

# 台灣鐵道印象

CLASSIC TAIWAN RAILWAYS

下

專用鐵道 鐵道建築



洪致文 ● 著

Chih-Wen Hung

南天影像系列



# 台灣鐵道印象



台灣鐵道印象／洪致文著．--初版．--台北市：南天，民87

冊；公分．--（南天影像；1）

參考書目：面

ISBN 957-638-462-1（上册：平裝）．

ISBN 957-638-464-8（下册：平裝）．

1. 鐵路 — 台灣 — 歷史

557.259

87000198

南天影像系列 

台灣鐵道印象（下册）

平裝 600元

出版 民國八十七年五月初版一刷發行

民國八十八年元月初版二刷發行

著者 洪致文

發行人 魏德文

發行所 南天書局有限公司

台北市106羅斯福路3段283巷14弄14號

☎(886-2)2362-0190 Fax: (886-2)2362-3834

郵政劃撥帳號01080538號

登記號 局版台業字第1436號

原色製版 名亮彩色製版有限公司

板橋市中山路2段400號2樓

☎(02) 2952-5477

原色印刷 皇甫彩藝印刷有限公司

台北市長泰街297巷14號

☎(02) 2303-5871

著作權所有·翻印必究

ISBN 957-638-464-8



# 台灣鐵道印象

CLASSIC TAIWAN RAILWAYS

下

鐵道歷史 鐵道車輛

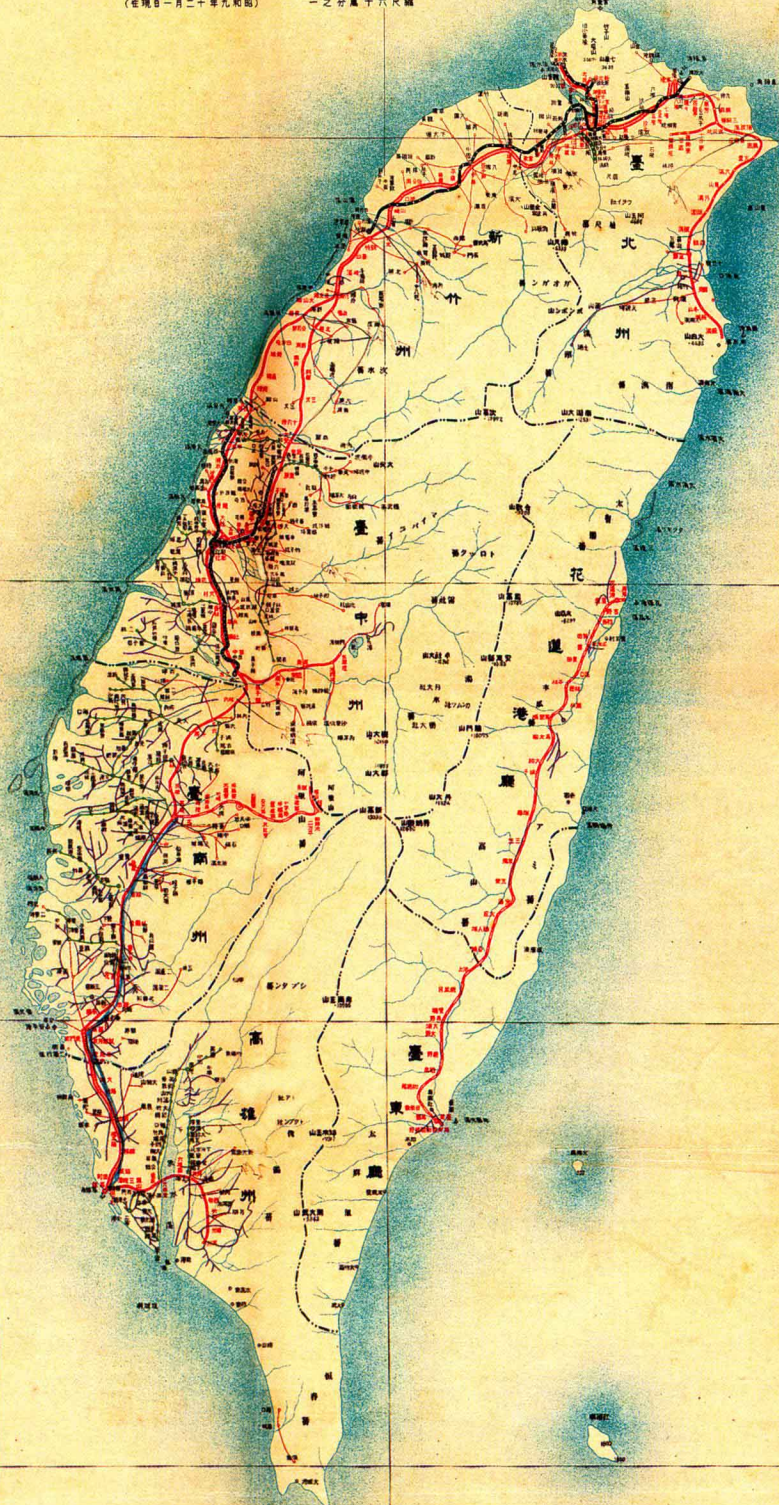
洪致文 ● 著  
Chih-Wen Hung

台北 南天書局 出版

# 臺灣鐵路線路圖

(民國九年十二月一日) 一之分尺十六尺圖

種別	線路名	距離
縱貫線	基隆至台南	316.7
臺中線	台中至彰化	67.8
海岸線	基隆至新竹	124.5
內山線	新竹至嘉義	158.9
山線	嘉義至台南	158.9
支線	各地方支線	158.9
總計	全線總長	1296.3



例九	
