

證據!

22.3.1. 台灣鐵路
Taiwan Railways
萬榮
接獲
中華民國



長橋時光機： 萬榮車站的秘密檔案

給長橋國小「在地小偵探」的時空探索筆記

證據!

準備好解開
你家旁邊的百
年謎團了嗎?

23.5.4. 台灣鐵路
Taiwan Railways Administration
萬榮→車站
〔漢南池湖空
原
本
資
路
站

22.3.1. 台灣鐵路
Taiwan Railways Administration
萬榮→車站
接獲
中華民國

各位長橋小偵探， 你們有發現嗎？

每天上學經過的那個安靜小站，其實藏著三個不可思議的歷史秘密！今天，我們要搭上時光機，解開它真正的身世。



第一個謎團：
明明住在「長橋里」，
為什麼叫「萬榮」
車站？

猜猜看，車站的名字
是誰決定的？



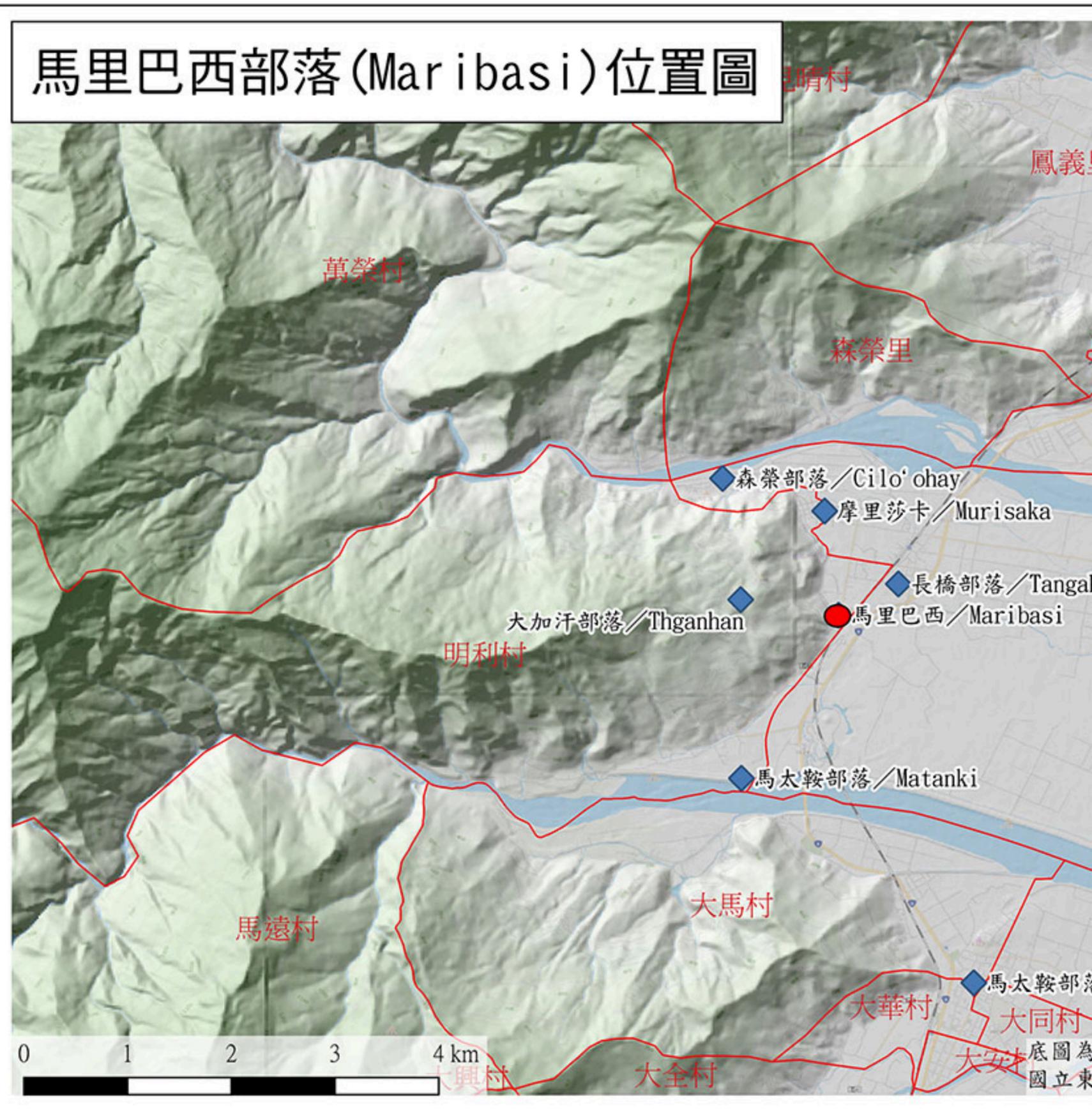
不在「萬榮」的萬榮車站

地理矛盾：行政區域隸屬「花蓮縣鳳林鎮長橋里」，卻是進出鄰近「萬榮鄉」的最主要門戶。

阿美族語的起源：舊稱「馬里勿」(Maribasi)，意為「上坡」。

- 【1914】馬里勿乘降場（設立）
- 【1918】萬里橋驛
- 【1951】萬里站（配合新設鄉治）
- 【1958】萬榮站（因與臺北縣萬里鄉撞名，奉准改名並沿用至今）

