

鐵道聯繫 花東一體

文／戴寶村（教育部本土教育委員會委員）

1926年臺東線鐵道完成，是日本治臺繼1908年縱貫線、1922年海線、1924年宜蘭線等重要鐵道建設的終章。今年適逢花東鐵路百年，本期專題內容尤其意義。

身為臺東人的孟祥瀚綜述臺東線由輕鐵、糖鐵到正式鐵道的興建連貫，重大建設對原住民的衝擊，沿線區域發展及總督府的深化治理。黃雯娟介紹1939年花蓮港初期建設竣工，同時完成臨港線，海陸連結使港區成為東部的工業地帶，也促成美崙市街的發展，此為較少人知悉的花蓮過往。吳明季關注鐵道建設與人群互動關係，財閥會社進行投資移民，影響原住民的傳統領域和生業方式，也以鍾姓客籍家族遷移作為敘事案例。

鐵道迷兼達人的溫文佑，細述花東線分段分期的興建過程，特別延伸敘述戰後以來對路軌、橋梁、隧道的改進，尤其1978-1982年完成東線拓寬工程，使東線76.2公分軌距和臺鐵106.7公分完全同軌，先前1980年北迴線已通車，臺北到臺東一線可達，到1992年南迴鐵路完成通車，百年鐵路環島終告圓滿達成。

陳孝平敘述，鐵路對花東原住民是巨大的新事物，並受到衝擊，但因參與工務而深化貨幣經濟，甚至有搭車優惠，配合搭乘火車而養成時間觀念，往來方便加強部落人群互動，還因火車移動醞釀音樂文化，這些細節饒富故事性。

鐵路交通建設對城鄉風貌影響甚鉅，葉柏強以東線鐵路兩端的臺東和花蓮市街為例說明，臺東線南段在1919年臺東已通至關山，臺東的市街則早在1913年就啟動，臺東驛帶動街區的擴張。花蓮港街是在港口、車站的人流與物流，促成市街核心區的形塑。臺東和花蓮的市街空間奠基於火車站而開展，直到1980和90年代，北迴線和南迴線花蓮和臺東都另設新站才有所轉變。

交通自然會帶動觀光活動，黃家榮扼要敘述花東鐵道旅遊的開展，如鐵道旅遊案內觀光宣傳、季節性的納涼會、溫泉泡湯活動，以及蒐集驛站紀念章，觀光造就沿線名產更風行至今；花東的自然人文條件始終是最具觀光旅遊潛力和魅力的區域。潘繼道著眼於花蓮港廳臺東線沿線地名的演變，從這些站名看到族群與歷史文化的交會，如荳蘭（吉安）、鯉魚尾（壽豐）、舞鶴（馬於文）、瑞穗（水尾）、馬太鞍（上大和）、迪佳（三笠）、針墾（末廣）等濃濃日本味的地名。

如果想安排花東線鐵道百年走讀，可配合閱讀陳鴻圖解讀的《臺灣鐵道臺東線》（1917年版，2025年中譯複刻版），必定是一趟穿越時空之旅。