山	山脈
川	川流
島	島嶼
海	海洋
陸	陸地
水	水域
鐵	鐵道線
電	電力線
路	道路線
界	界線
城	城市
街	街道
橋	橋樑
山	山頂
井	水井
燈	燈塔
砲	砲台
塔	塔樓
廟	廟宇
寺	寺院
觀	觀音
音	音聲
風	風向
潮	潮汐
浪	浪濤
霧	霧氣
霜	霜雪
雪	雪景
冰	冰凍
火	火山
雷	雷暴
電	雷電
雨	降雨
雪	降雪
冰	結冰
霧	霧氣
霜	霜雪
雪	雪景
冰	冰凍

# 序

這幾年，台灣的變化實在是太大了。

我有這樣的感覺，是從民國七十七年淡水線的停駛開始。在那之後，我開始懷疑為什麼一條這麼熟悉的鐵路，就這樣從我的身邊消失？我的好友高橋晴路先生說：「鐵道迷有追逐即將消失東西的癖好。」我想，這樣的說法一點也沒錯；因為，鐵道迷的身邊，一天到晚有他們最喜歡、最瘋狂的事物突然就不見、被毀了。台灣是這樣，日本是這樣，其他的國家也是一樣。但是，先進的國家，會有博物館、民俗村、甚至文化資產指定來保護這些消失事物的少數幸運者；但在我們台灣，是完全的毀滅、完全的終結。曾有台灣史學研究者指出，台灣近代的這一百年，前五十年的異族統治，是做了很多長遠的規劃與建設；但後五十年做的事，就是去拆、去毀那前五十年所做的事物。很不幸的，鐵道就是在被毀的範圍之中。

一九九五年的三月，台鐵把造於一九〇四年，已有九十歲高齡的瞭望車以極其土匪的作法將其拆除解體，使我對台灣鐵路管理局完全失望。因為，這是一個完全沒有文化觀念的單位，他過去縱使有一點文化保存的作為，都是迫於外界的因素，不得不表態一下的結果。

在今天，也許只有致力於鐵道研究，替這些無可避免要消失的鐵道事物做一個完整的歷史記錄，是我唯一能做的，而且是最無奈的選擇。

這本書的寫作時程，從第一篇文章的一九九一年開始，到最後一個字的寫完，已是一九九六年的事。它共花了我五年多的時間來撰寫，其間我從大學畢業，也服完了兩年的兵役；記錄的鐵道，有不少是從它忙碌的運轉、停駛、一直到拆除。我突然驚覺到：寫作的速度，居然趕不上它們被毀的速度。如果再不加把