馬里巴西部落 (Maribasi) 位置圖



原來它有一個阿美族名字

1914年車站剛出生的時候，叫做「馬里勿」 (Maribasi) 。

在阿美族語裡，這代表「上坡」的意思！

一場因為「撞名」而改變的歷史



後來改名叫「萬里」車站，卻發現跟台北的萬里區撞名了！
為了不讓寄信的郵差搞混，最後才改成今天的「萬榮車站」。

跨越半個台灣的大撞名

後來，「馬里勿」改名叫「萬里車站」，因為旁邊新成立了「萬里鄉」。但是...等等！台北（現在的新北市）也剛好有一個地方叫「萬里」！

郵差叔叔頭痛了：信到底要寄去哪個萬里？

為了解決這個大烏龍，1958年，這裡結合了「萬」里與林田山的舊稱森「榮」，正式改名為「萬榮」。



偵探筆記：雖然名字跟著旁邊的萬榮鄉改了，但車站的雙腳，從頭到尾都緊緊踩在我們「長橋里」的土地上喔！

因木而生的東部樞紐

1914年

1918年

1951年

1958年

馬里勿乘降場

專為運送林田山林場木材下山與調度而生

萬里橋驛

車站升格並更名

萬里站

配合戰後新設萬里鄉治
(現長橋派出所) 更名

萬榮車站

因與臺北縣萬里鄉撞名，
隨鄉名更改並沿用至今



第二個謎團：安靜的小站，以前竟然是超級巨星？



思源黑體

現在一天只有十幾班車停靠。



思源黑體

但在你們阿公阿嬤小時候，
這裡每天有七百人擠著要搭車！

為了「巨大樹木」 而誕生的車站

萬榮車站一開始，其實不是為了載人，而是為了「**搬運森林裡的黃金**」！
一百年前，旁邊的林田山（摩里沙卡）是全台灣最著名的四大林場之一。山上砍下來的巨大檜木，必須靠萬榮車站，才能轉搭大火車運全台灣、甚至全世界。

