

戀戀舊山線——消逝的舊山線風光

篇名

戀戀舊山線——消逝的舊山線風光

作者

張弘逸。國立台中二中。二年二班

戀戀舊山線——消逝的舊山線風光

壹●前言

1998年9月23日晚上，在勝興車站送走了三義到后里間舊山線的最後一班列車，我在書上看到這段話時心中非常的不捨，舊山線真的要走入歷史了？舊山線的火車還會再回來嗎？

在舊山線停駛八年後，我看了客家電視台的一齣名為「戀戀舊山線」的連續劇，劇中出現了許多舊山線的風景，讓我開始懷想起以前舊山線的風光，再加上我從小就是一位鐵道迷，在我看了許多關於舊山線的資料之後，我決定寫下這篇小論文，為舊山線做一個完整的介紹，同時也作為舊山線自1908年通車後一百週年的紀念。

貳●正文

一、舊山線的定義

舊山線依其定義又可分為狹義和廣義的舊山線。

01.狹義的舊山線

所謂狹義的舊山線，就是僅指在1998年三義到豐原間雙線的新山線完工通車之後，在其東側留下一段長達23.6公里的單線舊鐵軌，包括兩座舊車站、九座舊隧道和四座舊大橋，這也是一般人所認知的舊山線。

02.廣義的舊山線

廣義的舊山線其範圍為竹南到彰化的山線鐵路舊遺跡，除了三義到豐原間的舊山線之外，還包含了竹南到三義間的舊隧道和舊橋樑，至於豐原到彰化間因為屬於平原較多的地帶，在雙軌化工程時是直接在原地鋪設雙軌，所以在雙軌化工程完工後並沒有留下舊線遺跡。

二、舊山線的歷史

01.縱貫鐵路的興建

舊山線屬於日據時代所興建的縱貫鐵路之一部份，1899年當時的民政長官後藤新平開始發起縱貫鐵路的興建之後，北段部份在1902年8月10日基隆至竹南全線通車，1903年竹南至三義通車，南段部份在1906年2月豐原至高雄全線通車，之後南北兩端因為隔著崇山峻嶺和大安、大甲兩條溪流之故，所以施工進度減緩。

後來日俄戰爭爆發後，因為戰備考量，只好先用勝興至豐原間搬運工程材料的雙軌鐵道暫時應急(三義至勝興間那時已完工，但尚未營運)，一直到1908年4月20日縱貫鐵路才全線完工通車，同年10月24日在現在的台中公園舉行通車典禮，並且建造了「湖心雙庭」作為紀念。(註一)

02.海線取代了山線

由於縱貫線在三義至豐原間坡度太陡，彎道又急，導致火車經常需要加掛「補機」才能通行，火車也因此無力運送貨物，貨物經常放在車站倉庫裡無車搬運。

於是當時的台灣總督明石元二郎決定在竹南至彰化間另外興建平坦的海線鐵路以疏運貨物，但引起山線沿線，尤其是台中地區民眾的抗議，最後在明石總督表示不惜以武力壓制下，工程才順利進行(註二)，1919年動工，1922年10月30日完工通車，在通霄站舉行通車典禮，從此海線取代了山線為縱貫線主線的地位，但是山線沿線人口較多，因此在1925年以後演變成客運列車多走山線，貨物列車多走海線至今。(註三)

03.1935年台中州大地震

A.地震造成山線鐵路的受損

1935年4月21日清晨6點2分，在新竹、台中州一帶發生了一場芮氏規模7.1的大地震，震央在苗栗關刀山附近，一共造成了3276人死亡，17907棟房屋全毀。(註四)

地震造成了山線鐵路的苗栗機關庫、造橋、銅鑼、泰安等三座車站倒塌，三義至豐原間的九座隧道和其中的魚藤坪橋、內社川橋、大安溪橋等三座橋樑受損，連遠在海線的清水車站也倒塌，山線和海線都因為地震而中斷。

海線因為距離震央較遠，受損較輕，所以在當天下午兩點就已經恢復通車，但是山線卻因為距離震央較近，因此受損十分嚴重，甚至還一度傳出總督府鐵道部想放棄山線，引起山線沿線居民的恐慌，後來才知道原來是謠言。

B.重建計劃

地震之後鐵道部對於山線的重建提出了三種方案：

- a. 台中線十六份(勝興)至后里間舊線重建方案。
- b. 台中線十六份至后里間舊線僅做有限度的修補，讓小型機關車可在此一區間運行，苑裡至后里間鋪設新線方案。
- c. 台中線十六份至后里間舊線完全放棄，竹南至三義間改爲支線，苑裡至后里間鋪設新線方案。