勁，這些鐵道，就將什麼也不存了。

我把書名取做「台灣鐵道印象」，那是因為這本書中收錄的，均是對寶島子民來說，台灣鐵道最美好的印象與回憶。以台灣目前的狀況發展下去，除非有奇蹟，否則書中所述的一切，都有可能消失而成為腦海中的印象。

在我們身處的這個浩瀚宇宙中，人世間你我眼前的事物，沒有永遠存在的道理，它們只是時間長流中的剎那。縱使像如此重視鐵道文化資產的日本，也會因為關東大地震而毀掉許多的預定保存車輛，何況在我們台灣不只有天災還有人禍？

然而，鐵道迷最珍惜的，應是這些火車、鐵道事物與人們接觸的那份情緣。把這些可能不免要消失的台灣鐵道印象整理成書，或許是現階段紀念這段鐵道歲月的少數方法之一。

雖然說，在本書的編排途中，台鐵新一代的Push-Pull自強號已抵台試車，我絕對有足夠的時間將它給放入本書之中。但是幾經思慮之後，我還是決定不把這批未來將會充斥台鐵的火車放進去。因為這批車的加入，配合著通勤電聯車的大量登場，台灣的鐵路勢必有驚人的劃時代改變。這種改變，將會把我們對台鐵的既有印象完全抹去。

在日本，國鐵解體、JR誕生之後，花俏、多變的各型新車不斷登場。國鐵消失十年後的今天，不少日本的鐵道迷開始懷念起那個赤字連連的國鐵歲月、國鐵車輛！

我不否認我是個國鐵JNR的忠實喜好者，所以在一九九六年三月JR大改點，眾多國鐵舊車要引退之際，我毅然前往日本搭乘最後的丹後急行、大垣夜行、鶴見線クモハ12、東北本線50系客車……。同年六月，

我又花了半個月的時間，在日本各地，尋找塗著國鐵色的各型車輛。因為我知道：國鐵色的485系、181系、381系、583系……特急車未來一定消失，它們都是我出生後所看的兒童書中的主角。在它們仍健在的最後一刻前往日本看它們，只為一圓那兒時的夢想。

台灣鐵路的未來，難免也將步上國鐵JR化後的腳步，有很大的改變。因此，我刻意把時間停留在EMU500型通勤電車抵台之後，但推拉式自強號還未登場的這個點上，而無意再去介紹那一批批新車的上路、以及舊車的報廢、解體、消失。我要把台灣鐵道的美好印象，停在終戰五十年後的這個時刻。縱使此時，台灣鐵道不少美好的事物早已毀去，不過相對於往後的改變，一九九六年初時的台灣，還是有很多值得我們未來回憶的。

當我看到外國鐵道迷瘋狂迷戀台鐵的開車鈴、客車列車、硬紙板車票、路牌閉塞機、臂木式號誌機……。我只能告訴您：好好珍惜現有的一切！因為，它們都有可能一夕之間消失。

台鐵新引進的八百多輛新車，有可能使台鐵從此步上坦途，但也有可能自此一蹶不振（車輛同質性高，如遇車瘟，勢必如同EMU100型自強號一樣全部「完蛋」）。我把時間停留在一九九六年初，主要的用意，



攝於1937年7月時的我的家。洪祖恩/攝

也是在替舊時代的台鐵畫下一個完美的句點。新車導入後的催化，截至目前已造成車長17公尺客車的幾近全滅、東線小叮噹DR2000型的待報廢、白鐵仔的東移、普通車的快速消失（置換為通勤電車）……。我不否認新車加入所帶來的莫大好處；但是缺乏文化保存的革命式廢車作為，將使舊時代的台鐵完全成為記憶，以及泛黃相片中的映像。