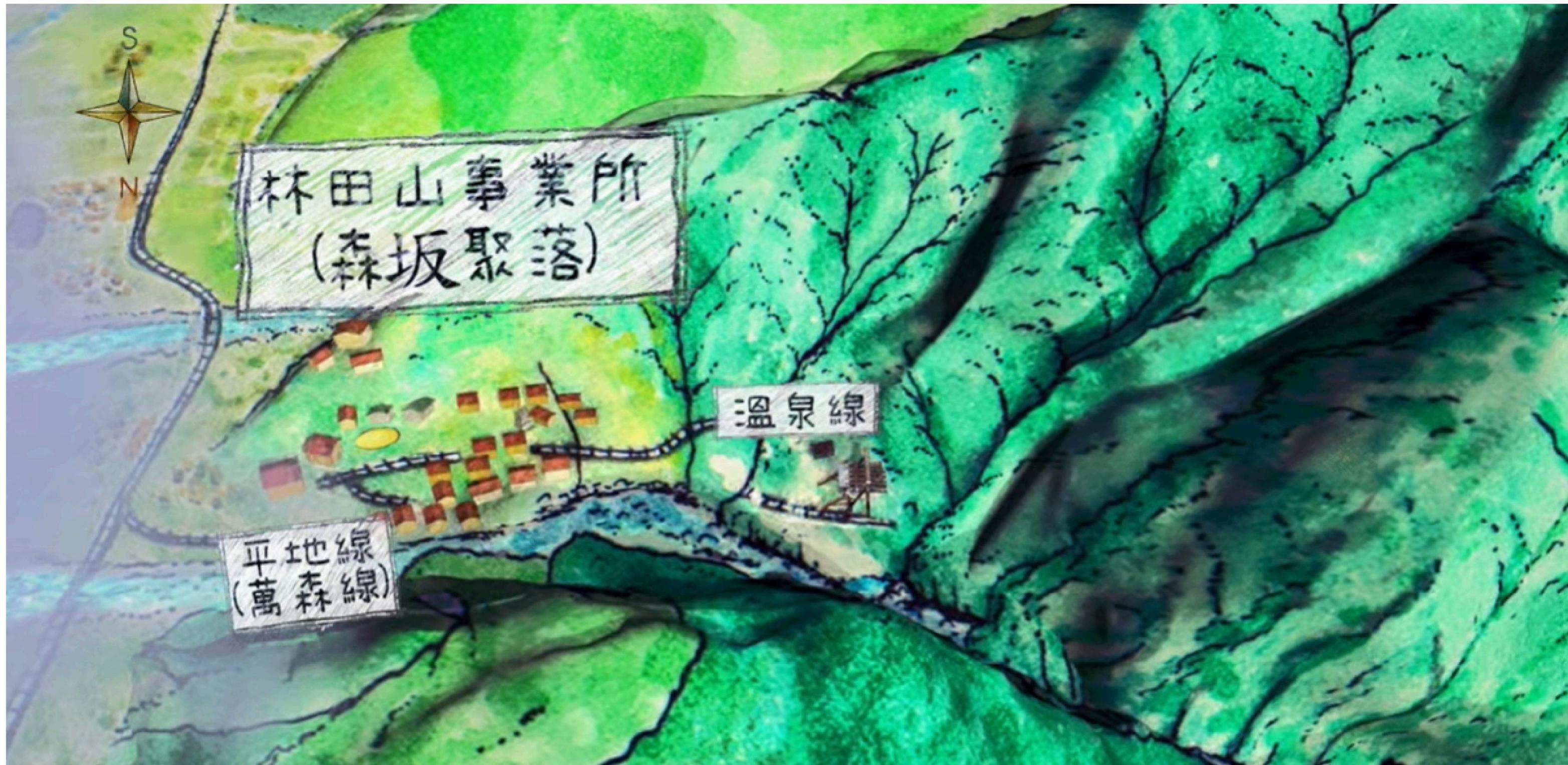
看！這就是當時的黃金！

台灣中興紙業
林田山林場
敬仔有限公司

鐵道誕生的催化劑：林田山林場 (Morisaka)

- **全臺四大林場之一**：為了運送龐大的木材下山與調度，日本政府於 1914 年在花東主線上特別設立此站。
- **產業樞紐**：萬榮車站的設立與繁榮，完全建立在林田山（舊稱森坂或摩里沙卡）的產業命脈上。





林田山事業所
(森坂聚落)

温泉線

平地線
(萬森線)