以上三種方案在財政和軍事考量之後，決定採用第一項——舊線重建方案。

C.重建之路

地震之後在重建山線時特別重視防震要求，原本希望重建工程能儘速完成，但是中途卻因爲日本發動侵華戰爭，致材料蒐集困難，工程也延宕，直到 1938 年 7 月 15 日山線鐵路終於修復通車，並且在舊泰安車站的站場北端立了一座「臺中線震災復興紀念碑」做爲震災復興的紀念。

04.鐵路電氣化工程

早在 1935 年台中州大地震後，日本政府在重建時即已計劃把山線鐵路電氣化，以電力機車取代效率不佳的蒸汽機車，可惜因爲日本發動侵華戰爭，致資材短缺只好作罷，所以山線鐵路電氣化工程一直到了台灣光復三十多年後，在蔣故總統經國先生宣佈十項建設之西部幹線鐵路電氣化工程完工之後才實現。

但是在今日的舊山線段進行鐵路電氣化工程時卻碰上了許多困難，尤其是在隧道裡架設電車線，因爲日據時代所建的隧道大多數淨空不足，爲了取得上方架設電車線的空間，只好把隧道裡的路基往下挖，降低路基高度以擴大淨空，火車經過時也只好減速行駛。(註五)

1979 年鐵路電氣化工程完工後，列車的爬坡力大增，山線的運輸大幅改善，於是山線又再度成爲縱貫線的主線，行車時間也縮短了。

05.山線鐵路雙軌化工程和舊山線走入歷史

A.工程緣起

由於山線鐵路佔了縱貫線 70%的運量，但是沿線的彎道急、坡度陡，又多是老舊逾齡的橋樑和隧道，隨時都有倒塌或落橋的危險，再加上又是單線，如有一班列車誤點，則全線所有的列車都會因此而延宕不能準點行駛，因此在鐵路電氣化工程完工後，鐵路局更進一步的進行山線鐵路雙軌化工程和改良路線標準。(註六)

B.新山線工程

在竹南至三義和豐原至彰化間的山線鐵路雙軌化工程陸續完工後，三義至豐原的雙軌化工程開工，但是三義至豐原間原本的路段單線隧道多達九座，如果在原線直接進行雙軌化工程，工程會比較困難，再加上沿線彎道急、坡度又陡，故把原有的路線往西移，另擇新線鋪設雙軌，這一段新線就是新山線。

C.告別舊山線

1997 年 10 月 7 日后里豐原間舊山線通過最後一班列車之後，次日切換新線通車，九號隧道和大甲溪花樑橋遭到廢棄，1998 年 9 月 23 日 21:33 南下 167 次平快車自勝興車站離站，之後三義至后里間舊山線的最後一班列車——南下 29 次莒光號通過此一區間(勝興站過站不停)，次日切換新山線通車，舊山線從此走入了歷史。

三、竹南至三義間的舊山線遺跡

在現今許多人的想法中，舊山線的範圍好像只有三義至豐原間的舊鐵路，其實在竹南到三義間仍有許多舊遺跡很值得一看，只是大多數的人不會去注意。

01.造橋隧道

造橋隧道位在造橋至豐富間，一共有三代，第一代的造橋隧道的名稱爲「見返返」隧道，又名「西坑尾」隧道，是山線鐵路從竹南站南下後的第一座隧道，全長 193.1 公尺，1903 年 4 月 20 日完工通車，在其北口題有「穿月」，南口題有「噴雲」題字，都是出自民政長官後藤新平之手。(註七)

見返返隧道在鐵路電氣化完工之後廢棄，取而代之的是第二代的造橋隧道，但是和第一代的見返返隧道一樣都是單線，因此在南口設置了 134 號誌站，1990 年 4 月 24 日 30 次莒光號出軌撞擊造橋隧道南口事故和 1991 年 11 月 15 日的造橋大車禍都是在 134 號誌站發生。(註八)

後來造橋至豐富間雙軌化工程開工，又建了第三代的造橋隧道，也就是雙線的豐

富隧道，在 1996 年 6 月 13 日完工啓用，豐富隧道通車之後造橋隧道和 134 號誌站一起成爲歷史。

02. 苗栗隧道

苗栗隧道位在苗栗至南勢間，全長 441.11 公尺，1903 年 3 月 31 日竣工，北口是典型的磚造隧道口，其上還有台灣總督兒玉源太郎所題的「功維敘」題字，在鐵路電氣化後仍在使用，一直到 1998 年 9 月 18 日苗栗至南勢間切換新線改走雙線的苗南隧道後才停用。(註九)

