

风物 深度

《南方，寂寞铁道》：台湾最美丽、也最险峻的铁路，穿梭于此的人 | 导演专访

台湾人对铁道的情感何其浓郁，这是台湾人一起经历过的时代轨迹，也是台湾的文化认同，只是，被忽视了很久……



导演萧菊贞。摄：陈焯焯/端传媒

特约撰稿人 孙志熙 发自台北 | 2023-06-16

连结台湾屏东至台东的“南回铁路”，全长98.25公里，它因贯穿台湾的中央山脉南端，地形险峻、工程艰巨，全线有一半工程都在开山造桥。从1980至1992，这条铁路历时十二年完工；2014至2020年进行电气化工程，是台湾环岛铁路网中最晚通车、最晚电气化的一段。六月上映的纪录片《南方，寂寞铁道》，拍摄历时五年多，正是记录了这条路线横越数十年的铁道风景，与人文故事……

2020年12月22日，南回铁路电气化通车改点的前一天，大批民众携家带着、呼朋引伴涌入车站，抢搭隔日（翌日）就要停驶的、最后两个班次的“蓝皮普快”——这台无空调、可开窗的柴电列车，满载著1990年代以前台湾庶民的通勤与出行记忆。

就在发车前，司机员刻意鸣笛跟大家打招呼，众人以兴奋呼声回应，车厢里和月台上的人们尽管互不相识，仍欢欣雀跃地不停向彼此挥手。几位叔伯阿姨和穿梭在人群中的摄影机分享：“我小时候就是坐这种车上学的！”、“我以前在这里追过女朋友！”

说出这些话的同时，时光好像在他们的脸上倒流，瞬间活回了青春时代的少年少女。而镜头后方，是正在拍摄纪录片《南方，寂寞铁道》的导演萧菊贞。彼时彼刻，她拍摄南回铁路已进入第四个年头，只是在那时刻中的她还未知道：产制这部片的路途，至到那时，才刚走过一半。

但有一点，是萧菊贞很确信的，眼前这般盛况，十足验证了她最初的企图及观察——台湾人对铁道的情感何其浓郁，这是台湾人一起经历过的时代轨迹，也是台湾的文化认同，只是被忽视了很久。





