

Formosa 發現台灣系列

圖文卷 9

台

夢

劉文駿、王威傑、楊森豪◎著

百年台灣鐵道

One Hundred Years of Railway
in Taiwan

台灣鐵路局局長 黃德治

中華民國鐵道文化協會常務理事 鄭銘彰

鐵道攝影家 古仁榮

聯合推薦

百年台灣鐵道

- 作者 劉文駿、王威傑、楊森豪
美術設計 黃子欽
總編輯 王思迅
主編 張海靜
特約編輯 楊如萍
行銷企劃 黃文慧
發行人 蘇拾平
出版 果實出版
電話 (02)2356-0933
傳真 (02)2327-9210
發行 城邦文化事業股份有限公司
地址 台北市愛國東路100號1樓
網址 <http://www.cite.com.tw>
電話 (02)2396-5698
傳真 (02)2391-9882
郵撥帳號 18966004 城邦文化事業股份有限公司
香港發行所 城邦(香港)出版集團
地址 香港北角英皇道310號雲華大廈4字樓504室
電話 (852)25086231
傳真 (852)2578-9337
新馬發行所 城邦(新馬)出版集團
地址 Penthouse 17, Jalan Balai Polis, 50000 Kuala Lumpur, Malaysia.
電話 (603)2060833
傳真 (603)2060633
印刷 成陽印刷股份有限公司
出版日期 2003年9月初版
定價 380元
ISBN 986-7796-11-X
有著作權 翻印必究

*感謝台灣鐵路局、古仁榮先生、高偉鈞先生在鐵道照片方面的協助。

百年台灣鐵道／劉文駿、王威傑、楊森豪著・
——初版・——台北市：果實出版：城邦文化發行・
2003〔民92〕
面：公分

ISBN 986-7796-11-X(平裝)

1. 鐵路 - 臺灣 - 歷史

557.259

92014837

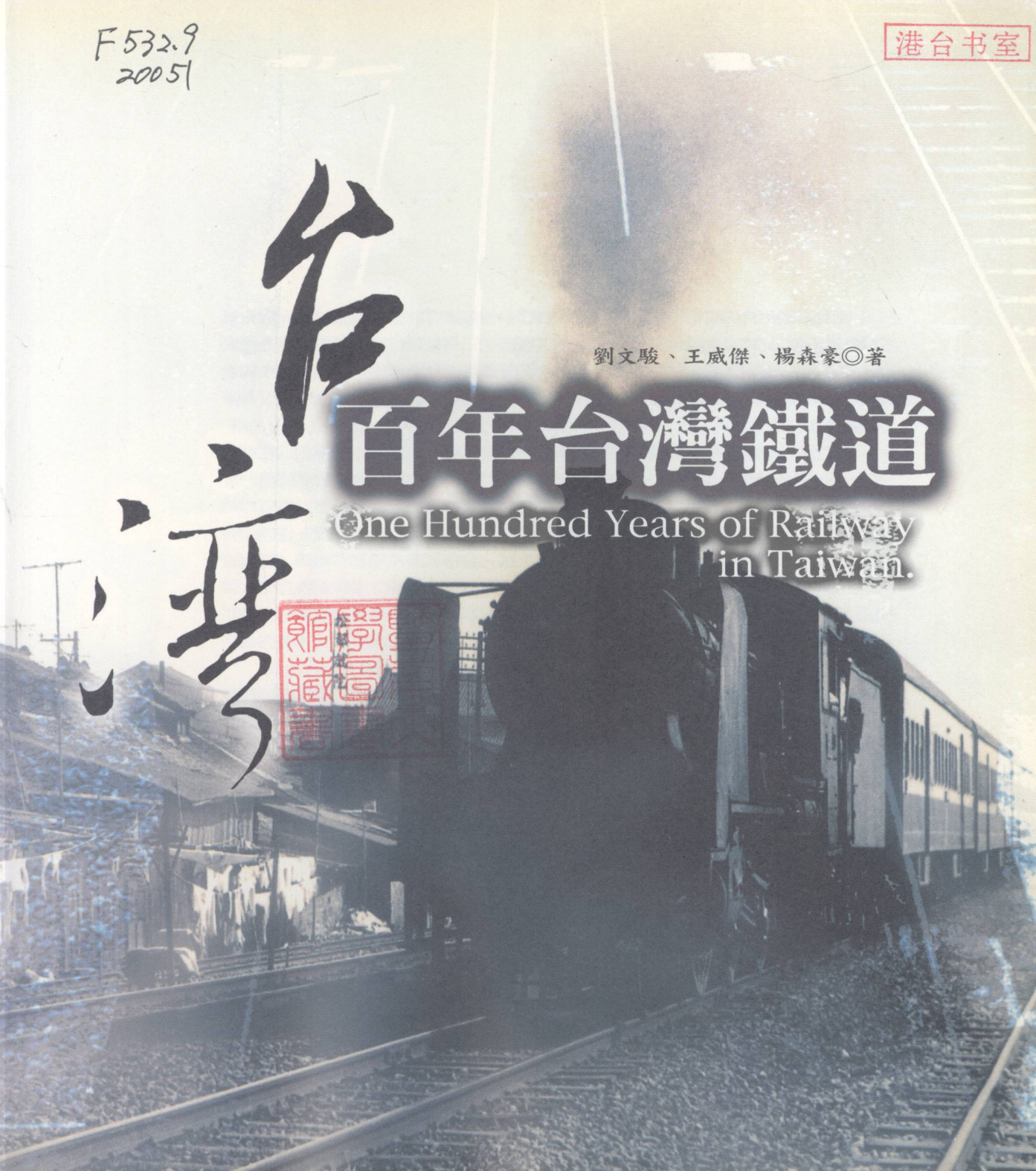
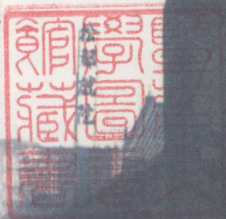
F532.9
20051

