

Tilt Railroad

臺南171線公路下，
拔林火車站的鐵道傾斜傳說

文——許坤鎮（渡拔國小校長）

鐵
道
傾
斜

曾 文 溪 的
1 0 0 個 故 事

0 0 9



火車對通勤族來說是相當便利的大眾交通工具。現在民眾所搭乘的臺鐵火車鐵路系統，主要是於日治時期所興建的，再於民國時期隨著各地經濟發展，而進行路線整修，進而有鐵路地下化、鐵道遷移等等的大型公共工程。

曾文溪中游北岸的拔子林，也有一個全臺特有少數的「無人管理車站」——「拔林火車站」，居民上下車全靠AI化的自動感應系統，即使沒有出示車票感應也能自由進出車站，但當地的居民都相當守法，不曾聽聞「跑票」的事情。

來到拔林火車站，一眼望去除了乾淨、清爽的月台環境，及橫渡曾文溪壯觀的鐵道大橋之外，最吸引人目光的，就是明顯東西側高低傾斜的月台及鐵道。一般來說，鐵道的規劃設計都是力求平穩，怎麼會出現這麼明顯的月台和鐵道傾斜呢？這一切就要從日治時期規劃鐵道路線時的一個傳說談起。

傳說，日治時期建設鐵路縱貫線南段從明治32年（1899年）自打狗（高雄）往北鋪設，隔年（1900年）打狗——臺南段開始營運，再隔年（1901年）向北沿伸至今善化火車站。接著向北的路線，原先預計將鐵道路線在臺南段規劃通過麻豆、鹽水區域。消息一出，兩地居民議論紛紛，支持者與反對者各有其為數不少的數量。其中，反對者中的地方豪族仕紳提出了一個相當壓倒性的論點：「龍穴將因此再次被破壞，並且永無翻身之日。」據傳說，當時有力的地方豪族仕紳提出：火車乃是以「煤火」為動力，火車車廂又是環環相扣連結，狀似龍形，以形以相而論，便是「火龍」。清朝時期，麻豆「龍喉」就因為是五行中「土龍」地龍穴所在，於乾隆

20年（1755年），巡台御使勘悉水堀頭是一靈穴，便利用行政策略，假建水堀頭之名，暗行破敗地理之實，以石車阻厄地靈，所以導致麻豆港淤塞，其通商貨運功能不再，加上當時天災、瘟疫不斷，使得原本繁華鼎盛的水堀頭、後牛潮一帶人丁銳減。人潮街市隨著地理環境的改變而遷徙。

所幸「土龍」地龍穴未被破壞殆盡，仍留有龍喉長湧泉一線生機。經過百餘年休養，如今（1900年），好不容易天時、地利、人丁已經又讓麻豆逐漸回到平順。

興建縱貫鐵路南段火車鐵道，若通過麻豆地區，「火龍」的軌道如同枷鎖鐵鍊，將再次困住「土龍」地龍穴靈，呈現「火龍」強壓「土龍」的地理形象。

如此地理風水將會使麻豆地龍穴靈永無翻身之日，再無生機之時。故麻豆地方豪族仕紳最終決議積極反對，再加上聽聞鹽水地方人士有同樣因擔心縱貫鐵路穿過鹽水，破壞當地風水，故而結合鹽水地方有力人士設法阻斷此規劃。

日本政府在多方地方人士遊說、阻撓下，因當時縱貫鐵路南段已興建至善化站（1901年），故在決定鐵道路線時，只好往東移規劃，讓鐵道先渡過曾文溪到拔林站後，再轉北方直向至新營站。如次規劃，鐵道在經過此處就必須呈現一個大彎折的形狀。興建時，基於物理向心力原理考量，在轉彎處外側（東側）建置偏高，內側（西側）建置偏低，故在拔林站興建好後（1901年12月），呈現現今拔林車站傾斜的形態。

參考文獻

陳明照等，《鹽水鎮誌》，台灣：鹽水鎮公所，1998。

林柄顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，台灣：國史館臺灣文獻館，2006。

戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島·臺灣鐵道》，台灣：國立臺灣博物館，2014。