《南方，寂寞铁道》记录下蓝皮普快车行驶的最后身影。图：何骏逸提供

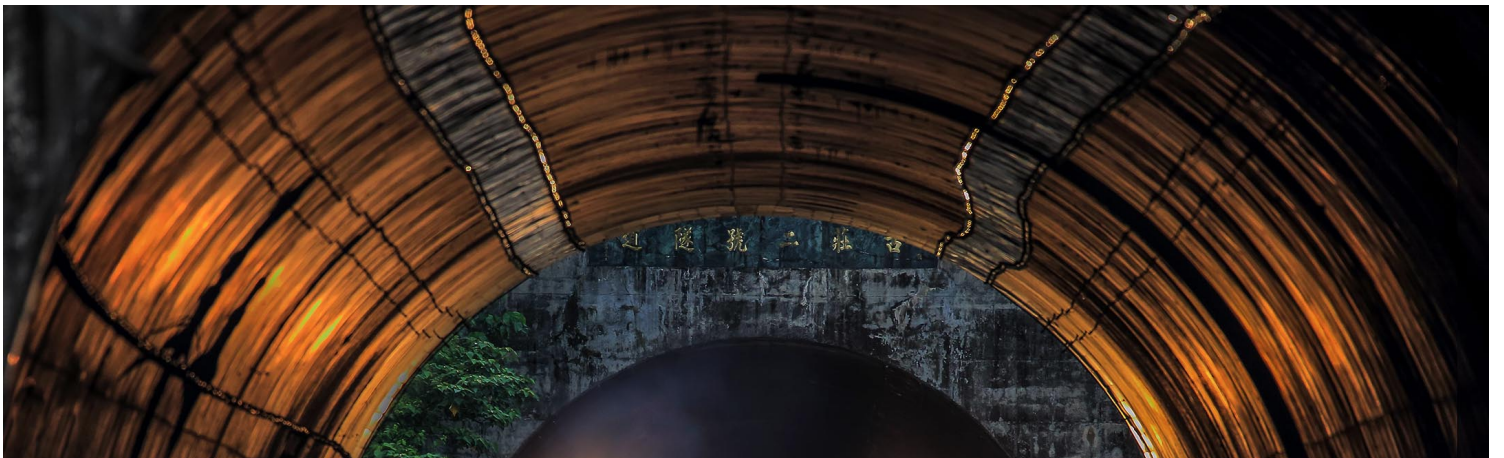
阅读台湾的切入点

没有电线杆、电车线遮蔽，纯粹只有火车与铁轨的绝景，很快就要永远消失。

1999年和2000年，未满三十岁的萧菊贞以《红叶传奇》、《银簪子》两部纪录片，连续获得两届金马奖最佳纪录片大奖。身心障碍者、退休的少棒队球员、退役老兵、台湾电影工作者都曾是她拍摄对象，近年她还担任过大爱电视台戏剧部经理，目前则任教于母校清华大学通识中心及人文社会学院。

少时从高雄北上读书，如今又经常往返于新竹、台北与父母居住的花莲，站在火车重度使用者的角度，她知道这是阅读台湾很好的切入点，很多聚落都是跟著铁路发展，许多县市最早的闹区也都是从火车站开始；她又举侯孝贤的三部电影《在那河畔青草青》（1982）、《恋恋风尘》（1986）、《悲情城市》（1989）为例：“他很意识到火车之于台湾的重要性，好几部电影都放火车进去，所以当我想留下台湾更多故事的时候，很直觉就想从铁道来看。”

2017年，萧菊贞起心动念，原本以环岛铁路为概念，开始田调之后发现题目实在太庞大，恐要花上十几年、拍好几部片才做得完。而就在此时，她得知南回铁路电气化工程已经开始，意即全台硕果仅存，没有电线杆、电车线遮蔽，纯粹只有火车与铁轨的绝景，很快就要永远消失，时间分秒进逼，她不加思索拿起摄影机，往南回直奔而去。





南回铁路穿越中央山脉南段，连接太平洋与台湾海峡两边的居民生活线，全长不到 100 公里却有 35 座隧道，再加上铁道沿线缺乏公路系统支援，因此对纪录片拍摄工作来说非常困难。图：何振宏提供

“那个地方没故事啦”

“对于历史上日本人计划建南回但打不通中央山脉，到国民政府来台规划了十次还是没办法执行……一条98公里的铁路是怎么搞了12年？”

拍摄南回铁路之前，萧菊贞对该地的人文风土就跟大多数台湾人一样，其实是相当陌生的；而这份陌生来自于，相比其它热门铁道有丰富的观光旅游书、兴建故事和媒体报导，关于南回的书写却少得可怜：

“只有一些重点车站的介绍，像金仑、太麻里、知本的泡汤旅游资讯，然后介绍枋寮有鱼塭跟莲雾，枋山有芒果，就这样。对于历史上日本人计划建南回，但打不通中央山脉，到国民政府来台，规划了十次还是没办法执行，最后拖到民国69年（1980）才开工，一条98公里的铁路是怎么搞了12年……这些都没有记录，连期刊论文都很少。”

对岛屿南端的普遍陌生还不打紧，她听到更多的是各种质疑与冷言冷语：“那个地方没故事啦，拍这个不会有票房。”、“那里就只有原住民部落跟深山啊！”、“要拍火车在台北拍就好，干嘛跑那么远那么累？”典型的北部思维。没人看好但无所谓，又不是第一天拍纪录片。

一开始，萧菊贞对本片的想像还算单纯，希望把电气化前原始的铁道地景全线记录一遍、找到人来说这边的历史，从相对边陲的南回出发，反观台湾整体的铁道文化。当时她想得比较抽象诗意、个人化一点；但随著长期深入的挖掘，故事一个个冒出，像萌芽的树苗愈长愈大，她也就一股脑埋头猛追。

