

進香鐵道——北港路線

文／楊朝傑（國立臺灣大學歷史所博士生）



▲北港朝天宮。（太田猛，《臺灣大觀》，臺南新報社出版，1935年，225頁）

自清領時期以來，「進香」即為臺灣社會的重要信仰活動。當時全臺性的進香活動屬北港（今雲林縣北港鎮）朝天宮與南鯤鯓（今臺南市北門區）代天府的規模最為盛大；拜謁朝天宮媽祖的「北港進香」，更是每年農曆3月全臺民眾引頸期盼的盛事。清末的《安平縣雜記》載錄了當時進香的盛況：「三日，北港進香。市街里保民人沿途役人數萬人。日夜絡繹不絕，各持一小旗掛一小燈；燈上各寫『天上聖母北港進香』八字。」在那個交通不便的時代，數日的執燈步行表現了信徒對於媽祖最誠樸的信仰。日治時期以後，隨著全臺鐵路網絡的逐漸齊備，進香活動開始以嶄新的面貌出現。

1908年臺灣縱貫鐵路通車，加上各地輕便軌道鋪設，構築出臺灣西部平

原綿密的交通網絡，人們遠距離移動的時間得以縮短，跨區域的活動也不再困難，提供了進香活動發展的有利條件。據1918年嘉義廳北港支廳的調查資料顯示，各廳前往朝天宮拜祭媽祖的信徒人數將近150萬人，約占當年全臺總人口的三分之一。由於交通便捷、旅程縮短，加上臺灣社會形態的轉變，以及總督府對於旅遊活動的提倡，原本宗教性質濃厚的進香活動被添賦了旅遊、休閒的新價值。在此脈絡下，成就北港進香活動再次興盛。

交通條件改善，是造就北港進香興盛的關鍵因素之一。北港當地輕鐵軌道的鋪設最早始於1907年。北港街作為鄰近村莊的農產品及生活物資的重要集散地，每日輸出約有六十輛牛車的糖，以及輸入三十輛牛車的貨物。在大量物資輸運的考量下，由葫蘆墩（今臺中市豐原區）林慶生、大莆林（今嘉義縣大林鎮）及江文蔚等出資三萬圓成立春龍公司，開始經營北港通往打貓（今嘉義縣民雄鄉）連結縱貫鐵路的打北輕鐵。

打北輕鐵除了提供產業方面的需求外，更擔負疏運每年媽祖聖誕前後，由全臺湧入朝天宮的大量進香人潮，客運成為春龍公司重要獲益來源。具體來說，從打貓到北港的輕鐵有147輛臺

車，每輛臺車可搭載乘客4人、貨物500斤。在軌道鋪設初始的10個月，春龍公司獲利2,600餘圓，其中砂糖、米穀等貨運及媽祖祭典時的載客收益，每年約有兩成左右的營收。

大量的貨運及香客載運的需求，開啟北港地區鐵道鋪設的交通革命。1911年起，當地陸續完成三條私設鐵道建置，最早為北港製糖會社鋪設北港通往嘉義的「北港線」；之後，大日本製糖會社亦鋪設北港往斗南的鐵道，即「他里霧線」。此外，新高製糖會社在1914年併購春龍公司後，開始鋪設「新高糖線」，又稱「小梅線」。這條線路主要是由北港經大莆林至小梅（今嘉義縣梅山鄉），1913年大莆林至小梅段開通，翌年（1914）北港至大莆林段通車，此一線路的開通，不僅載運朝天宮的香客，甚至透過與縱貫鐵路的連結，也將新港（今嘉義縣新港鄉）奉天宮的香客納入該線客源，串聯起龐大的進香經濟。

戰後，原為日人資產的私設鐵道由臺灣糖業有限公司接收，戰爭時期受損的鐵道經過修繕後，恢復行駛於北港間



▲鐵道交通條件改善是造就北港進香興盛的關鍵因素之一。（圖片提供／國立臺灣圖書館）

的列車線路。不久，糖鐵也推出虎尾與嘉義區間的直通車，為配合北港進香的媽祖熱潮，臺糖更罕見推出僅停新港一站的對號列車。1960年代，北港與嘉義間每日載客約5,000、6,000人；淡季一日約22車次往返，媽祖進香期的旺季甚至可達每日32車次往復，可謂糖鐵北港線的全盛時期。

當時北港進香的香客相當仰賴這條糖鐵運輸，其中來自北臺灣松山慈祐宮的進香團，即是運用鐵道進香最典型的例證。據1964年中研院民族所宋龍飛的紀錄，慈祐宮的進香團香客約有1,054人，他們由松山搭乘臺鐵縱貫線經新竹抵達彰化站，轉乘糖鐵至鹿港天后宮參拜，在彰化南瑤宮休息一宿後，再經臺鐵縱貫線至嘉義，接著轉搭糖鐵北港線前往新港奉天宮，最後抵達北港朝天宮。不過隨著公路運輸的發達後，公路客運逐漸瓜分了糖鐵的客源。1972年臺糖停辦虎尾與北港間的客運，1980年北港與嘉義間的糖鐵班次僅剩一日三次的往返，至1982年全線停止載客服務。自此之後，糖鐵北港線的客運便走入歷史。☞



▲松山慈祐宮由進香鐵道前往北港朝天宮。（宋龍飛，《臺灣地區媽祖廟進香的兩個實例》，《民族學研究所集刊》，31期（1971.3），Plate VIII）