

花東鐵道與原住民族社會文化

文／陳孝平（前臺灣鐵路股份有限公司資產開發處行政助理）

花東線鐵路通車以來，引發空間改變和民族遷移。火車移動觸動許多生命悲歡離合，鐵路發展見證百年來的城鄉變化。

一百年來，東部鐵路的興築和改線工程一直有原住民族的身影，包括1908年7月臺東輕便鐵路花蓮港—臺東間開工，工程建築工為海岸蕃和山地蕃；1911年5月15日臺東輕便鐵路工程完工通車，臺車押車工為阿美族；1910

年2月臺東線鐵路第一期工程花蓮港—玉里間動工，建築工以阿美族為主；1978年7月1日臺東線鐵路拓寬工程開工，建築工包含阿美族。東部原住民族成為鐵路建設勞動力的主要來源，為鐵路建設做出重大貢獻。

集團移住與勞動出役

1909年七腳川事件後，臺灣總督府將七腳川社改為官營移民村「吉野村」，並強制七腳川社人集團移住至臺東線鐵路沿線土地，即現今花蓮縣壽豐鄉志學村、臺東縣鹿野鄉瑞豐村等移住地。1914年太魯閣事件結束後，從1918年到1941年間，官方以勸誘、強制方式，將山區的泛泰雅民族德魯固群（Truku）、德克達雅群（Tgdaya）、都達群（Toda），陸續集團移住至近山



▲臺東線花蓮港璞石閣間開通紀念繪葉書，圖案呈現原住民抬轎日本官員進行遊歷。（圖片提供／葉柏強）

地區。其中，有些族人從太魯閣山區下山，從今花蓮縣秀林鄉富世村乘坐卡車到今花蓮市，再從花蓮舊站搭乘火車到移住地附近的火車站，前往官方規畫的移住地，即今萬榮鄉西林村、卓溪鄉立山村等地。

殖民政府透過各項措施和部落集體遷移等統治方式，使東臺灣原住民族被迫離開祖先傳承和祖靈保護的土地，從游耕狩獵逐漸變成農業、牧業為生的民族，並逐漸喪失自主性，以土地所有權和賦稅制度實施作為蕃社控制手段，進而影響部落經濟。當時阿美族因人口數量眾多，加上七腳川社人強制集團移住至臺東線沿線土地，總督府經常徵召族人強制勞動出役，成為鐵路興建和維護主要的勞動力來源。

依《臺灣鐵道臺東線》記載，在臺東線鐵路工程中，原住民族建築工的薪資所得不高，男子每天薪資日圓20錢，女子日圓18錢、小孩日圓18錢。由於脫離游耕狩獵生活形態，貨幣在部落日常生活中逐漸產生重要性。雖然收入以貨幣支付，但因金錢不多，沒有多餘收入可儲存至金融機構。

鐵道對部落文化影響

就阿美族而言，鐵路工程強制勞動出役雖然對於部落經濟、組織，以及傳統文化、部落認同造成破壞，但同時讓各部落族人得以交流，間接影響族人對部落的認同，擴大到對民族的認同。

此外，部落組織名稱也受花東線鐵路影響，例如臺東縣臺東市馬蘭部落男子年齡層級組織中，1980年的「隧道隊（latongnel）」，因花東線鐵路山里一號～七號隧道在1980年完工而命名；1992年的「新站隊（lasinten）」，因為卑南站改名為臺東新站而命名。

臺東線鐵路通車營運後，開行的旅客列車特別增設「蕃人專用車」。在豬



▲臺東線鐵路三等客車等級的「蕃人專用車」。（資料來源／《臺灣蕃界展望》，1935年）

口安喜編的《理蕃誌稿》與林德林著的《東臺灣宗教視察紀要》曾提及，為補償蕃人損失，以及酬謝蕃人的苦勞和功勞，蕃人乘坐臺東線鐵路三等客車等級的蕃人專用車，旅客運費有5折優惠，直到1946年後才取消優惠措施。