拍摄计划从民国八十年开始，持续到九十二年，四年、五年，《南回》每年年初就出版，但做那个募资的过程中

拍摄计划从原定的两年，持续追加到二年、四年、五年，“本来今年年初就想发行，但做群众募资的过程中又有人提供新的素材，我其实可以喊停的，但还是希望片子有一个历史交代，所以又再修片，才拖到六月份，选了一个被好莱坞强片夹杀、台湾电影纷纷走避的档期，但说不定是我们的生机。”她带点自嘲，说拍这部片已经拍到有点疯狂的程度。



火车在群山、隧道、高架桥间穿梭，团队需出动多台摄影机，分组蹲点拍摄并即时回报。图：上善医文化工作室

南回线上来回移动的铁道员

这场访问，她耐心等候了三年，对方才终于愿意公开谈论这段往事。

打开任何事物都有正确方式，对萧菊贞来说，有一把为她打开南回的钥匙，那就是本片监制之一沈邑颖。这位台东医生有一名从台铁退休的病人张统明，张曾是南回铁路工务段的副段长，也是萧菊贞认识的第一个铁道员。在他引荐下，萧菊贞的铁道人际网迅速开展，认识了更多中、新生代的司机员。

当剧组想找到一个制高点，拍列车在山海间穿梭的辽阔画面，但地图上遍寻不著公路时，这些司机员不仅

亲自带他们爬山取景，还帮忙介绍了很多钻研摄影镜位的铁道迷。大家成了朋友，不时会关心拍摄进度，也慷慨提供剧组所需的资讯，这些可爱的人情，都让萧菊贞格外珍惜。

在这个阶段，纪录片暂名为《南回铁道员》，萧菊贞打算以这些在南回线上来回移动的铁道员为支点，藉他们的视角串联起整个故事。

要理解司机员视角，就得进到机车头跟拍他们的工作状态，然而老旧的机车头空间极小，摄影师跟大机器的脚架进不去，只能由萧菊贞拿著相机或手机，站在司机员身后50公分的狭窄通道上，抵著后方的电箱，局促地拍摄；这时谁也无心观赏车头风景，因为值勤的压力大过一切——台湾的铁轨是开放式轨道，任何东西包括人、动物、器械都可能闯入，而火车又长又重，煞车距离平均需要800公尺，加上南回铁路是上上下下的坡道，难度更高。

“听过他们讲曾发生的事故后，亲自上车时真的满紧张的，如果有什么东西卡在轨道上，机车头的人真的没地方跑。很多司机员遇到一次事故，就因此放弃这个工作，因为过不了心里那一关。”

所以当萧菊贞知道，负责电气化前夜间试车的主管吴奇泰，即是2006年南回“[搞轨案](#)”身受重伤的副驾驶时，就很希望能访问他走出创伤继续执勤的心路历程，不只是想让观众知道事发经过，而是能对这个职业有更多同理。这场访问，她耐心等候了三年，对方才终于愿意公开谈论这段往事。



“我面对的是人”

有些导演会强调自己的创作性要优于一切，但她不这么想，她更在乎与人交会时该拿捏的分际、保留的空间、彼此的敬重。

很多人问萧菊贞，为什么她片中的受访者在镜头前可以那么自然？她认为都是靠长时间累积下来的信任，“他们相信你，你也真心把他们当朋友，那采访就不单只是几分钟把故事说一说而已。”

就像这次她进到南回，一开始先记录地景、侧拍铁道员的工作，等到对每个人有足够的了解，才正式展开人物访问，“拍纪录片我有一个体认是，我面对的是人，我们跑进人家的生命花园逛一逛，可是我们会离开，人家还要继续守护他的园子。”有些导演会强调自己的创作性要优于一切，但她不这么想，她更在乎与人交会时该拿捏的分际、保留的空间、彼此的敬重，这也是她在拍摄过程中，能收获那么多友情与帮助的原因。