03. 銅鑼灣隧道

銅鑼灣隧道位在南勢至銅鑼間，1903 年 8 月 26 日竣工，但是在鐵路電氣化竣工之後被新建的南勢隧道取代，後來在 1990 年 7 月 31 日又被雙線的銅鑼隧道取代，原本的銅鑼灣隧道現在已經封死，但還是可以看到隧道口。(註十)

四、三義至后里間的舊山線風光

三義至后里間的舊山線全長 15.9 公里，許多舊山線的著名景點大多數位在這一段舊鐵路上，例如勝興車站和龍騰斷橋等。

01. 三義車站

三義車站於 1903 年 10 月 7 日設站開業，1916 年 3 月底木造站房落成，當時名爲「三叉河」驛，1920 年當地的地名改名同時改爲三叉驛，台灣光復後因爲三叉這個地名較不雅且叉字和義字的簡寫「义」相似，所以在 1953 年改爲三義，車站也在 1955 年改名爲三義站。

原本的三義車站是一棟優雅的日式木造建築，在車站的出入口上方有一個破風式屋簷，屋頂上覆蓋著日式黑瓦，屋頂的一端爲「入母屋造」樣式，外觀和海線鐵路的木造老車站類似，但是沒有海線木造老車站所有的「牛眼窗」。

三義車站的木造站房在 1935 年台中州大地震之後並沒有倒塌受損，但是卻在 1995 年 9 月被鐵路局拆除，移到卓蘭鎮林園渡假村重組保存，三義車站也被改建成水泥站房，於 2000 年 3 月 31 日落成啓用。(註十一)

02. 十六份坡和一號隧道

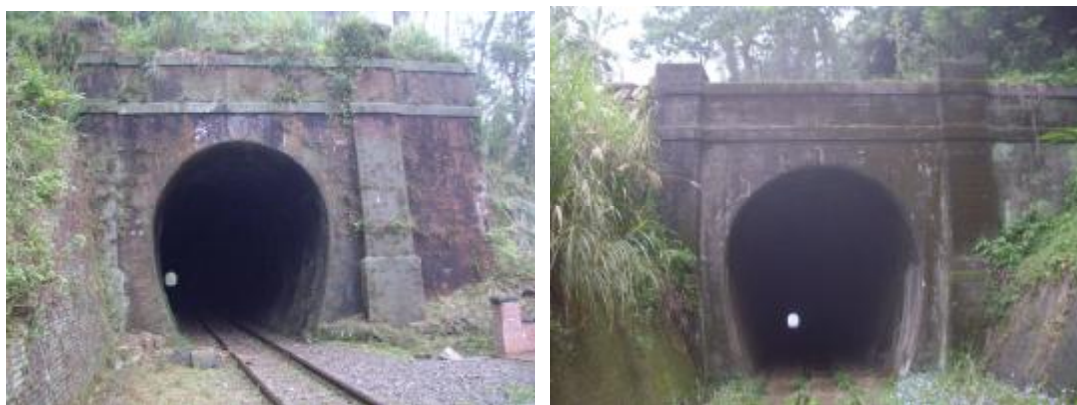
三義到勝興之間的舊山線全長 5 公里，在離開三義之後新山線直接向下滑入三義隧道，舊山線則是通過一處名爲「三義大彎道」的大彎，穿過中山高底下彎向山裡，不久之後就會抵達西部幹線上昔日的最大陡坡十六份坡和特殊的一號隧道了。

A.十六份坡

十六份坡的坡度爲千分之 26，是台鐵西部幹線上昔日的最大坡度，早期的蒸汽火車經常在苗栗車站加掛「補機」以便順利的爬上去，在柴油化之後火車經過此地時也只能以時速 18 公里的均衡速度爬上去，一直到鐵路電氣化之後列車爬坡力大增才有改善，電力火車在此可以用時速 46 公里的速度輕鬆穿越，但在電氣化後自強號還是會發生爬不上去的情況，這時常借調銅鑼至三義間次級列車的車頭做爲「補機」幫忙推上去，如今已成爲歷史。

B.一號隧道

一號隧道位在十六份坡和勝興車站北端約 100 公尺處之間，全長 230 公尺，這是一座很特殊的隧道，北口依舊維持在 1908 年縱貫鐵路全線通車時的磚造模樣，南口則因爲原本的磚造結構毀於 1935 年的台中州大地震，所以後來用水泥整修過，形成了同一座隧道的北口和南口爲不同的建築樣式。