我感謝舊時代的這些火車、那些鐵道所帶給我們的美好歲月。謹以此書，獻給永遠懷想台灣鐵道美好印象的朋友！

洪祖恩



# 謝 誌

有一次，我和媽媽帶致文去新竹玩，想他生平第一次坐火車，大概會安靜點，誰知一點也不然。他首先發現車上的杯子有大同商標（其實是台鐵的標誌），笑得好開心。接著要玩蓋子，這怎行？吵著要穿鞋子，無奈讓他下去，這下糟了，在走道上走來走去，拉也拉不住。怕他摔倒，他卻不會。隨著車子搖來搖去，全車的人都在看他，害得我和媽媽輪流追趕，真不好意思！後來，看到一個五、六歲小女孩，就叫人家姊姊，兩人玩了一會兒，稍為安靜點。我一次學乖了，心想暫時不敢再帶他坐火車了。

——致文的媽媽林洋惠女士，寫於洪致文一歲半之時

我媽媽常常說，我們家是個喜歡「留垃圾」的奇怪家庭，所以常有一些老東西陰錯陽差地留著，幾年後也會有「寶藏出土」的快感。當有一天，我媽媽拿著兩張泛黃的「大同工學院考試試卷」給我看時，我真的嚇了一跳，這是一篇題名「我家的小淘氣」，寫於考試卷紙上的文章草稿。我真的無法相信，在二十幾年後的今天，我竟然還找得到我第一次坐火車的「文字紀錄」！真的感謝我媽媽給我的第一次「火車之旅」——雖然她當時說，暫時不敢再帶我坐火車了。

其實，我稍微長大了之後，都是爸爸帶我去火車站「看火車」的。我們的足跡踏遍各地，但台北車站、淡水線以及中華路，是給我最深鐵道印象的地方。

在鐵道研究的路途上，家人給我的支持是最大的幫助。我的幾位伯父洪祖仁、洪祖恩、洪祖培先生，都留下了許多「關鍵性」的鐵道記錄。我的阿公洪長庚博士，更令我難以想像地留有早年珍貴的鐵道寫真。我想他半個多世紀前拍這些照片時，根本想不到會有個孫子，拿這些相片來寫成書吧！

這本書的文章花了我五年多的時間來構思、撰寫，

心想當初如果沒有中國時報文化新聞中心副主任湯碧雲小姐的帶領，我是個根本不可能提筆寫作的人。所以對於此書的完成，還是得先感謝她的支持以及鼓勵。當然，中國時報寶島版的同仁對我文章的「容忍」，亦是我很感謝的。

不過，這本書得以問世，南天書局魏德文先生的大力支持更是關鍵。我們醞釀此書的期間長達三年多，內文的校對就多達六次；在圖片方面，他更熱心地提供許多珍藏的寫真帖、明信片、地圖……，使得本書有豐富的內容。在慢工細活的製作過程中，南天書局編輯人員所付出的心力亦令人敬佩。

至於這幾年來，陪著我到處坐火車、拍火車的「鐵道死黨」，第一個要感謝的就是鄭銘彰友。我們從「在山線躲衛兵拍開天隧道」開始，不知一起環島多少次，1996年夏更是瘋狂地到日本花了近八千圓日幣，租了計程車去信越本線橫川、輕井澤段，拍那座像極了台灣舊魚藤坪橋的廢棄紅磚橋。瘋狂的舉動，從台灣直殺到日本。

我另一個好友長濱昭彥，他根本就可以假裝是個台灣人。他常來台灣拍火車，我也樂意陪著他去，因此常常意外地有豐富的收穫。不管在台灣或日本，我們拍火車的「觀念相同、看法一致」，所以相約去拍舊型客車、國鐵形車輛時，毫無衝突且玩得盡興。另一博學多聞的高橋晴路先生，則被我們尊為「鐵道博士」。他提供的資料廣泛且豐富，幾乎是每問必答。

