

一、 布袋線與糖業鐵路文化記憶

(一)、 布袋線產業文化記憶

1. 林下山訪談

林下山出生於 1940 年，是台南新營人，1955 年考入台糖公司，並在人事課服務多年，甚至升任至人事課長，先後曾調至屏東紙廠、大林糖廠、台北總公司、生產技術服務處、北港糖廠、蒜頭糖廠，再回到新營糖廠，但待最久且最了解的仍是他的老家新營，對於糖廠鐵道課人員也是非常熟悉

林下山回憶在新營服務時期住在宿舍區，常常看到火車來來去去，以前延平路那邊有個很大的機車庫，後來遷移到比較靠近工廠的地方，糖廠裡有座廠前車站，像他剛進新營糖廠時他常常搭乘布袋線火車出去玩，有的時候因為是認識的鐵道司機，就能搭乘原料車前往布袋去釣魚，回家時有時搭乘原料車有時則付費搭乘汽油車回新營，他也記得糖廠會舉辦郊遊活動，曾經有多次去南鯤鯓就是搭乘布袋線小火車到布袋站，再轉乘公路客運南下，在公路不發達的時代火車仍然是非常方便的交通工具，林下山也回憶到糖廠對面以前都是日式宿舍，後來 1983 年宿舍區做了一次很大的改建，從本來木造房子變成鋼筋水泥的樓房，他也是在那年正式搬過來這邊住，由於改建後可以容納五百戶，所以宿舍區從此改名為五百戶，林下山也提到仍有幾位鐵道課員工居住在這裡

林下山感嘆剛進糖廠時有幾千人，現在則精簡到剩六、七百人，而且他在新營待最久，感情最深，卻眼睜睜看著糖廠拆除，原本製糖工廠前曾有一棟紅樓發電室，也是硬生生打掉，位於急水溪對面原本在製作酒精、飼料的新營副產加工廠也是停擺不再營運，他認為相當可惜，他也說現在只剩虎尾、善化跟小港仍有在製糖，對於一生奉獻給台糖的員工而言要說不難過我認為不可能

2. 謝福祥第二次訪談

謝福祥先生出生於 1938 年，是台南縣新營人，父親是新營糖廠製糖工廠員工，幼年時期曾就讀新營國小，曾在新營糖廠宿舍區經歷了二次世界大戰，光復後恢復學業，並於 1950 年畢業，畢業後他考上台南二中，到 1954 年初中畢業，並考取台南師範中學，但後來因為直升高中部的關係沒有去就讀，青年期時期就讀逢甲大學，畢業後考上台糖公司，那時候沒有引進制度。後來分發在新營

糖廠的檢驗科，對於檢驗製糖過程所有有關的事情非常熟悉，例如甘蔗成熟度，工廠蔗渣含水量、含糖量等等

謝福祥在新營糖廠時時常搭乘布袋線小火車前往新營站或岸內站，對於鐵道也非常有印象，他還記得新營站是棟水泥建築，出站後旁邊是麵攤，他也記得工作的地方要在廠前站下車，這站在糖廠裡面，後來謝福祥曾調往台中糖廠，後又調岸內糖廠，岸內糖廠是他居住最久的地方，哪裡有醫務室、澡堂、籃球場、中山堂等等他都聊若指掌，雖然現址已經面目全非，但他仍能一一指認早年建物的原址，當然連岸內火車站也是其一，他形容岸內車站是木造的，早年很多學生搭乘，位置在岸內國小大門出去後左手邊的位置，現在有一座甘蔗轉運台在那邊，他也在這站上下車很多年，後來有摩托車後就比較常騎車，甚至他調往佳里糖廠時也是每日從岸內-佳里騎車通勤

謝福祥也熱愛攝影，曾經參加糖廠攝影社與同事一起學習拍照，甚至花了一個月的薪水買了八厘米攝影機玩錄影，也因此記錄下了許多糖鐵的吉光片羽，像廠前站前面繁忙的延平路平交道他有有做紀錄，以及 1970 年代甘蔗運輸轉型成機採時，他也記錄下了鐵路轉運台的畫面，甚至長官乘坐汽油車從新營往佳里視察的過程他也有留下影像，實為難能可貴