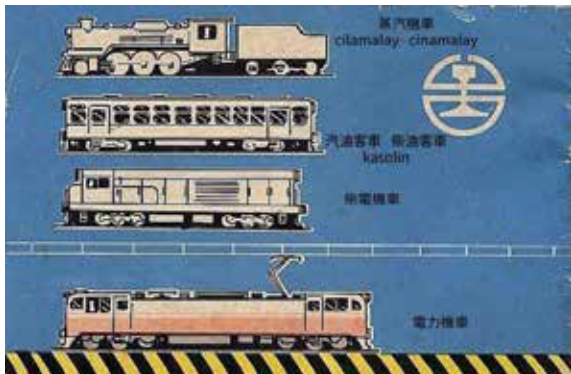
鐵路除了帶來空間改變，火車到站及離站時刻，讓時間、守時觀念在東臺灣普及，改變原住民族日出而作、日落而息的觀念。

汽笛聲中的原民社會

一百年來，在原住民族歌曲裡頭也出現花東線火車的描述，顯見對近代原住民族社會文化的影響。

像是第二次世界大戰期間，臺灣總督府徵召東臺灣原住民族從軍參戰，阿美語歌曲〈送君從軍〉、〈送君出征〉中的蒸汽火車（kisia），描述在部落饒行宴會上歡送阿美族青年搭火車從軍參戰。阿美語歌曲〈採藤歌〉中的蒸汽機車（cilamalay、cinamalay），形容族人在採黃藤過程中，呼吸有如蒸汽機車行駛的急促；〈馬蘭姑娘〉中的汽油客車（kasolin、kasoling），描寫父母如果不同意婚事，馬蘭姑娘打算在鐵路臥軌，讓速度很快的汽油客車輾過。

近年來，東華大學布農族學生阿虎和阿彬創作華語歌曲〈愛在九五八〉，描述花東線鐵路最後一班列車—原住民族九五八火車，21時58分從臺東縣鹿野開往臺北的第11次莒光號列車，列車上有不少旅北的原住民族因收假返回北部工作或讀書。卑南族歌手陳建年華語歌曲



▲阿美語火車示意圖。(資料來源／《臺灣鐵路管理局電氣化鐵路漫畫》，1978年)

〈故鄉普悠瑪〉，以火車汽笛聲作為情感載體，描繪對故鄉臺東縣南王部落的深切思念。

從修築工到營運技術員

在花東線鐵路的過往中，有一群圍繞火車與追著火車生活的原住民族族人，例如花蓮縣光復鄉大華村馬太鞍部落的阿美族曾成雄，曾任臺灣鐵路管理局（簡稱臺鐵）運務處花蓮運務段站長，也是花東線鐵路第一位原住民族站長。臺東縣卑南鄉初鹿村初鹿部落的卑南族麥明吉，曾任臺鐵機務處花蓮機務段臺東機務分段司機員，2014年6月28日花東線鐵路電氣化工程完工通車典禮上，擔任首航第5999次普悠瑪號列車司機員。

花蓮縣壽豐鄉光榮村光榮部落的阿美族呂清照，為七腳川社後裔，曾任臺鐵機務處花蓮機務段司機員。花蓮縣卓溪鄉立山村古村部落的太魯閣族周雪芸，為思窪撒爾社（Swasal）後裔，現任臺灣鐵路股份有限公司東區營運處花蓮運務段站務員。上述兩位原住民族鐵

路機構從業人員，其部落背景皆與原住民族集團移住政策有關。臺東市南王里南王部落的卑南族古仁榮，曾為鐵路攝影家，1970年至2007年間鐵路攝影作品中，留下珍貴0.762公尺軌距臺東線鐵路火車身影。

卑南族政治大學副教授Paelabang Danapan（孫大川）在《島嶼·臺灣——花東傳奇》，寫到日據時代殖民政府動員阿美族、卑南族完成花東縱谷鐵路的修築；時至今日，從臺鐵到臺灣鐵路股份有限公司從業人員中，運務系統有阿美族前站長、阿美族站務員、阿美族前播音員、卑南族站務員、泰雅族站務員、太魯閣族站務員；工務系統有卑南族道班員、排灣族道班員；機務系統有阿美族司機員、布農族技術員，伴隨太魯閣號TEMU1000型傾斜式電聯車與普悠瑪號TEMU2000型傾斜式電聯車營運行駛花東線鐵路。

百年來，火車移動成為族人往返部落與城鎮的運具，鐵路文化路徑成為連結傳統領域與現代經濟的橋梁，追求發展和減緩脫落，成了情感遷移的擺渡意義轉化。🚉



▲位在花蓮縣富里鄉舊安通車站附近的阿美族安住部落。(圖片出處／國家文化記憶庫)