撰文／黃菱怡
攝影／曾文田

●鐵道篇

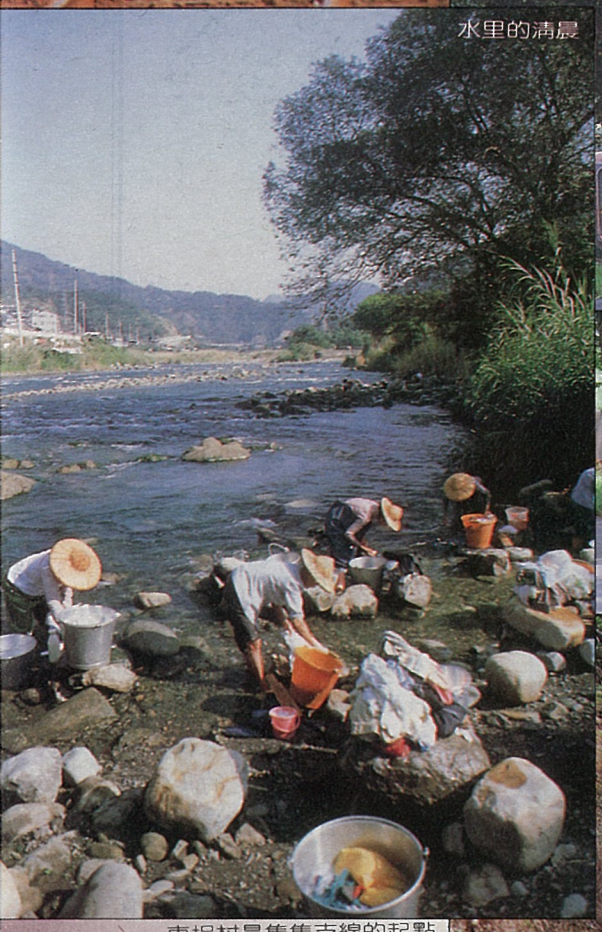
集集鐵路支線

班車稀，乘客少，車速慢，
是集集鐵路支線的特殊景象。
列車緩緩前進，
就像上了年紀的老人家，踽踽獨行，
不勝寂寞，卻又深刻劃下了
歷史痕跡……

深入鄉間的支線鐵路



集集支線兩旁的蕉園風光



水里的清晨



火車與汽車同行



踽踽獨行，走過歷史。



有人幫名前來搭乘集集支線的普通車

車埕村是集集支線的起點



鄉間小路　80年 1 月21 日

電視上有一則這樣的廣告，描述一個母親送一籃水果到車站，給即將離鄉的兒子，匆忙之中，不小心把整籃水果打翻掉落地上，而列車也在此時啓動離去，母親望著徐徐消失的列車背影，久久說不出話來…

親情刻劃入骨

簡潔的畫面，將母愛的光輝，描繪得淋漓盡至。這則親情廣告的拍攝地點，就是在每天乘客不到100人的集集火車站。

在本省鐵路史上，集集支綫是一條非常特殊的小火車道，它歷經叱咤歲月，曾絢爛風光過一段很長的時間，但是，隨著物換星移，集集支綫上的乘客，已不如往昔那般地擁擠，搭乘這一綫列車的，除了極少數的學生外，剩下的以老弱婦孺居多。