謝福祥退休後仍居住於岸內附近的鹽水鎮，對他來說看了大半輩子的糖廠及鐵路拆除是非常遺憾的事情，他還記得在布袋線廢止客運前曾經到太子宮站回味，但當時車站已經趨近荒廢，站牌的字跡也因為即將廢止不再油漆，他希望有朝一日布袋線仍然可以恢復客運，讓後世子孫也能看到什麼是糖業鐵路的全貌

3. 詹永瑞訪談

詹永瑞是台南縣果毅後村人，青年時期就到新營糖廠服務，1960 年代因為老一輩司機開始退休或老去，糖廠蒸汽機車數量又多，所以到處招募人員進糖廠駕駛火車以及替火車升火，果毅後村就招募了四、五位進糖廠擔任臨時工，詹永瑞就是其中之一，當時鐵道課人員還訝異的說年紀這麼小要怎麼學升火？但在許多師傅指導下詹永瑞努力學習，凌晨三點就要開始替蒸汽火車升火，好讓司機能在四、五點前出發，後來他也順利的正式當上司爐

當上司爐的他開始跟著司機跑路線，另外他也到台南考駕駛證照，順便累積公里數，要跑大約三千公里才能拿到證照，而最快的方法莫過於行駛營業線、南北線這些長又班次密集的線路，詹永瑞還記得他常駕駛蒸汽機車牽引布袋線的列車，從新營經廠前、修理工廠、東太子宮、太子宮、鹽水、岸內、義竹、埤子頭、安溪寮、前東港到布袋，晚上末班車他會在布袋過夜，隔天早上再駕駛 6:30 分的火車返回新營車站，然而司機都是輪調的，所以他也會載運散鹽車，他形容散鹽車會開到東太子宮站卸鹽，卸完後一定要洗車，不然車身很

容易鏽蝕，另外像果毅後線、大內線、鐵線橋線、宅子港線、南北線他也都行駛過，對於新營糖廠鐵道相當了解

詹永瑞說早年機關庫很大，晚上 11 點前就要在機關庫升火或發動柴油機車頭，司機兩人、車長一人、顧火車的一人，一共四人一起出發，然後載糖去高雄籬子內，到隔天早上剛好卸貨，再從籬子內開回新營糖廠，回廠時還會順便載運玉米、肥料、煤炭，他也回憶新營糖廠鐵道課員工很多，路線維護品質算是比較好的，鐵道也比較平穩好開，像他在行駛永康糖廠南北線路段時就會覺得品質不佳，還有像南北線鳳山站有座大坡，有時候還要分成兩趟才能順利將整列車開上鳳山坡

詹永瑞退休後又被烏樹林休閒園區聘回來擔任領班，負責駕駛及維護火車，園區內有輛 370 號蒸汽機車，詹永瑞是少數仍會駕駛這台蒸汽機車的人，但後來因為年紀大了又二度退休，但只要每逢活動、或是有民間人士包租 370 號，詹永瑞仍會回到熟悉的烏樹林駕駛火車，替更多後世的人創造美好的鐵道回憶。

4. 沈春雄訪談

本訪談另將逐字稿附錄於成果報告書最後，本段不再贅述。

5. 徐立順

徐立順出生於 1931 年，原居住在中國安徽，是外省籍的鐵道課員工，戰後他與家人跟隨國民政府來台，當時政府徵用中國兵協助修復糖廠，他就在那個時候進入台糖公司服務，起先他被派往樹子腳農場，當時的樹子腳靠近海邊，是片蠻荒之地，十幾歲的他因為沒飯吃而且害怕離家遙遠，所以懇求課長把他調回糖廠，剛好機關庫缺人手，他就順勢當上司機員，並且開始學習駕駛火車