圖一 一號隧道(左爲北口右爲南口)(註十二)

03.勝興車站和二號隧道

勝興車站北距三義 5.0 公里，南距舊泰安 8.6 公里，是昔日山線鐵路仍在單線時代的一處重要的會車和待避之處，在其南方的二號隧道現在也是一處具有特色的景點。



圖二 勝興車站(註十三)

A. 勝興車站的歷史

舊名為十六份信號場的勝興車站設於 1903 年，最早名為「伯公坑」信號場，但在那時只作為運送工程材料之用，在 1907 年 4 月 1 日才正式設站，在縱貫鐵路全線通車之後僅辦理交會和待避之用，一直到 1930 年 4 月 1 日才正式改為驛站，因為附近有十六座蒸餾樟腦的爐灶，所以改名為「十六份」信號場，在 1935 年改名為「十六份」驛，除辦理交會和待避之外，同時經營客貨運。

台灣光復後在 1958 年改名為勝興站，在廢站前為三等站，一直到 1998 年因為切換新山線通車，火車不再走舊山線，從此以後勝興車站不再有火車經過了。

B. 勝興車站的建築風格

勝興車站的站房建於 1913 年，是一棟融合了歐洲農莊風格的日式木造建築，因為車站位在關刀山的山麓，附近有九座虎頭形狀的山，所以在設計上有米字八卦柱頭、鋸齒狀屋簷、尖矛柱飾等，以兵器的形狀破九虎，整棟建築完全沒有用一根釘子，只用本身的重量固定，在 1999 年由苗栗縣政府指定為縣定古蹟。

C. 台灣鐵路最高點紀念碑

勝興車站的月台海拔高 402.326 公尺，是昔日台鐵局營線的最高點，早在日據時期的鐵道部即在勝興車站的月台上立了一座「台灣鐵路最高點」紀念碑，後來在 1963 年 1 月改建，由當時的鐵路局長莫衡重題「台灣鐵路最高點」紀念碑之後，一直保留至今。

D. 二號隧道

在勝興車站往南下方向走，在勝興車站的站場南端股道匯合處就是二號隧道的北口，二號隧道全長 724 公尺，在其北口上方有民政長官後藤新平所題的「開天」題字，所以又叫開天隧道，現在和勝興車站一樣都是著名的觀光景點。

04.167 號誌站

A. 設置目的

167 號誌站位在二號隧道之後，本站設於 1977 年西部幹線鐵路電氣化工程時，設置的目的是爲了避免勝興至舊泰安間長達 8.6 公里的區間因爲只能容許一班列車通過造成運輸瓶頸而增設，因爲本號誌站位在縱貫鐵路基隆起點 167 公里之處，所以命名爲 167 號誌站。(註十四)

B. 站內股道配置和運轉規則

167 號誌站依其位置又可分爲位在 165.8 公里處的 167 北號誌站和位在 167.8 公里處的 167 南號誌站，至於爲什麼會一座號誌站分成兩處的原因大概是因爲站內的雙線股道長達二公里，所以比照雙線區間的模式在南北兩端的單線和雙線轉換處的轉轍器各設一座號誌站，昔日在 167 號誌站的運轉規則爲北上列車不論要不要交會列車一律走東正線，南下列車則是不用交會列車就走東正線，若要交會列車才走西正線。

在 167 號誌站裡除了鋪設兩條雙軌之外，還有鋪設一條長 250 公尺的折返線和一條長 400 公尺的安全側線，這兩條側線都是爲了確保列車能安全無虞的在坡度爲千分之 25 下坡的 167 號誌站內交會列車所特別鋪設。

C. 折返線

在 167 北號誌站的東正線設有一條長 250 公尺的折返線往南下方向分岔並跨過左下方的公路，坡度爲平坡，和旁邊千分之 25 下坡的正線成了強烈的對比，其功能爲若北上列車停在 167 北號誌站內爬不上去，可以退入此線，再加足馬力衝上勝興車站，以避免火車因爲爬不上去而下滑。(註十五)

但是這條折返線並沒有電氣化，而且也很少使用，至於爲什麼沒有電氣化的原因大概是因爲千分之 25 的上坡對於電氣列車而言並不難爬，所以只給柴油列車使用。

D.安全側線

在 167 南號誌站的南端雙線又變回單線，東正線和西正線在此匯合，但在這裡西正線卻分岔成兩路，左邊那一路匯入東正線，右邊那一路則以千分之 25 上坡繼續向西延伸出去，如果是不知情的人還會以為西正線怎麼會一直向西延伸出去呢？其實這條鐵軌就是安全側線。