南回既是全台湾最美丽、也最险峻的一条铁路，要拍它自然不可能轻松，萧菊贞确实就遭遇了拍片以来，最复杂艰辛的一次现场调度。2018年2月底，台铁为推广铁道观光，祭出1941年制造的“蒸汽火车之王”DT668，第一次也是最后一次行驶尚未电气化的南回线全段。

得知这件铁道盛事后，剧组开始筹备拍摄计划，就为留下全方位的详尽记录，这宛如一场动员二十人的组织战。首先分配拍摄地段：为了拍火车行驶在山脉之间，剧组吃了很多苦头，因为南回进入山区后，铁路和公路相隔很远，虽然出动大小两组、飞不同高度的空拍机，但摄影师可以操作的定点若是车开不到的地方，就得徒步爬一两小时的山，去拍十几秒的火车通过画面。

当蒸汽火车从台东出发，空拍摄影师拍到了第一段后，就要立刻下山，飙车到枋山的鱼塢区，赶快把机器升空，等十分钟后过来的火车；再来要分配拍摄对象：要在机车头拍“开火车的人”，在车厢拍“搭火车的人”，在定点拍“火车通过特定车站”，还要拍“追火车的铁道迷”。

“大家把手机当对讲机在用，在车上的人通报车开到哪了、赶快开机，很怕错过。车头我自己掌镜，还请助理手边有什么器材都拿起来拍，角度越多越好。”萧菊贞说，她从来没遇过必须这样搏命追拍的片子。

但也因为剧组的勤奋认真，很多铁道员跟铁道迷看在眼里，愿意相助的人更多了。南回铁路的特色之一，是全程共有35座隧道，占总长度40%，这在拍摄上也成了一个挑战。在车站定点可以知道列车几点几分通过，可是在山里，要怎么计算火车钻出隧道的确切时间？经历过若干次失焦、错过的失败后，剧组靠著跟司机员培养出的熟稔，总算能拜托他们在出隧道前帮忙鸣笛通知，因此才拍到完美的画面。



《南方，寂寞铁道》纪录了熟悉的蒸气火车鸣笛声，以及已走入历史的蓝皮普快、柴联自强号、复兴号等旧型列车。图：上善医文化工作室提供

审查会上的老问题

“我做的对抗是更大的。那些看不起南部，觉得那里又老又旧、没故事没卖点的人，我把东西做好，让你们看到你们错了。”

时间来到2020年，萧菊贞找到了早年建造南回铁路的工程师，也采访到铁路沿线的聚落变化，影片素材已经远远超出铁道员的范围，但她不打算收手，选择继续深掘在地的人物故事。不过现实问题来了，拍摄的头三年，所有支出都是她自掏腰包，此刻手头上彻底没钱了，必须向外寻求资源，但是除了申请到国艺会

的“纪录片创作专案”补助外，接洽其它单位却碰了一鼻子灰：

“没有因为我是比较资深的导演，就比别人多资源，尤其是这部片找资金，相较我其它计划更辛苦，有一个很现实的原因是题材，很多人都不认为南回铁路对他们的形象有帮助，也不觉得有商机。”