連結山與海的動脈：專屬森林鐵道「萬森線」

開通年份：

1939 年（昭和 14 年）。

軌距：

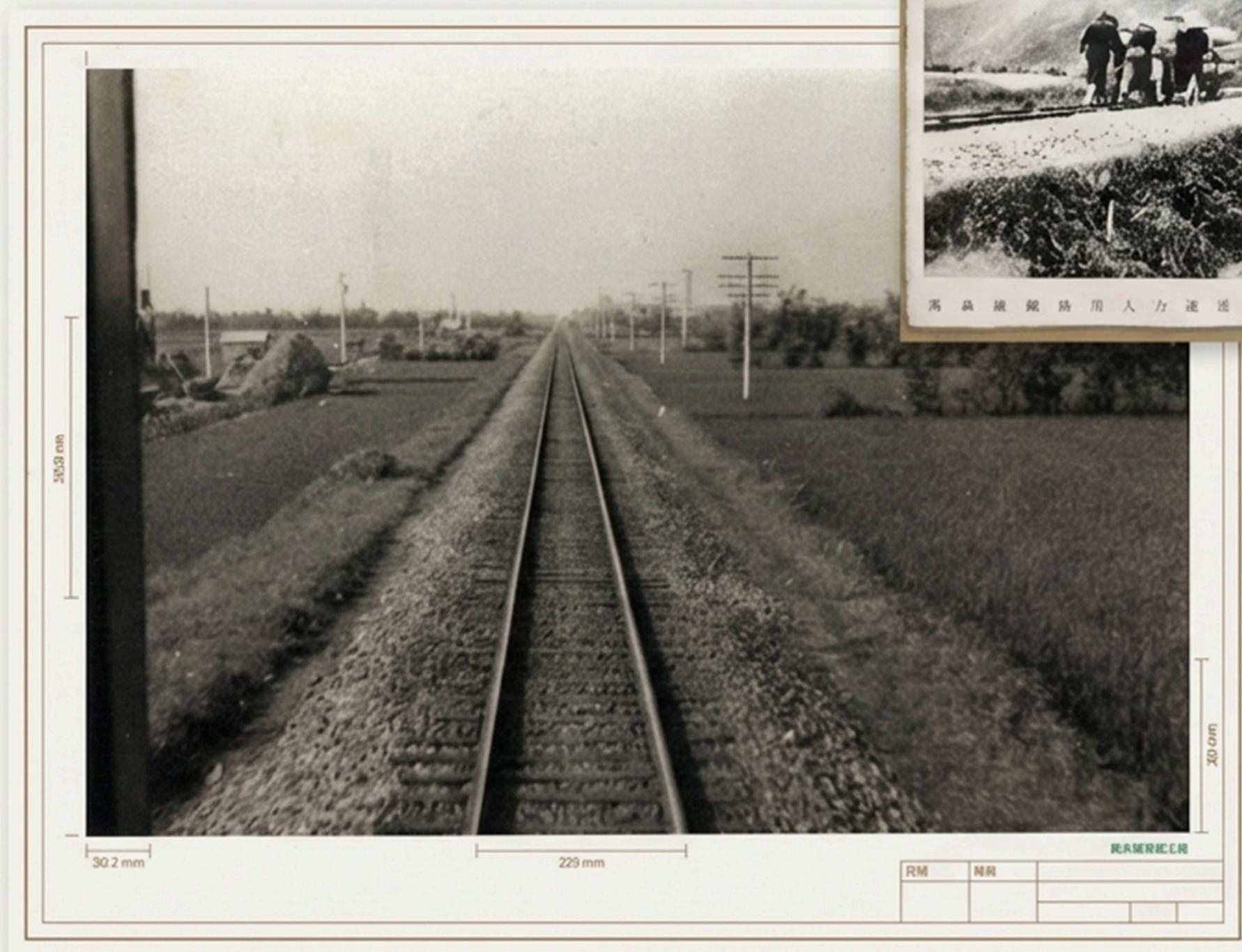
762 公厘（與當時花東線同規格的窄軌）。

長度：

全長約 2.5 公里。

功能：

直通林田山伐木基地（森榮），肩負運送木材、建設資材與員工眷屬出入的重任。



山與站的臍帶：萬森線



1 完工年份：1939年

3 全長：約 2.5 公里

林田山
(森榮)

萬榮車站

2 軌距：762公厘 (窄軌)

