾勒出水源地、公館一帶的發展風貌，相信會成為一套相當完整的文化之旅。

旅遊何處去

水源地車站宿舍

搭乘公車或捷運在捷運公館站下車，步行約5到10分。

順遊景點

國立台灣大學
自來水園區
景美夜市
碧潭吊橋