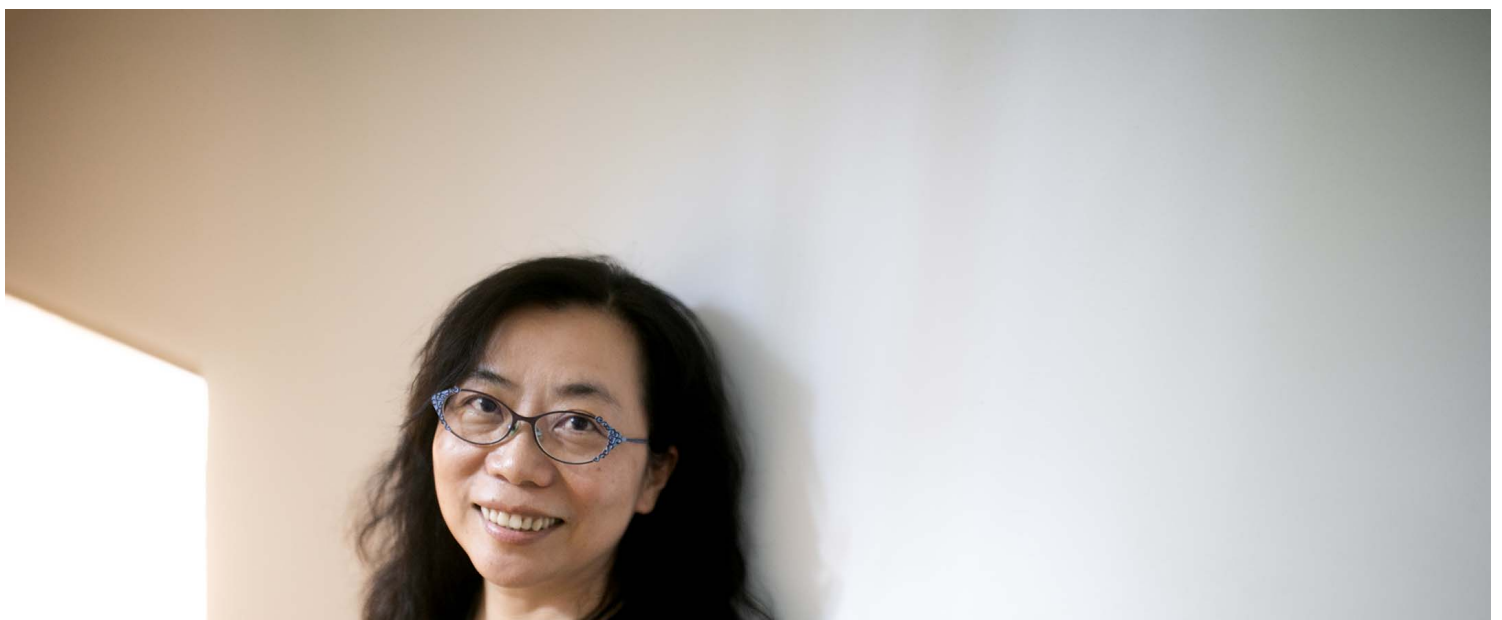
地方政府的金援呢？它们的规章要求提前数月交剧本，这对一直在拍、一直有变化的纪录片很不友善，审查会议上萧菊贞又老是被问，这部片有什么观光效益？“没有拍到最后，我不知道怎么回答。”毕竟，在剧组无数次搭乘蓝皮普快的经验中，车厢总是冷冷清清，只有个位数乘客，是直到它停驶前的一个月，来道别留念的人潮才蜂拥而至，根本预料不到会有这股风潮，也没想到最后电气化工程要提早完成，大幅压缩到原定的拍摄时程。

过程中很多未知数，无法确定会不会有个好结果，而这部片就是必须回到扎实的纪录片方法、蹲点跟拍到最后，没办法透过形式去偷懒，“我不是一个很会推销自己的导演，这是我的罩门，但是不断被拒绝，也显示了大家很没有文化自信。”

更有甚者，是怀疑这部片是不是在帮台铁说话？萧菊贞哭笑不得地回应，铁道文化不是台铁的，是人民的；台铁只是交通营运单位，只管火车营运，不管我们的记忆文化。“我一路上拍了那么多故事，没有一个是台铁提供的，我知道有人觉得台铁很多争议、制度需要改变，但我拍这些有我自己的动机。”

纪录片常被认定要有强烈的冲撞与批判，这看法萧菊贞并不反对，但并非在沸沸扬扬的议题上叫骂才是批判，“我花了五年的时间，把大家看不见、忽略、遗忘的故事找出来，我觉得我做的对抗是更大的。那些看不起南部，觉得那里又老又旧、没故事没卖点的人，我把东西做好，让你们看到你们错了。”