4 功能：運送原木、
資材與員工眷屬出入

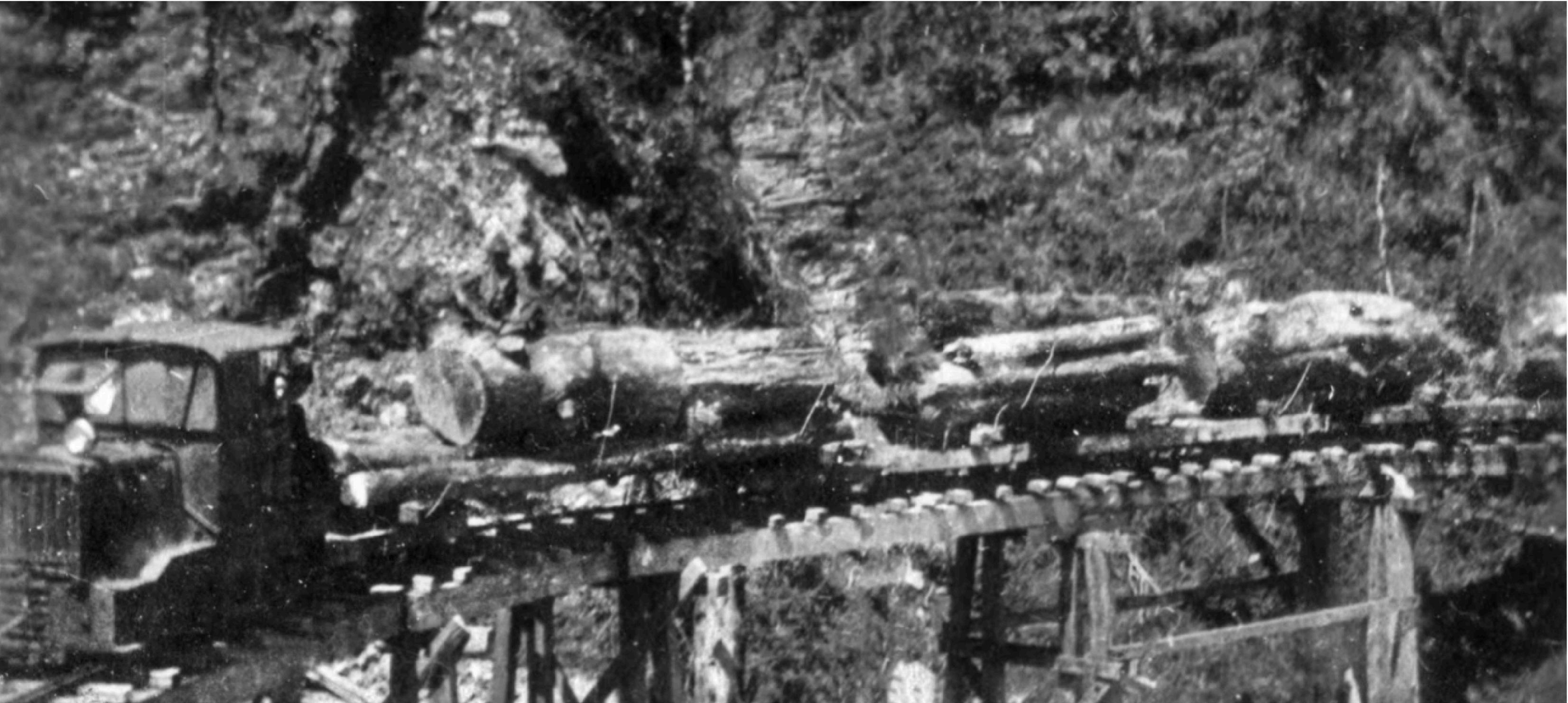


林田山火車設在萬榮站的月台



日治 林田山集材作業

當時砍伐後的原木





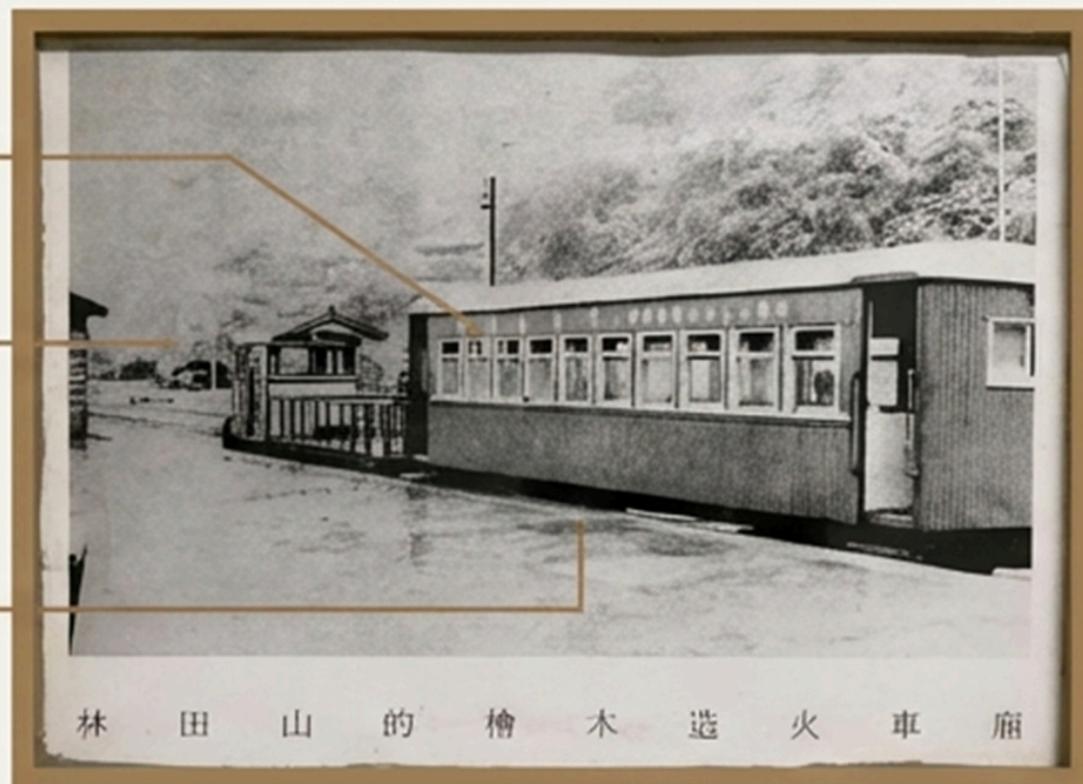
承載木材與家庭的 檜木車廂



雙重使命：相較於露天運材台車，這些客車廂提供了林場員工與眷屬絕對的安全感與庇護。

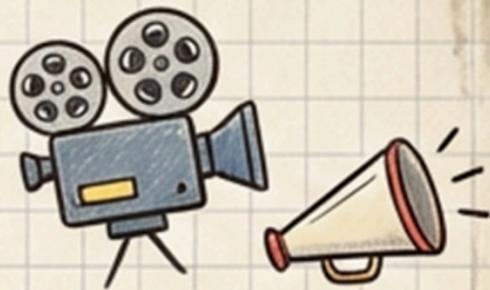
材質講究：客運車廂全用珍貴「檜木」裝釘。

日式工藝：車窗採用日式雙框窗設計。



歷史細節：因 762mm 窄軌設計，當時萬榮車站的月台高度特別低。

想像一下：花蓮的「小九份」



1960年代的林田山，超級熱鬧！山上有電影院、福利社、學校，住了將近 2,000人！大家稱那裡是「花蓮的小九份」。