由於 167 號誌站的坡度為千分之 25 的下坡，為了避免一定要在站內停靠交會的南下列車剎車失靈而發生重大行車事故，所以在 167 南號誌站的南端鋪設了一段長 400 公尺的安全側線，如果南下列車不幸剎車失靈，可以拐入安全側線，利用其千分之 25 的上坡強迫停車，以免南下列車在之後的魚藤坪橋上和即將進站的北上列車對撞翻落橋下。(註十六)

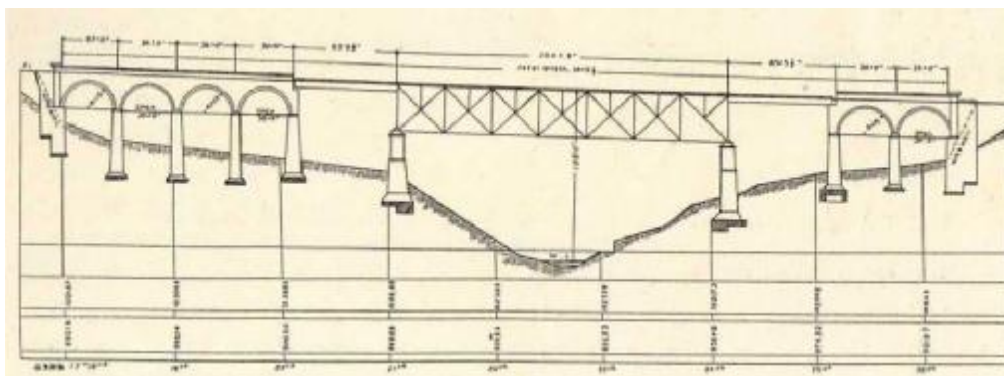
05.魚藤坪橋

在離開 167 號誌站之後，鐵路跨過龍騰溪，通過魚藤坪橋，在這裡就是舊山線上最著名的地標——魚藤坪斷橋的所在，這個地方以前的地名為魚藤坪，但在溪中因為長滿了有毒的魚藤，為了避邪所以取名為龍騰，所以魚藤坪橋又叫龍騰橋，魚藤坪斷橋就是大家常說的龍騰斷橋，也就是舊魚藤坪橋。

A.舊橋

舊魚藤坪橋於 1907 年 6 月 1 日完工，是一座融合了磚拱、上承式鋼樑、上承式花樑等三種結構的橋樑，從北端開始為四孔磚拱結構，然後接上一小段上承式鋼樑，再銜接一段跨距極大的上承式花樑跨越龍騰溪，最後再接一小段上承式鋼樑和二孔磚拱結構才和陸地相接，是台鐵橋樑中的藝術極品。(註十七)

但是舊魚藤坪橋在 1935 年的台中州大地震中被震毀，在新橋重建完工後，或許是當時的鐵道部打算留給後人要注意防震災害的警惕，所以在鋼樑卸下和把快掉落的磚拱結構敲除後，留下了北岸六座、南岸四座的磚拱遺跡，成為舊山線永恆的地標。



圖三 舊魚藤坪橋的結構圖(註十八)

B.新橋

由於舊魚藤坪橋在大地震中毀損嚴重，所以在重建時決定另建新橋，新魚藤坪橋由鐵道部技師渡邊悟設計，並且移到舊橋下游 80 公尺處另建新橋，重建完工後的新魚藤坪橋共有五座橋墩，其中最高的橋墩高達 33 公尺約十層樓高，為全部採用上承式鋼樑的鋼樑橋。

新魚藤坪橋在 1938 年完工之後使用了一甲子，一直到 1998 年才走入歷史，現在與龍騰斷橋已經是舊山線上和勝興車站一樣熱門的觀光景點。



圖四 新魚藤坪橋(註十九)

06.連續隧道群

在通過魚藤坪橋之後到內社川橋之間有一段綿延約一公里的連續隧道群，由三號到六號一共四座隧道組成，長度分別是三號隧道長 511 公尺、四號隧道長 48 公尺、五號隧道長 237 公尺、六號隧道長 228 公尺，在以前火車通過時經常是一路開著頭燈，車內的旅客也有一種時空交替的感受，類似的連續隧道群還有南迴線