港台書室

劉文駿、王威傑、楊森豪◎著

百年台灣鐵道

One Hundred Years of Railway
in Taiwan.



作者序

從清末劉銘傳興築第一條鐵路開始，到日本領台後有計畫地擴張建設，戰後國民政府重建並完成環島鐵路，台灣鐵路總共歷經了三個世紀一百餘年的時間才達到今天的規模。在台灣鐵路的全盛時期，包含官營鐵道、私營鐵道以及人力推動的台車軌道，估計全台灣有超過五千公里以上的鐵路遍及各地，這使得台灣一度有著「鐵道王國」的美譽。

鐵道是台灣成為今日面貌的重要因素，在鐵道興築完成之前，從南到北可能要花上一個月的時間，到福建、廈門反而還比較容易。鐵道出現後打破了這樣的態勢，其中尤以日本領台期間首要的交通建設——縱貫線鐵路，影響最鉅。縱貫線的完成，使得台灣南北交通得以一氣呵成，打破以往各地自成一局的情況，使得台灣得以化成一個整體大區域。接續興築的其他鐵路，包括私營鐵道和台車線，更以縱貫線這條交通大動脈為主軸，深入各個地方，讓台灣的交通在二十世紀初獲得大躍進。鐵路的出現不僅改善各地交通，也影響人口的移動和城市聚落的發展，促進了產業的開發和區域分工，更溝通了各地人們，促進了彼此的文化交流。早期台灣各方面的發展可說是無一不受鐵路的影響。

如今鐵路交通雖然已經式微，不過這並不代表鐵路是落伍的交通工具，相反地，在我們追求「綠色矽島」的同時，低耗能、低環境衝擊的鐵路，才更應該受到重視。在與縱貫線鐵路完工的一九〇八年相隔近一百年後的二〇〇五年，台灣高鐵即將通車，鐵路是否能在廿一世紀的今天，再度影響整個台灣，重新扮演重要的交通運輸角色，是值得我們期待的！

台灣百年來鐵道的歷史向來缺乏專著，將近百年前成書的《台灣鐵道史》，是當年台灣總督府鐵道部在縱貫線完工後，鉅細靡遺地將整個縱貫線興築始末完整記錄下來成書的，其中也包含了清朝興建的台灣鐵路。這部三大冊的鉅作，可說是後人研究廿世紀初年台灣鐵道發展的重要參考史料。

本書嘗試著以較有趣、較輕鬆的角度來觀察台灣鐵道百餘年來的歷史發展，不



能說是台灣鐵道史的專門性著作，畢竟我們三位不僅資歷尚淺，在面對龐雜紛亂的眾多資料時，也常深感困惑，不知從何下筆，真正的鐵道史著作還是需要專門研究的學者來編纂。另外本書雖名為《百年台灣鐵道》，不過很可惜的是，因為篇幅有限，我們僅能針對國營的鐵道（從清政府、日本時代的鐵道部，以迄戰後台鐵所管轄的鐵路）進行論述，即使如此，其中或許仍有遺漏，無法將歷史上的大小事件交代完整，這些我們至今仍感到十分遺憾，未來希望能持續研究、發掘，也期望更多人共同來為台灣鐵道歷史寫下更完整詳盡的記錄。