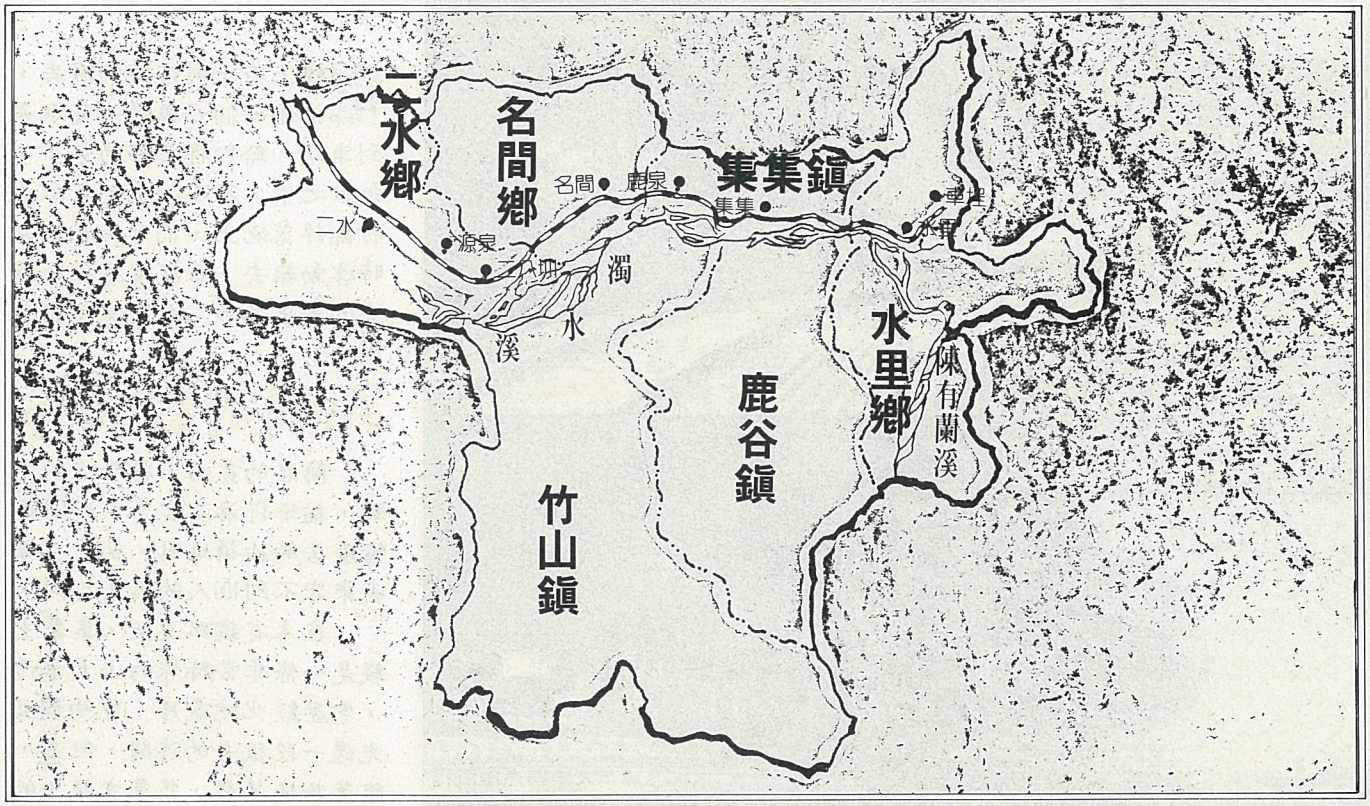
班車稀、乘客少、車速慢，是集集支綫的獨特景象，列車緩緩前進，就像上了年紀的老者，踽踽而行，老態龍鍾，却刻劃了歷史痕跡。

集集鐵路支綫舖建於民國10年，至今已有70年的歷史，它以南投縣水里鄉的車埕村為起站，經過水里、集集，名間鄉的濁水村，到達彰化縣二水鄉，全長只有29.7公里。這一段鐵路，最初是在日據時代，為了配合興建大觀、鉅工兩座發電廠而舖設，以用於運輸電廠器材，等到電廠相繼完工，電廠就以利用價值已過，而賣給鐵路局經營。

從日據時代開始，一直到台灣光復後20多年，這一段期間，是集集支綫鐵路最風光的歲月。

水里原名叫“水裏坑”，在上述這段期間，是全省最著

南投縣 集集鐵路支線圖



名的木材集散地，當時，南來北往的商賈雲集，由於外地人出入頻繁，地方頓形熱鬧，即使是在夜晚，整個水里，到處也車水馬龍，“小萬華”之譽，就在此時叫響開來！

當年車水馬龍

地方熱鬧，不但到處人擠人，街道巷弄特種營業林立，人多加上當時公路不發達，乘坐集集支線鐵路班車的乘客，自然就多了起來。這個時候，不但班次多，車廂一再增加，台鐵在這個鼎盛時期，甚至考慮到鋪設雙軌的可能性。

除了載客之外，台灣香蕉此時也進入前所未有的黃金階段，集集支線鐵路沿線盛產的香蕉，也在“香蕉王國”中，軋上一脚，每日數以萬計的裝箱輸日香蕉，無一不是依賴集集線火車輸運。

但是，好景不常。輝煌鼎盛之後，總要歸趨平淡和落寞。沒有幾年，由於木材山林業的不景氣，加上農特產品價格的降跌，台灣香蕉此時又爆發“剝蕉案”，水里、集集一帶的熱鬧景象不復，差不多20年來，台鐵集集支線逐漸步入蕭條境地。


過了隧道就是水里了

如今歸於平淡

沒落的原因，當然不只木材林業的不景氣，道路不斷新闢，汽車客運的興起，使人與人之間的距離，趨於便捷而順暢，乘坐“普通車”的集集線班車民衆，自然也就越來越少了。

現在，每天從二水站開往車埕站，雖仍有10個班次，但平均總載客量只20多人；水里站開往二水站的10個班次，因成為北上、南下的轉運站，營運狀況稍好，每天平均總載客量約200人左右，假期偶爾可以見到因慕名而趕來搭乘的外縣市遊客。

集集支線鐵路沿途的8個站，依序是車埕、水里、集集、龍泉、名間、二八圳、源泉、二水。 ■