的枋山隧道群、古莊隧道群和花東線的山里隧道群。

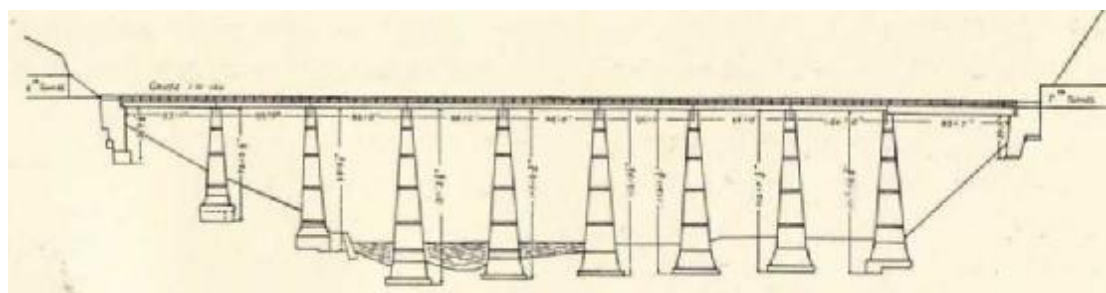
這些隧道以前都是磚造隧道，但是在 1935 年台中州大地震之後因為受損嚴重所以都有用水泥整修過，1998 年舊山線停駛後雖然也是觀光景點之一，但因為比較偏僻的關係，所以很少人前往觀賞。

07.內社川橋

內社川橋北接六號隧道，南接七號隧道，因為橋下是鯉魚潭之故，所以又名鯉魚潭橋，但是橋下的鯉魚潭卻是在 1994 年興建鯉魚潭水庫之後才形成的水庫區，因為曾經重建的關係，所以也有新舊橋之分，但是舊橋已經不復存在。

A.舊橋

舊內社川橋在 1908 年由稻垣技師設計完工，是一座上承式鋼樑橋，由八座如同馬雅階梯金字塔般的磚造橋墩支撐，但是在 1935 年台中州大地震過後，八座橋墩除了北端第一座橋墩無損，其他七座橋墩都遭到斷裂和位移等損害，所以鐵道部決定重建新橋。



圖五 舊內社川橋的結構圖(註二十)

B.新橋

由於內社川橋的南北兩端都是隧道，所以不能像新魚藤坪橋一樣移到他處重建，只能在原地重建，但為了運送建材，所以舊橋並沒有馬上拆除，而是先做一些修補，直到新橋完工之後才予以拆除。

新內社川橋由鐵道部技師板本敏一設計，是台鐵現存唯一的一座上承式花樑橋，共有四座鋼筋混凝土造橋墩，直到今日還可以在其鋼架上找到「昭和十三年川崎車輛株式會社製作 鐵道部」(註二十一)，在 1938 年完工之後，一直到 1998 年才停用。



圖六 新內社川橋(註二十二)

08.七號隧道

七號隧道全長 1261 公尺，是三義至后里間舊山線上最長也是最彎繞的隧道，北端銜接內社川橋，南端銜接大安溪花樑橋，在其北口有民政長官後藤新平的題字「巨靈讓工」，南口有台灣總督兒玉源太郎的題字「一氣通」，傳說七號隧道在施工的時候因為碰到水脈所以一直到 1907 年 8 月 31 日才完工，施工非常艱辛。(註二十三)

由於七號隧道是曲線隧道，所以在隧道的一端是看不到另一端的，也因此七號隧道和六號隧道中間雖然只隔了一座內社川橋，但不能算是連續隧道群的一份子，在進入七號隧道北口之後會先向右彎，進入隧道後大約 200 公尺處就會看不到北口，一直到距北口約 400 公尺處才會看到南口，在出南口之前會再向左彎才會出隧道。

09.大安溪花樑橋

火車在衝出七號隧道南口之後，前方突然豁然開朗，寬闊的大安溪出現在眼前，同時走上大安溪花樑橋。

大安溪花樑橋全長 637.39 公尺，共有十孔，是舊山線上最長的橋樑，北端接七號隧道，南端一路下坡到舊泰安車站，原本的大安溪花樑橋在完工時就是一座花樑橋，但只有八孔，後來在 1935 年台中州大地震之後重建時延長了橋身，成為今日所見的十孔樣貌，它曾經在 1963 年更換過鋼樑，在橋的兩端仍能看到「台灣鐵路局鋼樑廠製造 中華民國五十二年三月」的鋼樑製造銘板。

這種用鋼桁架組成的花樑橋(英文為 TRUSS)在以前也有不少，例如西部幹線鐵路

的大料炭溪橋、大甲溪橋、大肚溪橋、濁水溪橋、曾文溪橋、高屏溪橋和台一號公路的舊西螺大橋也都是，但是現今還在的只有大安溪橋、大甲溪橋、高屏溪橋、舊西螺大橋等，如今在新山線大安溪橋上往東方看，仍能看到大安溪花樑橋。