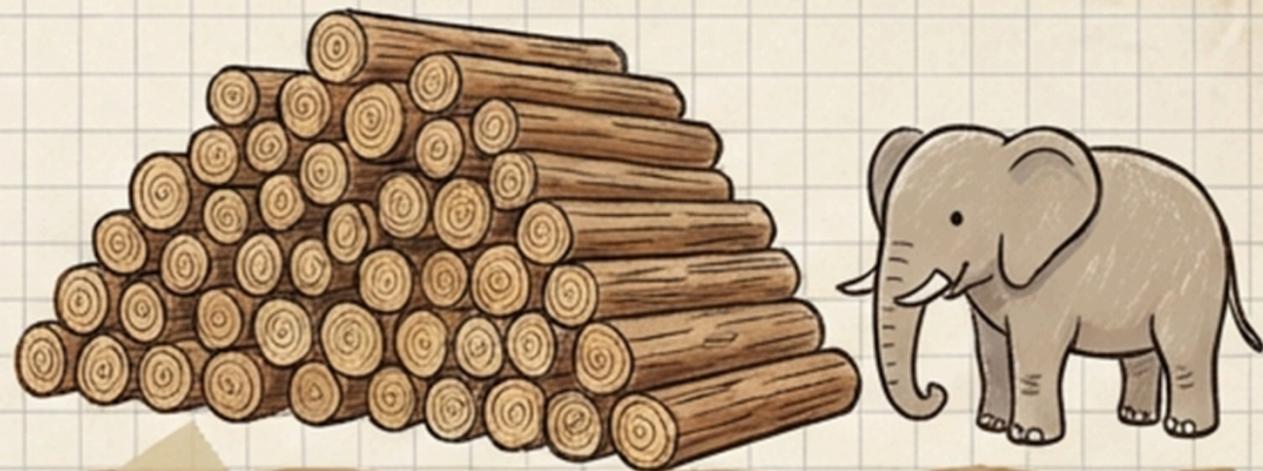


當時的萬榮車站有多擠？



每天有 700 人在這裡上車！

💡 偵探換算：想像一下，長橋國小全校同學加上爸爸媽媽，每天都在這個小車站擠來擠去！

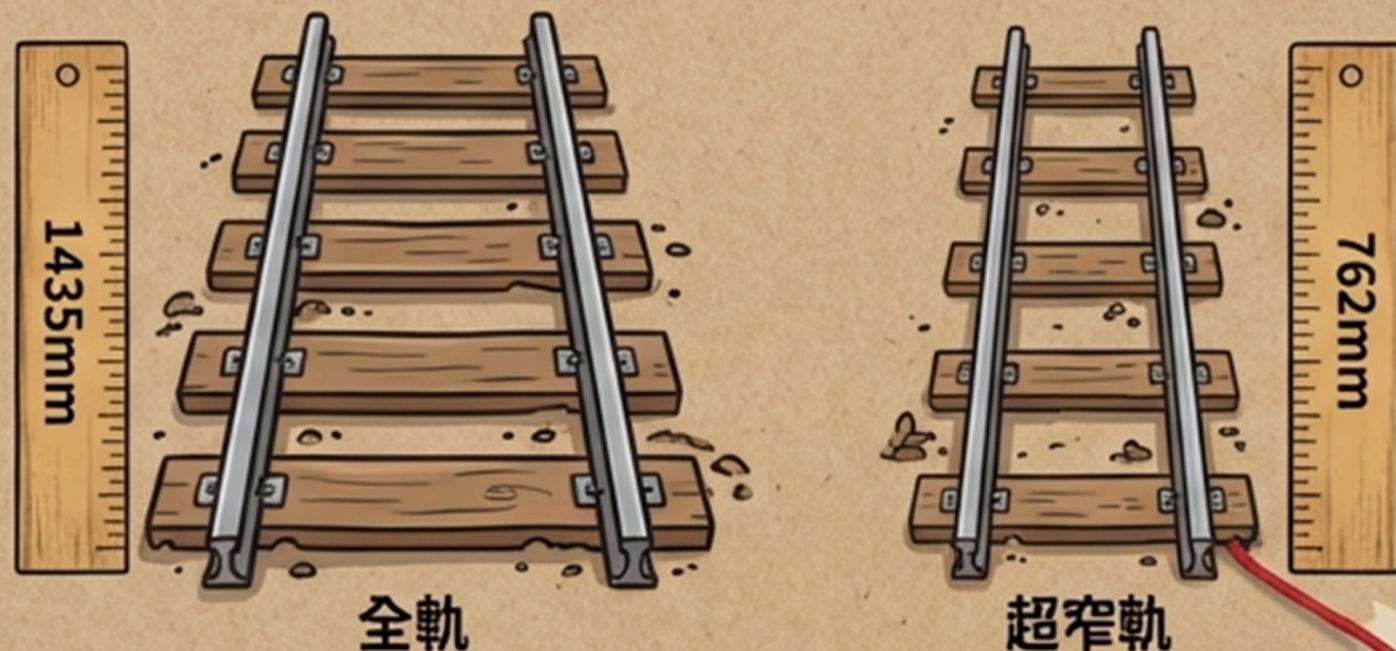


每天還要運送 150公噸 的木材！
(大約是 30 頭大象的重量 🐘)



人人稱羨的「林田山林場」

消失的魔法鐵道：「萬森線」



跟你們現在差不多大喔!



為了把木頭運下山，以前這裡有一條只有 2.5 公里長的專屬小火車鐵道，叫做「萬森線」。它的軌道超級窄(只有76.2公分寬)，就像遊樂園裡的小火車一樣！林田山的員工、阿公阿嬤，還有當時的小學生，都是搭這台充滿檜木香氣的木造小火車上下山呢。

樹木不砍了，
火車停駛的那一天...