以不服输的毅力，她只想证明这个题材有价值，也提醒人们别以都市本位去否定他者。





导演萧菊贞。摄：陈焯 /端传媒

两首歌，三十年的巧合

“如果纪录片可以帮不同世代的观众把断裂的线接上，也是一种文化传承，我觉得我们这代应该更努力，多留一点东西下来，不然未来的年轻人怎么知道台湾其实很丰富？”

“整个制作过程都很艰辛，最顺的就是配乐。”配乐不只顺利，途中还发生两次神奇的巧合。萧菊贞和老友陈明章敲定配乐合作后，某天她驾车在高速公路上，音响放著已经听过无数遍的《陈明章的音乐—现场作品II》专辑，一句歌词突然如雷贯耳：“知本到大武的南回铁路今年要通车了”，她瞬间惊呆，陈明章有唱过南回铁路？！

车开到定点，她立刻致电陈明章的太太（也是他的经纪人），表达想在片中使用这首〈花东海岸〉的强烈希望。而因原版歌词只写到大武站，为电影新录的版本特意把全线补完，多加了一段到枋寮的歌词。

第二次巧合，则是为了衬托片尾民众的热情，需要一首比较动感的歌，萧菊贞想来想去，还是罗大佑的〈火车〉最适合，她又打给作词人好友李坤城（于今年四月逝世），没想到他竟在电话中激动表示：“这首歌就是为了南回通车写的！”萧菊贞已经不是惊吓，而是觉得太神了，两首歌的创作者在同一时期被相同事件触动，两首作品又在三十多年后，命运似地在这部纪录片中相遇，双双做为主题的历史见证。

《南方，寂寞铁道》是萧菊贞首次尝试群众募资，从行销宣传面而观，的确有暖身预热的效果，但她对此做法持保留态度，因为拍这部片走到最后阶段，已经扛了太多金钱和精神压力，身心都在非常疲惫透支的状态，却得再花心力去讨论、设计众多回馈品，她认为不是自己擅长的事。“我1990年代拍片是这样到处募款，到2023年了还是要走这条路，整个社会对文化书写、记录的意识，我觉得没有改变太多。”有



《南方，寂寞铁道》。图：上善医文化工作室提供

近年纪录片领域比较强调个人化与创新，奖项的鼓励方向也是如此，导致大家都很努力想展示与表现自己，这让她不禁忧心，属于文化的、全民的，需要蹲点挖历史的大题目，会不会愈来愈少人愿意做？“我在这部片里把自己退到更后面，想让大家看见南回的历史和在地努力的人，这些硬题目我觉得需要拍，可是会发现在目前的风气下，自己被挤压在很奇怪的位置。我们做都那么辛苦，后面的人怎么敢来走这条路。”

有没有办法可以让纪录片工作者专心把力气放在创作跟拍摄？这是她结束这趟六年的制作旅途后，留下的深沉探问。

这类探问大概永远不会结束，但她心中也有愈发清晰的部分。近几年在清华大学任职副教授，密切与大学生接触，她自认很能跟年轻人打成一片，也有助教、毕业生来参与《南方，寂寞铁道》的拍摄，其中一人听过了南回的工程故事，再经过南回线隧道特别有感，觉得好像穿梭时光隧道；另一人原本只搭过捷运、没搭过火车，来剧组协助后，发现火车好迷人。

这些直观反应，让萧菊贞很清楚知道，年轻人不是对土地无感，端看上一辈有没有留下历史交到他们手上；他们对台湾陌生，是因为上一辈没有让他们好好认识台湾。“如果纪录片可以帮不同世代的观众把断裂的线接上，也是一种文化传承，我觉得我们这代应该更努力，多留一点东西下来，不然未来的年轻人怎么

知道台湾其实很丰富？”从大学四年级拍第一部纪录片起，至今恰好满三十年了，这是萧菊贞现阶段的自我期许，也会是她从今而后，重要的创作动力。