10.舊泰安車站

在舊山線上有兩座老火車站，一座為勝興車站，另一座就是舊泰安車站，北距勝興 8.6 公里，南距后里 2.3 公里。



圖七 舊泰安車站(註二十四)

A.舊泰安車站的歷史

舊泰安車站設置於 1910 年 12 月 1 日，當時稱為「大安溪」信號場，只辦理列車交會和待避業務，一直到 1912 年 7 月 1 日才升級為車站，1920 年改名為大安，1954 年 3 月 1 日最後改名為泰安。

後來在 1998 年舊山線停駛後，台鐵為了繼續服務當地居民，所以在新山線上設置新泰安車站，原本的舊泰安車站在舊山線停駛後廢站，現在已經在台中縣文化局的整理下成為著名的觀光景點。

B.舊泰安車站的建築風格

舊泰安車站在一開始是一座木造站房，後來在 1935 年台中州大地震時被震毀，因此被改建成「車站在下，月台在上」的車站，並且有地下道通往月台，站房和造橋、銅鑼、清水車站一樣都是有水泥迴廊的洋式建築風格

C.臺中線震災復興紀念碑

在舊泰安車站的站場北端立有「臺中線震災復興紀念碑」，山線鐵路在 1938 年修復通車時，鐵道部立此紀念碑做為紀念，並在其上刻製日文的碑文記述山線鐵路修復工程的始末，紀念碑底下還埋葬了重建三年中殉職人員的骨骸，如今台中縣文化局在碑文下方加了中文譯文，讓一般人也能得知碑文的意義。

11. 八號隧道

八號隧道位在舊泰安至后里間，全長 518.6 公尺，在其北口和南口都有台灣總督中川健藏所題的題字「大安洞」，但是和其它的隧道題字不一樣的是，這個大安洞的題字是後來在 1935 年台中州大地震後在整修時才加上的。

在舊泰安車站到八號隧道間是舊山線上看新山線的最佳之處，在八號隧道之後鐵路以千分之 25 的上坡爬上后里台地，再接回新山線抵達后里車站。

12. 后里車站

早在 1905 年 5 月 15 日已經先設往豐原之輕便鐵道的後里庄停車場，直到 1908 年 2 月 20 日才設置縱貫線的後里庄停車場，1908 年 4 月 20 日正式啓用，一直到 1955 年 10 月 10 日定名為后里站。(註二十五)

后里車站的木造站房已經在 1995 年拆除，改建為水泥站房，在 1997 年啓用，現在是部份山線區間車的北端折返點，例如后里至彰化和后里至嘉義等。

五、后里至豐原間的舊山線風光

從后里到豐原間 7.4 公里的舊山線是三義至豐原間舊山線中最早停駛的路段，早在 1997 年 10 月 7 日停駛，現在已經改為后豐鐵馬道，著名景點有九號隧道和大甲溪花樑橋等。

01. 九號隧道

從后里出發後，新山線筆直的南下，舊山線則是往東方彎去再南下，從后里循舊山線南下，第一個景點就是九號隧道。

九號隧道全長 1269.5 公尺，隧道裡全是曲線，是舊山線上最長的隧道，也是縱貫鐵路上最晚完工的隧道，1908 年 3 月 31 日才完工，同年 4 月 20 日縱貫鐵路全線通車。

在九號隧道的北口有民政長官後藤新平所題的「潛行不窒」題字，南口有台灣總督左久間左馬太所題的「氣象雄深」題字，山線鐵路一個接著一個的隧道不僅考驗著日本人的智慧，也可一窺台灣總督府高官的「漢學」功力，九號隧道之後一直到高雄、屏東就再也沒有隧道，出九號隧道後，大甲溪花樑橋到了。(註二十六)

02.大甲溪花樑橋

大甲溪花樑橋的北端接九號隧道，南端為一路下坡到豐原，其構造和大安溪花樑橋類似，但只有六孔，全長 382.2 公尺，它曾經在 1964 年更換過鋼樑，使橋樑的壽命增加了不少，在 1997 年和九號隧道同時停用，如今在新山線大甲溪橋上往東方看，仍能看到大甲溪花樑橋。

03.豐原北號誌站

通過大甲溪花樑橋之後，鐵路一路下坡到豐原站，在中途會經過一座名為「豐原北」的號誌站，如今已經消失。

豐原北號誌站設立於 1966 年 7 月 20 日，因為位於豐原車站的北方，所以取名為豐原北，延伸豐原站內的雙線，只辦理行車交會和待避的業務，它同時是東勢線鐵路的起點，也是昔日豐原至彰化間鐵路雙軌化工程完工後的北端起點。