到了1980年代，為了保護環境，台灣決定不再大規模砍伐森林。林田山的人搬走了，「萬森線」小火車的鐵軌也被拆除了。沒有了木材和滿滿的乘客，萬榮車站的木造老房子也被拆掉，車站突然變得好安靜、好安靜…… 最少的時候，一年甚至不到八千人搭車。

停駛的平地線（萬森線）

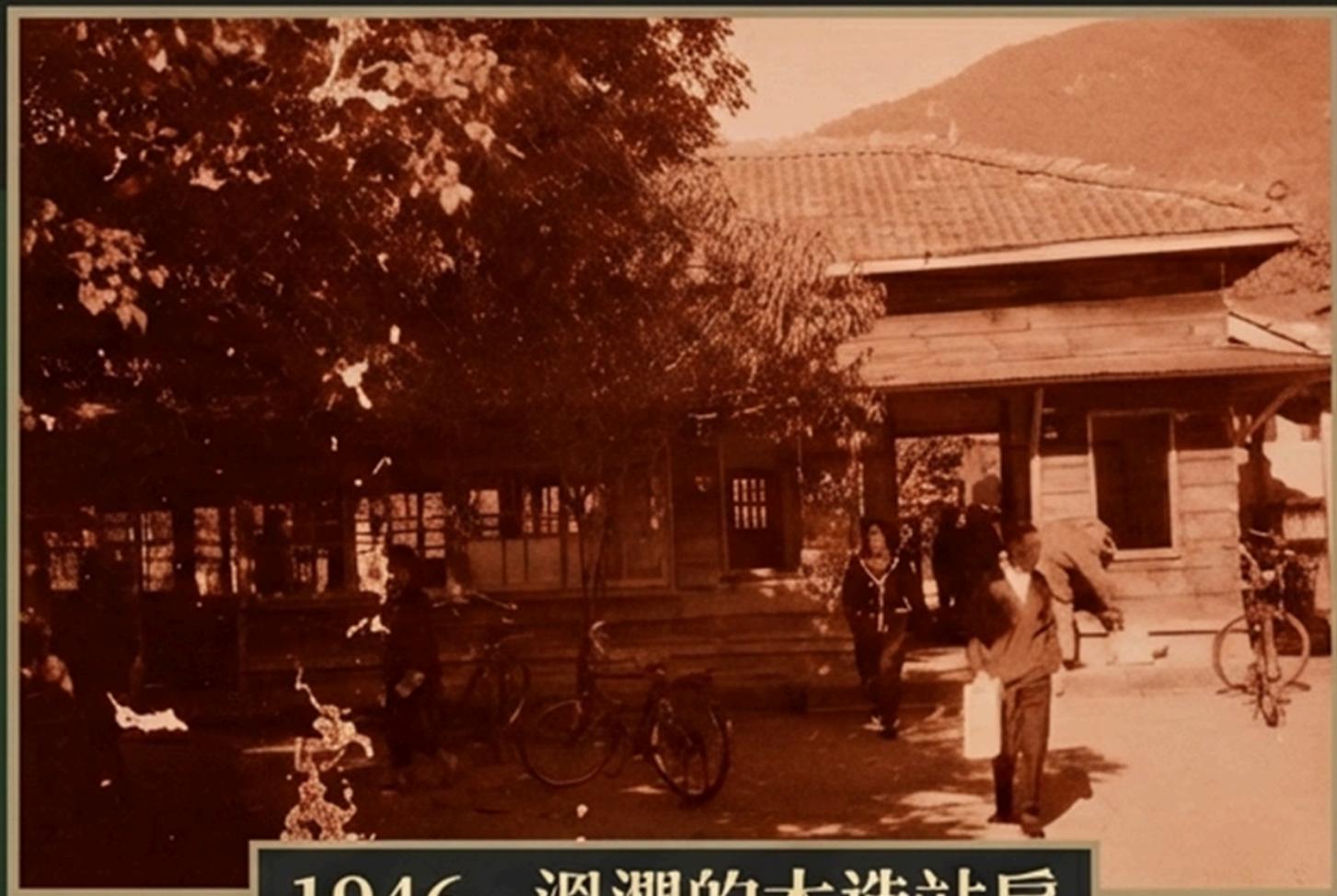


「平地線（萬森線）」也不再行駛

民國78年停駛

被抹除的木造記憶

1982年，為配合東部鐵路拓寬工程，建於1946年的日式木造老站房遭無情拆除，改建為冰冷的水泥建築，貨運業務也幾乎停擺。

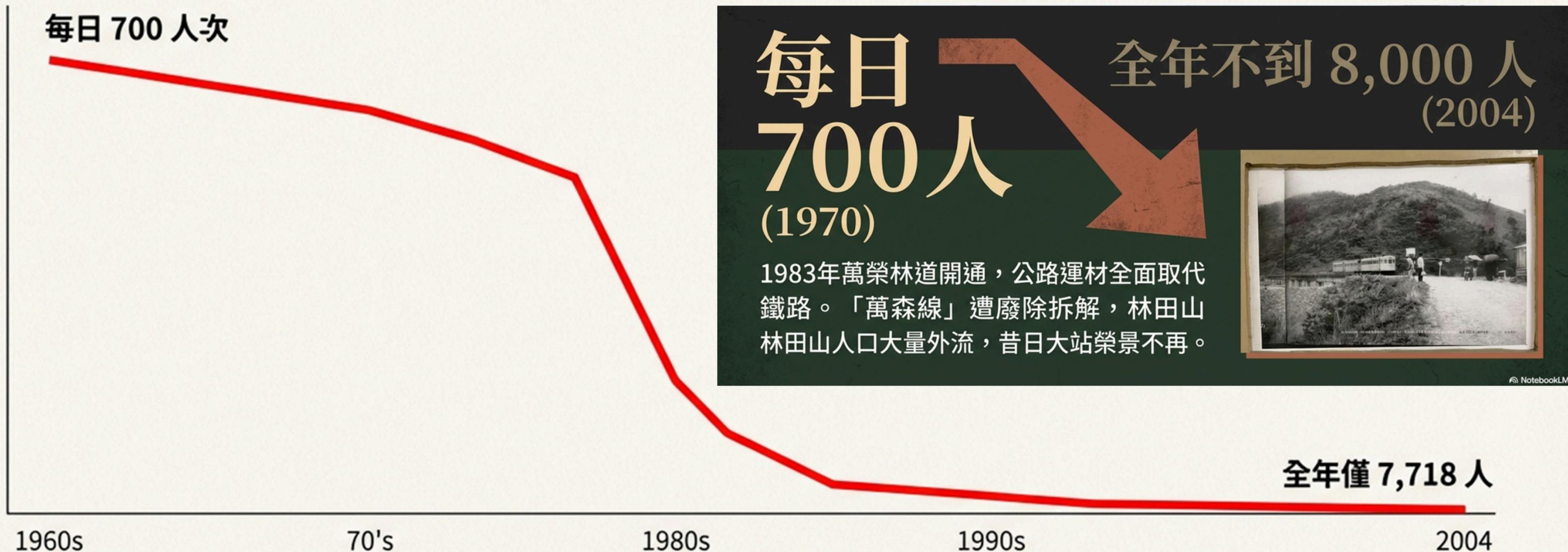


1946 - 溫潤的木造站房



1982 - 冰冷的水泥站房

空蕩的月台與消失的木造站房



運量雪崩：從全盛期每日 700 人次，暴跌至 2004 年全年僅剩 7,718 人。

站體拆除：建於約 1946 年的日式木造站房，因老舊與配合東線鐵路拓寬工程，於 1982 年遭到拆除改建為鋼筋水泥。

空間文藝復興：花東新車站運動



雙坡屋頂：仿造日式傳統建築外觀。

木造椽木：候車室與月台屋簷大量使用木材，致敬摩里沙卡的伐木記憶。

仿清水模石柱：結合架高基座與周邊綠銖松，融合現代與歷史感。

重生年份：2014年竣工。

藏在屋頂裡的「木頭密碼」