鐵道對台灣這塊土地的影響雖然這麼大，但真正讓我們對鐵道的歷史發生濃厚興趣的，還是因為我們本來就是群喜歡鐵道、瘋火車的鐵道迷。很多人常問，怎麼會喜歡火車呢？這恐怕是因為從小住在鐵道旁邊，看著火車來來往往，聽汽笛聲有如家常便飯一樣，耳濡目染下造成的。我們三個人成長的過程正好是台鐵由盈轉虧，支線鐵路「一年拆一條」的時代，或許因為錯過了這些，讓我們更珍惜對於鐵道的記憶，更有種追索過往的衝動，也因此對於鐵道相關歷史有著濃厚的興趣。

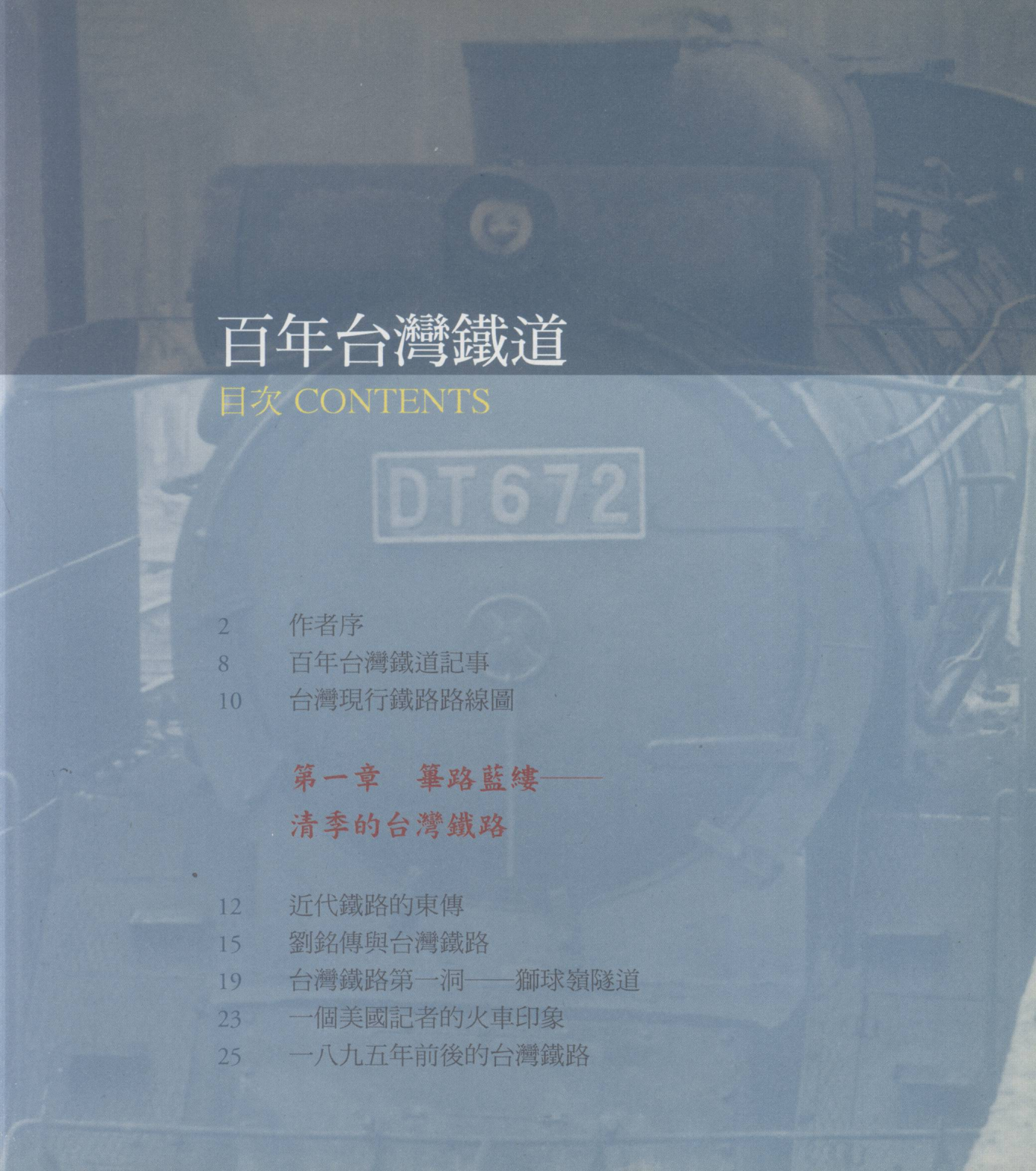
我們三個人相識於台大火車社，社團自一九八九年創立至今已十多年了，從最早的前輩：鄭銘彰、黃智偉、李偉智、洪致文等學長創社以來，這裡就是許多熱愛鐵道、熱愛台灣的年輕人聚首之處。兩年前，在一個偶然的機會下，我們三個開始寫作這本書，憑著一股年輕的傻勁、熱情，雖然寫作過程中挫折不斷，也深深感覺到自己對於鐵道研究仍然不足。這本書的定稿出版，除了完成我們為台灣鐵道留下記錄的心願，也希望能夠拋磚引玉，讓更多人注意台灣鐵道的歷史並且投身其中，更希望藉此勾起大眾對於台灣鐵道的感情，不管是飛快車小姐還是排骨便當、車站、鐵軌、平交道，台灣人的生活和共同記憶早已經在無形間和鐵路緊密相連，切也切不開。