後來在 1991 年 9 月 1 日東勢線停駛後，1997 年 10 月 8 日后里至豐原間切換新線通車，豐原北號誌站從此走入了歷史，東勢線的豐原起點也斷了頭。

04.豐原車站

豐原車站是三義至豐原間舊山線的終點，舊名為葫蘆墩驛，設於 1906 年豐原至二水間的鐵道完工時，也是昔日的東勢線鐵路列車的發車起點，在 1920 年 10 月 1 日改名為豐原，雖然東勢線鐵路已經停駛，但今日的豐原車站仍然是從台中車站北上之後的第一大站。

參●結論

舊山線停駛至今已經十年了，我在撰寫這篇小論文時為了取得照片和資訊，還親自走了三次三義至后里間的舊山線，在我第一次實際踏勘舊山線時，我對於已經百歲高齡的舊山線之停駛感到無窮的不捨，不知舊山線的火車何時能回來，但也對於舊山線的風景感到讚嘆。

但在我快要完成這篇小論文的時候，得知了一項關於舊山線的喜訊，那就是台鐵在今年的三月底會開始進行三義至后里間的舊山線修復工程，預計在 2009 年的年底就能完工復駛，當我得知這段新聞時，心裡非常高興，舊山線終於要復駛了，舊山線的火車終於要回來了，希望舊山線早日修復，早日復駛，讓這篇小論文中三義至后里間的舊山線風光再度重現在世人面前。

肆●引註資料

註一、載震宇。《台灣的鐵道》。台北縣新店市：遠足文化事業有限公司，民國 91 年。頁 81。

註二、載震宇。《台灣的鐵道》。台北縣新店市：遠足文化事業有限公司，民國 91 年。頁 82。

註三、蘇昭旭。《台灣鐵路環島風情——西部幹線篇》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2003 年。頁 88。

註四、李通藝。《基礎地球科學》。台北縣五股鄉：康熹文化事業股份有限公司，民國 95 年 5 月 18 日。頁 131。

註五、洪致文。《珍藏世紀台灣鐵道——幹線鐵路篇》。台北市：時報文化出版企業股份有限公司，2000 年。頁 147。

註六、蘇昭旭。《台灣鐵路環島風情——西部幹線篇》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2003 年。頁 38。

註七、洪致文。《台灣鐵道印象(下冊)》。台北市：南天書局有限公司，民國 87 年。頁 509。

註八、張之傑。《臺灣全記錄》。台北市：錦鏞出版事業股份有限公司，2000 年。頁 906。

註九、洪致文。《台灣鐵道印象(下冊)》。台北市：南天書局有限公司，民國 87 年。頁 510。

註十、洪致文。《台灣鐵道印象(下冊)》。台北市：南天書局有限公司，民國 87 年。頁 510。

註十一、蘇昭旭。《台灣鐵路車站圖誌》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2002 年。頁 47。

註十二、筆者拍攝

註十三、筆者拍攝

註十四、蘇昭旭。《台灣鐵路車站圖誌》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2002 年。頁 48。

註十五、洪致文。《珍藏世紀台灣鐵道——幹線鐵路篇》。台北市：時報文化出版企業股份有限公司，2000 年。頁 151。

註十六、洪致文。《珍藏世紀台灣鐵道——幹線鐵路篇》。台北市：時報文化出版

企業股份有限公司，2000年。頁151。

註十七、洪致文。《珍藏世紀台灣鐵道——幹線鐵路篇》。台北市：時報文化出版企業股份有限公司，2000年。頁130。

註十八、洪致文。《台灣鐵道印象(下冊)》。台北市：南天書局有限公司，民國87年。頁533。

註十九、筆者拍攝

註二十、洪致文。《台灣鐵道印象(下冊)》。台北市：南天書局有限公司，民國87年。頁533。

註二十一、蘇昭旭。《台灣鐵路環島風情——西部幹線篇》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2003年。頁76。

註二十二、筆者拍攝

註二十三、蘇昭旭。《台灣鐵路環島風情——西部幹線篇》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2003年。頁76。

註二十四、筆者拍攝

註二十五、蘇昭旭。《台灣鐵路車站圖誌》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2002年。頁50。

註二十六、蘇昭旭。《台灣鐵路環島風情——西部幹線篇》。台北縣新店市：人人出版股份有限公司，2003年。頁84。