下次去車站，記得抬起頭往上看！

雙坡屋頂：像以前日本時代的木造房子一樣，能通風又遮雨。

成排的木造「椽木」(Rafters)：屋簷下這些一根一根的木頭裝飾，是建築師為了向過去「林田山輝煌的木業歷史」致敬的特別設計！這是一座把「回憶」蓋進屋頂裡的車站。

還有... 百年老松樹爺爺的守護

在萬榮車站旁邊，有一棵非常美麗的「百年老松樹」。
它站在那裡，看過1914年的阿美族人、看過運木材的小火車、看過客家爺爺奶奶的到來、也看過車站換新衣服。

它結合了旁邊的社區公園，讓現在的萬榮車站，變成一座有綠葉樹影、超級放鬆的美麗小站。





搶救林業靈魂：2021 木造車廂修復計畫

歲月的摧殘



林田山的檜木造火車廂

- **歲月的摧殘**：廢線後長期戶外展示，歷經風吹日曬與白蟻危害，木板嚴重腐朽。
- **專業還原**：歷時約 2 個月，依原始樣貌與顏色精準整修。

重獲新生



- **重獲新生**：2021 年（民國 110 年），林務局花蓮分署正式啟動修復計畫。
- **回歸故里**：修復完成的機關車與木造車廂已重返「林田山林業文化園區」，供後人追思。

木造林鐵重返榮耀

啟動搶救

2021年林務局花蓮分署正式啟動機關車修復計畫。

職人精神

專業團隊歷時2個月，嚴格依照車輛原始樣貌與顏色進行整修。

全新使命

修復後的木造小火車回到林田山林業文化園區，成為傳遞風光林業歲月的實體教材。