徐立順起初駕駛汽油車，當時有 510 號及 533 號兩台，專門跑隆田、二重港，他回憶到佳里站後會經過蕭壠、後庄、新麻豆、麻豆再到隆田，往北門線則是會經過佳里興、大灣、學甲再到北門(二重港)，後來改駕駛溪州牌內燃機車，除了跑原料線之外也時常跑南北線，與他搭班的常常是黃來夫，徐立順印象最深刻的是黃來夫明明比他早進糖廠，駕駛火車也比他久，結果在南北線鳳山站跨越省鐵時他居然不會開，常常爬坡爬不上去，後來還是他提醒對方怎麼駕駛比較恰當才漸漸熟悉，不過也因為這樣兩人變成很要好的朋友，可惜黃來夫及他的小孩皆已過世，令人惋惜，徐立順也時常載運散鹽列車，他回憶到每日一早都要到七股載運散鹽，再開往新營東太子宮站的轉運台卸鹽，他們一列車會分兩趟卸，小火車在上面大火車在下面，靠高低落差轉裝，通常兩節車廂

可以裝滿一節台鐵的車廂，轉裝時他們會將車頭停在樹下休息，有時候大火車沒來他們就得等待很久，列車裝卸完後還會再另外牽引這列車去布袋裝散鹽，然後再回到東太子宮轉運台卸鹽，最後再開回佳里糖廠，連續跑幾趟這種累人散鹽車後才能休息一天，徐立順覺得當時真的非常忙碌

1977 年德馬牌機車引進，徐立順改駕駛 143 號德馬牌機車，他讚賞德馬牌是歷年來最好的機車，不但好開而且也好保養，他在佳里糖廠服務多年直到 1990 年代退休，雖然他一口外省腔在鐵道課中顯得格格不入，但他其實講著流利的台語，與大家相處融洽，也不時提攜後輩，令人尊敬!

6. 陳景春訪談

陳景春出生於 1928 年，是台南縣官田人，幼年時期就讀官田國小，後來因為家裡沒錢讓他繼續升學，1942 年他進入新營糖廠鐵道課擔任臨時工，負責擦車、清爐管、鏟煤等粗重的工作，後來美軍頻繁空襲，許多司機或司爐不敢駕駛火車，1944 年他被叫去做司爐的工作，在當司爐時他就曾經被美軍戰鬥機掃射，還好他跳入水溝沒有遭殃，他也曾經目睹新營副產旁架設的高射炮將美軍戰鬥機擊落，後來他還跑去現場湊熱鬧，見到兩位美國飛行員被矇上眼睛帶走，1945 年台灣光復，他仍繼續在鐵道課擔任臨時工。

1945~1946 年他被派往鐵路局台北機廠受訓，並正式成為司機員，新營糖廠從日本時代到戰後初期的路線非常多，由於陳景春 1944 年就開始當司爐跑廠外的路線，所以對鐵路相當熟悉，像大內線曾有兩座臨時橋跨越曾文溪，這條路線因為司機都不敢開，常常是派他走這條線到頭社載甘蔗，他也回憶布袋線從日本時代就在運鹽，無論是哪條路線陳景春都能背出裝車場的數字位置以及車站名稱，他回憶從新營發車往布袋依序會經過本社前(廠前)、修配廠、東太子宮、西太子宮、南門、鹽水、岸內、義竹、埤子頭、安溪寮、前東港、布袋、半路店，新營往學甲則是八老爺、鐵線橋、十六甲、下營、大埤寮、大屯寮、瓦寮、山寮、學甲，他形容學甲線是戰後才開始試辦，當時大受歡迎，後來甚至延長到佳里糖廠，而在他印象中大內線也有試辦過客運，而且沒有上報給鐵路局，雖然陳景春不記得確切年份，但推測應該是民國 41~43 年左右，據回憶大內營業線起初試辦是使用“勾仔平車”在載客，以蒸氣機車牽引，沿途停靠八老爺、龜子港、六甲、七甲、角秀、官田、兵營前跟大內，因為沒有車站所以沿途旅客上車後再找車長購票，後來糖廠改用大型汽油車行駛，本務機是 508 號，早晚各開一班，但是大內線沿線居民都以種田為主，生活非常貧窮，來搭乘火車的人非常少，所以試辦沒多久就停辦。