兩年來，我們從學生身份寫到畢業，整本書從構思到完工，竟然花了如此長久的時間，如果不是這麼有耐心的出版社，或許這一本書就要胎死腹中了。能夠完成

這本《百年台灣鐵道》，最要感謝的是羅凡怡小姐的引薦，和能夠忍耐我們拖稿兩年的王思迅王大哥，以及果實出版社的編輯群協助。另外還要感謝黃智偉學長，在寫作之初承蒙其指導並且提供相關珍貴資料；還有同樣是學長的中華民國鐵道文化協會常務理事鄭銘彰先生，總是能夠適時地提供幫助及諮詢服務；另外還有台灣鐵道攝影界的老前輩古仁榮先生，慷慨借出他早年所拍攝的珍貴火車影像。除此之外，還有能夠忍受我們不務正業瘋鐵道玩火車的家人們，以及台大火車社的學長、學弟妹們，幾年來和我們在台灣各地一起「追火車」、「買車票」的同伴們。總之這本書要感謝的人實在太多了，絕非短短的幾行文字可以表達，在此僅以本書獻給所有給予我們幫助、鼓勵的人們！

劉文駿 王威傑 楊森豪





百年台灣鐵道

目次 CONTENTS

- 2 作者序
- 8 百年台灣鐵道記事
- 10 台灣現行鐵路路線圖

第一章 筆路藍縷—— 清季的台灣鐵路

- 12 近代鐵路的東傳
- 15 劉銘傳與台灣鐵路
- 19 台灣鐵路第一洞——獅球嶺隧道
- 23 一個美國記者的火車印象
- 25 一八九五年前後的台灣鐵路

第二章 承先啟後——

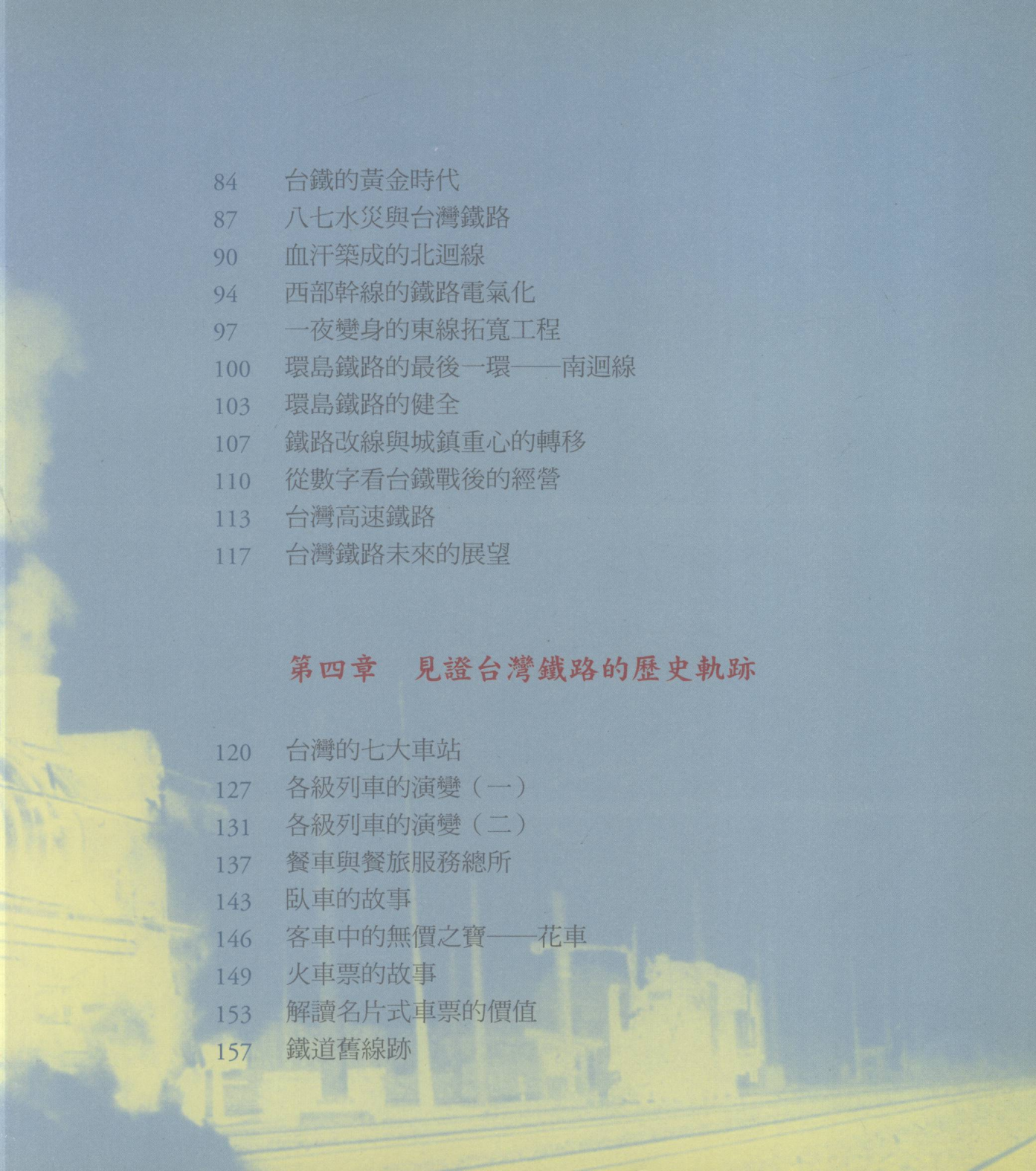
日本時代的台灣鐵道

- 30 官營還是民營？——縱貫線興築前的官民營紛爭
- 34 縱貫線鐵道的興築
- 38 縱貫線鐵道全通大典
- 41 日本人的環島鐵道網大夢
- 43 環島鐵道網的初步形成（一）——台東線
- 47 環島鐵道網的初步形成（二）——宜蘭線與潮州線
- 50 縱貫線通車的影響
- 55 滯貨事件與海線的興築
- 58 全台第一的台灣鐵道旅館
- 62 「泡湯用」新北投支線
- 65 一九三〇年代的台灣鐵道網
- 68 一九三五年新竹台中州大地震

第三章 再造新機——

光復迄今的台灣鐵路

- 72 太平洋戰爭後的台灣鐵路
- 76 動亂的台灣鐵路
- 80 戰後台鐵的復員與建設

- 
- 84 台鐵的黃金時代
87 八七水災與台灣鐵路
90 血汗築成的北迴線
94 西部幹線的鐵路電氣化
97 一夜變身的東線拓寬工程
100 環島鐵路的最後一環——南迴線
103 環島鐵路的健全
107 鐵路改線與城鎮重心的轉移
110 從數字看台鐵戰後的經營
113 台灣高速鐵路
117 台灣鐵路未來的展望

第四章 見證台灣鐵路的歷史軌跡

- 120 台灣的七大車站
127 各級列車的演變（一）
131 各級列車的演變（二）
137 餐車與餐旅服務總所
143 臥車的故事
146 客車中的無價之寶——花車
149 火車票的故事
153 解讀名片式車票的價值
157 鐵道舊線跡