團隊也特別詢問了有關日本時代公用線的問題，公用線是日本時代末期日軍緊急徵招各製糖會社路線所蓋的一條戰備鐵道，但根據文獻僅使用了三個月日本人就戰敗，公用線並不像南北線一樣僅有一條主幹線，而是擁有多條選擇，對於其完整的路網至今仍不明，陳景春回憶公用線走的是學甲線，但也有另一條大內

線可以往南走，公用線在這裡的走法是從廠前站出發，經下營庄線急水溪橋後轉進大內庄線，沿途再經過六甲、官田、大內村，然後在一個叫蒙正的地方蓋臨時橋跨越曾文溪接上灣裡糖廠的山上線，再沿著新化、埤子頭、歸仁一路通往車路墘糖廠，蒙正這座公用線臨時橋可以在百年地圖中的「日治兩萬五千分之一地形圖」中找到，我也從糖廠文獻中證實 1944 年 12 月臨時蓋了這條路線作為戰備運輸，更令人訝異的是陳景春走過這條路線，他形容戰時關廟地區的軍營需要木車輪作為戰備用途，所以戰爭期間他駕駛蒸汽機車大老遠從新營將車輪運到關廟。

陳景春知識淵博，經驗豐富，要在 2023 年遇到他這樣的耆老已經是難能可貴，如果每個糖廠都能有一位這樣的國寶在世不曉得該有多好，可惜事與願違，現在開始問已經嫌晚了，陳景春與新營糖廠的每台蒸汽機車結伴多年，卻眼睜睜看著他們被解體，令他感到非常惋惜，再過十年，火車沒有了，可能也沒有認識火車的人。

7. 黃耀輝

黃耀輝出生於 1938 年，是彰化縣彰化市人，家住彰化扇形車庫附近，二戰時因為彰化火車站常遭到轟炸，所以曾搭乘鹿港線到市郊疏開，光復後他就讀中山國小，員林國中等等，1955 年他考上台糖公司，到新營糖廠鐵道課服務，並擔任運務股的員工

由於黃耀輝是運務股員工，對於營業線相當熟悉，像他回憶布袋線有新營、修理工廠前東太子宮、鹽水、岸內、義竹、安溪寮、前東港、布袋，布袋線後還可以通到一個叫半路店的地方，那裏是台鹽的範圍，而鹽場自己有火車，台糖的鹽車會在布袋站轉給他們牽引，裝完散鹽後再牽引回布袋，黃耀輝說以前布袋線有兩種列車在行駛，一種是汽油車、一種是混合列車，汽油車早年吃酒精，只有單節就能行駛，混合列車則是客車跟貨車連在一起行駛，早年車站也有分站等，例如一等、二等、三等、招呼站，設立標準跟客貨運的吞吐量有關，黃耀輝也曾在車站待過，所以對車票也很熟悉，像早年車站販售名片式車票有分一般票、半價票、孩童票、去回票、軍人票等區別，另外還有指定式、薄紙票等等，種類相當多，甚至早年還有提供包車服務，倘若學校需要校外教學或遠足，就會發文連絡糖廠希望能包租小火車，他們運務股再安排班次前往那些指定地方，通常是去尖山埤、布袋的較多。

黃耀輝也回憶新營糖廠有很多三線式軌道，亦即有 762mm 及 1067mm 兩種軌距，通常台鐵貨物例如煤炭或玉米到新營車站之後會連絡他們運務股，運務股再派車去新營車站牽引，另外像是散鹽的部分也是要事先聯絡，因為台糖是兩節至三節散鹽車能裝滿一節台鐵敞車，在東太子宮站旁邊的鹽轉運台進行，所以鹽車有幾台就要估好需要幾節台鐵敞車，黃耀輝也提到區間閉塞都是用閉塞機及通卷環來進行，站長經由操作閉塞機後取得一顆珠子，再裝進通卷環中交與司機拿至下一站，以免發生列車對撞或追撞的憾事

1979年黃耀輝調至岸內糖廠，並升任為運務股長，他說早年營業線非常繁榮，大站旁邊都有運送店，早年的菜或漁產都會託火車運送，那幅繁忙的景象讓他印象深刻，可惜都已經消失殆盡，最後他在岸內糖廠退休，退休後也時常與大家聚會、下棋。