百年台灣鐵道記事

◆台北基隆間鐵路完工。



◆成立「全台鐵路商務總局」，台北基隆間鐵路開工。

◆日本在簽訂馬關條約後領有台灣，修繕清季舊有鐵路後進行臨時運輸。

◆縱貫線鐵路完工，十月在台中公園舉行盛大的縱貫線全通式典禮。

◆下淡水溪橋竣工，鐵路通到屏東市街。急行列車登場，台灣鐵路首度出現「快車」。



◆淡水線完工。

◆開行基隆高雄間夜行列車。

◆台灣鐵路第一個隧道——獅球嶺隧道竣工。

◆台北新竹間鐵路完工。

◆台北新竹間改良線完工。

◆基隆高雄間長途列車加掛食堂車，為台灣鐵路「餐車」的濫觴。



◆縱貫線鐵路自南北兩端分別開工。基隆台北間改良線完工。總督府轄下成立鐵道部。

◆因應日俄戰爭爆發，緊急修建伯公坑與豐原間的輕便鐵道，使縱貫線全線南北勉強通車。

◆東勢線完工。八七水災，台鐵多座橋樑中斷，鐵路南北運輸受阻。

◆西部幹線鐵路電氣化全線完工。

◆宜蘭線鐵路擴建工程全線完工。

◆台北市華山萬華間鐵路地下化完工，台北新站啟用。餐車停駛。

◆莒光號登場。

◆復興號正式登場。

◆觀光號登場。

◆光華號登場，台北高雄行車時間再縮短為四小時四十五分。



◆自強號登場。

◆北迴線完工通車。

◆東線鐵路拓寬工程完工。

◆淡水線停駛。



1887

1890

1891

1893

1895

1899

1901

1902

1906

1908

1911

1912

1914

1959

1961

1965

1966

1970

1973

1979

1980

1981

1982

1986

1988

1989



◆台東線鐵路第一階段：花蓮玉里間完工。

◆台東線鐵路全線完工（花蓮—台東）。

◆屏東線（高雄—枋寮）全線完工。

◆鐵道部收購平溪線成為官營鐵道。

◆內灣線全線完工。銘傳號、成功號登場，台鐵列車首度出現名號。



◆飛快車登場，台北高雄行車時間僅需五小時三十分。

1916 1917 1922 1924 1926 1927 1929 1935 1938 1941 1945 1947 1949 1951 1953 1956

◆海線鐵路完工。

◆鐵道部收購集集線成為官營鐵道。

◆新竹台中州大地震，台中線（山線）鐵路因災情慘重而中斷。

◆二次大戰結束，日本投降，行政長官公署成立台灣鐵路管理委員會，負責接收台鐵。

◆台鐵收購新店線。

◆台鐵廢除客車等級制。

◆新北投支線完工。

◆草嶺隧道完工，宜蘭線鐵路全線通車。

◆台中線（山線）復興工事完工。



◆九二一大地震，集集線因受災嚴重停駛。

◆台灣第一條捷運——木柵線通車。

◆餐車重現於新型推拉式自強號上。

◆台灣高鐵通車。

◆東勢線停駛。南迴線鐵路完工。

◆集集線恢復通車。坐落於市區的台東站廢止，台東新站更名為台東站。

◆北迴線電氣化通車。



◆新山線完工，最後一段舊山線（三義—后里）走入歷史。蒸氣機車CK101復駛。

台灣現行鐵路路線圖



台灣鐵路興建時期示意圖



(客運路線)

A vintage steam locomotive is positioned on a railway track. The locomotive is dark-colored with a prominent smokestack and a large cab. The words "電製" (Electric Manufacturing) are visible on its side. The scene is set during sunset or sunrise, with a warm, golden glow illuminating the sky and the train. The tracks lead into the distance, and the overall atmosphere is nostalgic and historical.

第一章

筆路藍縷

——清季的台灣鐵路

近代鐵路的東傳



◆鐵路在十九世紀正式登場，為人類的交通運輸帶來劃時代的革命。縱橫交錯的鐵路不僅溝通了各地的人事，更帶領全球社會經濟進入一個新的境地。

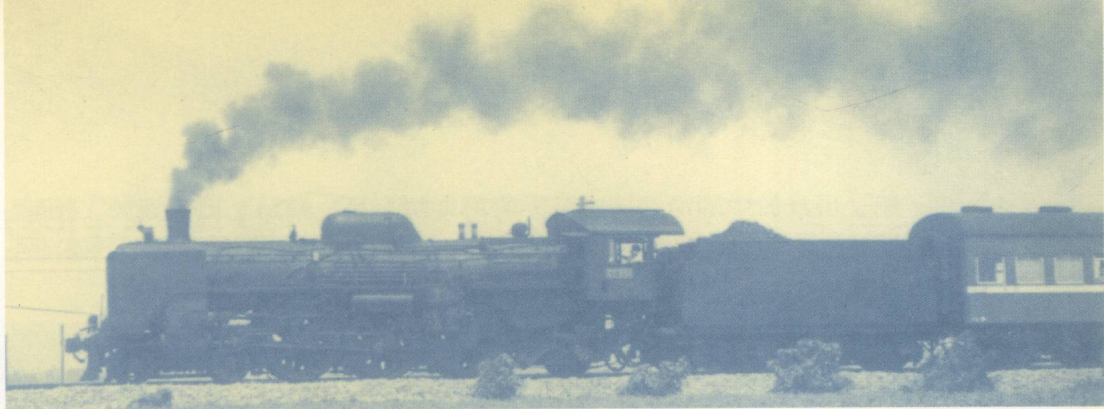
在廿一世紀的今日，我們衡量評估一個國家的現代化與發展程度，常常是以一國的國民所得為主，而衡量一個國家資訊的流通情形，可能是以通訊或網際網路的普及率為標準。可是以十九世紀社會的觀點來看，要評量當時一個國家現代化或者科技資訊發達、流通的程度，卻是以「鐵路」的密度或總長度為指標。從西元一八一四年英國人史蒂文生（George Stephenson）發明蒸氣機車後，鐵路可說是帶領著世界進入一個跨時代的新階段。人員、物資、資訊與技術的傳播因鐵路而更為便捷，各區域間才因此得以從獨立的點狀發展，串聯成帶狀或網狀，甚至也加速了整體現代化社會的形成！

從鐵路及火車的歷史來看，「軌道」的出現是最早的，在埃及建造金字塔時就用過類似的工具系統；在中國，也早在秦始皇統一中原時，就推行了「車同『軌』」的制度。這兒的「軌」，指的是車輪的間距，代表的就是固定大小寬度的「軌道」出現。十九世紀之前以人力、獸力為主體的時代，為降低人或獸搬運物資的辛勞，常以石塊鋪成固定的道路（軌道），藉由平整光滑的平面來降低車輛與地面的摩擦力，這是非常常見的運輸方式。後來以鐵作為材質的軌道正式出現，當時儘管動力仍以人或獸為主，但這種透過固定路線的軌道運輸即是「鐵路」興起的濫觴。不過，今日所泛稱的「鐵路」、「鐵道」或「火車」，其實是專指史蒂文生以「蒸氣」作為運輸動力來源，並且藉由軌道來營運的交通系統。

從史蒂文生開始到將近兩百年後的今日，火車發展的形式已經非常多樣化，動力來源也從傳統的蒸氣轉變為柴油或電力，要看到真正的



◆水牛拉著載運甘蔗的車輛前進，早期的軌道運輸動力主要來自於獸力或人力。



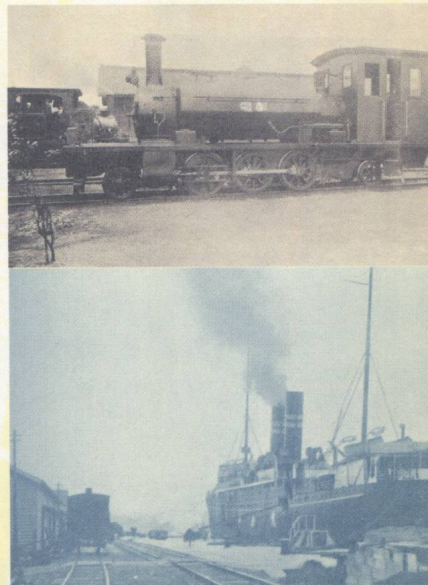
◆冒著黑煙的蒸氣火車，其龐大的牽引力及快如閃電的速度，往往讓早期的先民們嘖嘖稱奇。

「火」車已非常困難，但從「火車」這個詞彙之中，仍可想像當年它出現時，給予一般大眾的新奇感！試想，在一個以人力、獸力為主體的前現代社會，看到一個黑色的龐然大物，在二至三個人鑰著黑色的煤到火爐一段時間後，欣然而動，宛如「騰雲」駕霧，行如奔雷，快如「御風」、「掣電」，這如何不讓人驚訝！

當鐵路、火車東傳到中國之後，舉國上下對於這種新式的交通運輸模式有著非常極端的反應出現，從為國防需求的大力推行，到風水之說等等穿鑿附會的想法，皆曾發酵於社會各個階層。這種態度反應在清朝官員身上更為明顯，從排斥、接受、試辦到大力推行，態度的轉變反映了大時代的背景，也展現了科技進程逐漸被各階層、各種保守勢力所認同。不過特別的是，鐵路剛出現在中國時並不是以「火車」一詞呈現，而是用另一種也很貼切的詞——「輪路」來形容。如當時閩浙總督丁日昌的鐵路籌建奏摺當中所說：「輪路比輪船捷至一倍，平居精練二枝勁兵駐紮南、北二路。」「輪路」二字的出現非常有趣，它是相對於「輪船」共同出現在中國，二者同時表示西方最先進的交通科技。但後來，真正較通用的用語要以「火輪車」為主，最後才轉為今日通用的「火車」一詞。

「船」與「車」是當年西方最便捷的交通工具，儘管到了今日，雖然口語用法中「輪船」一詞多少還有使用的餘地，不過「輪路」已經轉了好幾層以「火車」呈現。但它的精神卻仍透過一些用語而隱涵著，如閩南話稱車站為「車頭」，這個「頭」字就帶有著「火車『碼頭』」的意涵。因此我們仍可想像，當「輪

◆清季「掣電號」蒸氣火車頭，饒富趣味的名字反映出當時對於火車快速的觀感。



◆對於十九世紀末的中國而言，輪船與火車這兩種新銳的交通工具，都象徵著西方進步的科技。

船」現身於中國沿海造成各界的驚奇時，且「輪路」更快速於「輪船」時，它的效益也早為先知者所洞識，並且在台灣這個屬於清朝的邊陲小島上大力推行著。

吳淞鐵路與台灣

中國最早的鐵路，通常是以吳淞鐵路、唐胥鐵路或是台灣鐵路作為發軔探討，但彼此卻有著不同的歷史地位。吳淞鐵路為外商在中國興建的第一條鐵路；唐胥鐵路為中國自建的第一條鐵路；台灣鐵路雖然是第二條建成完工的鐵路，但它的准建與開始卻早於唐胥鐵路，且完工後長度達二十哩（之後加上台北新竹間共為六十二哩）遠長於唐胥鐵路的六哩（後延長至山海關為一百哩）。不過，有趣的是，一八七六年（光緒2）在中國最早出現的第一條鐵路——吳淞鐵路曾經在某個因緣際會下，到台灣來打了個轉。

吳淞鐵路主要連結上海市與吳淞口間。上海位於長江下游出海口附近的支流黃浦江畔，在外國勢力入侵以前原為小漁村。一八四二年（道光22），根據中英〈南京條約〉上海正式宣布開埠，英、美、法各國相繼於上海開闢租界，至此，上海的發展正式與世界各地結合同步，其中扮演著與世界最新科技接軌角色的就是火車。儘管當時中國官方對鐵路的接受度不高，外商洋行還是連哄帶騙地興築了這一段鐵路，為的就是希望透過新科技的引入，快速大量地流通人員與貨物。不過儘管鐵路建成後民間反應熱烈，清朝政府仍以它壓斃士兵為由，在隔年將之購回拆除。這些拆除的機具，包括軌道與部分車輛曾被運送到台南府城，打算拿來鋪設安平至打狗（高雄）間的鐵路，可惜丁日昌因苦無經費只得任其荒廢，最後據傳又輾轉運回大陸作為輕便鐵路的建材。不過諷刺的是，二十年後（1897）因民間對於運輸效能的需求，使原路線再次興築，即為淞滬鐵路。

淞滬鐵路從建成到今日一直都是上海地區最重要的區間路線，到了九〇年代，因為市區平面鐵路對交通造成影響，而被高架化為輕鐵「明珠線」（上海站至江灣鎮站間），但不管是百年前的吳淞鐵路或百年後的「明珠線」高架輕軌系統，這段鐵路所代表的仍是上海最重要的交通運輸系統。

劉銘傳與台灣鐵路

◆劉銘傳是清朝台灣的首任巡撫，台灣第一條鐵路可說是他一手打造出來的。



台灣鐵路興建之議最早起於福建巡撫丁日昌任內，所圖之事不外是自強運動所推展的洋務與國防。然而他對台灣鐵路的發軔，並不止於口頭宣傳，還計畫將上海所拆除的吳淞鐵路鐵軌等設備運送至台灣鋪設，這些材料也確實大老遠從上海運到台南，只是後來台灣鐵路開工後，並沒有派上用場。此外，丁日昌也邀請吳淞鐵路的英籍工程師瑪理遜（Gabriel James Morrison）來台，詳細討論鐵路興建的可行性，可惜最後因經費無著而僅止於紙上作業。於是鐵路構想的真正落實，就要等到十年後的劉銘傳時代了！

台灣鐵路在台灣巡撫劉銘傳的奏請之下，朝廷於一八八七年（光緒13）允准興建並成立「全台鐵路商務總局」，規畫修築基隆到新竹間的鐵道，預計分兩段進行，並先修築台北基隆這一段；該年六月九日台北基隆間正式開工，這一天就是今日的鐵路節。有趣的是，這一天也是鐵路創始人史蒂文生的生日，當年鐵路的規畫設計是由工程師白克（Becker）所決定，因此他特別選擇了鐵路創始人史蒂文生的生日作為台灣鐵路的開工日。這一段台北基隆間的路線長二十哩，到一八九一年（光緒17）十月全段完工，共費時五年之久，主要瓶頸在於獅球嶺隧道工程。之後台北新竹間四十二哩的鐵路接續動工，於一八九三年十一月完工，其中最大工程為淡水河大橋。值得一提的是，這座橋為了維持淡水河的航運，設置有一小段的活動橋身，由管理人員手動控制，定時將橋樑開啟供船隻通行。

對劉銘傳而言，決定要建築鐵路之後，最重要的工作就是工程師的勘查路線與施工者的建設。這條鐵路建設前後共有五任外籍工程師應聘來台主持，首任為德籍工程師白克，劉銘傳在開始之初還陪伴白克一同勘查四哩長的路線，可見他對這項工程的重視。另外，對於施工工人，