在本書豐富的圖片收集方面，古仁榮先生的協助自然是居功厥偉；日台鐵路愛好會會長石川一造先生的攝影記錄，不管在日本或台灣，都是解開許多鐵道車輛歷史謎團的關鍵。石川浩稔、石川知明兩兄弟的糖鐵記錄、伊藤一巳先生的礦鐵攝影，杉行夫、森崇

兩位先生的珍貴寫真，也都使本書增色不少。

此外，童振疆在鐵道車輛考證上的幫助，蕭輝煌先生在台鐵機務處長任內熱心提供舊型車輛形式圖，黃威勝在暗房、沖印設備方面的支援，黃智偉在日據時代史料及礦鐵路線上的協助……，都是本書得以完成的功臣。

當然，朱聖隆友一家人的幫忙、賴德湘的鐵道攝影、林政廷「行動派」的追車技術、許乃懿醫師的糖鐵指導，還有蘇敦正、張福堂、楊肇庭、杜怡和、李宏鳴、黃尹春、邱國煌、佐藤雅彥、張定祺、林錫宏、丁榮生、趙建修、張新裕、土井英明、蔡宜儒、張志宏、謝明勳、鄭萬經、徐興發、鄧家琦、李純慧、傅鏡平、劉佳明……等諸位，不管在生活上或鐵道研究路途上，都給我極大的幫忙，均是我衷心感謝的。

最後，我還是要謝謝那些與我們共渡美好歲月的

台灣老火車。雖然我知道在時代的進步，以及台鐵那一大批毫無美感的新車引進之後，你們都將被台鐵終結而消失，但我永遠會記得與你們共有的青春歲月。在台鐵線上充滿了通勤電車與推拉式自強號，連輕便鐵道也一一停駛拆除之後，這舊時代的一切，都將成為令人懷念的台灣鐵道印象。但是，我會永遠懷念你們的。

### 本書完成·特別感謝

台鐵·林務局·台糖·台肥·台電·台泥·中鋼·中油·鐵道文化協會·日台鐵路愛好會·台鐵會·台大火車社·交大鐵道研究會·台灣綜合研究院·吳三連台灣史料基金會·台北縣立文化中心·新竹市立文化中心·國家圖書館·中央圖書館台灣分館·台灣大學研究生圖書館·台灣大學大氣科學系圖書館·台灣大學工學院圖書館

## 後 記

這本《台灣鐵道印象》的書，可以說是我花最多時間的一本著作。在整個製作的過程中，最令我感慨的莫過於「寫作的速度竟比不上鐵道文化被毀的速度」。

基本上，這本書的完稿時間是在一九九六年的年初。所有的內容，是以這個舊時代台灣鐵道終結點來記述。對於一九九七、一九九八台灣鐵道的大改變，就不是本書所要探討的，也不是您在書中所能看到的。這些諸如推拉式新自強號的新風貌，自有鐵道先進會在未來加以記述，而且我亦深信以台灣鐵道趣味的蓬勃發展，從今而後的鐵道歷史，是很難成為空白的。

然而，台灣的文化保存工作成果，令人沮喪的還是多過令人欣喜的。雖然台鐵宣佈要重修蒸汽火車，並使之復活行駛，但保存在花蓮的舊窄軌車輛遭火焚、新平溪礦的「獨眼小僧」終於廢棄、鹽鐵停駛拆除、糖廠一一關閉鐵道停用、舊山線功成身退、「小叮噠」退休……。我所熟悉的火車與鐵道，竟在短短的時間內消失。

我懷著失落的心情，前往美國繼續我的另一個興趣——氣象，很意外的竟在異鄉的土地上重拾到享受鐵道趣味的樂趣。我很歡喜地追逐著Chicago & North Western這家鐵路公司的鐵道，並加入他們的鐵道歷史研究會，高興地與這條全美少數靠左走的鐵道為伍，研究著發生在這家鐵路公司路線上，我們小學課本裏曾提到的小女孩在暴風雨裏救了一列快車的故事……。我猛然發現，只要體內流著喜愛火車的血液，總是有機會能夠找到與你有緣的鐵道。



C&NW的SD40-2從Ames, IA要駛進Jewell支線。洪致文／攝

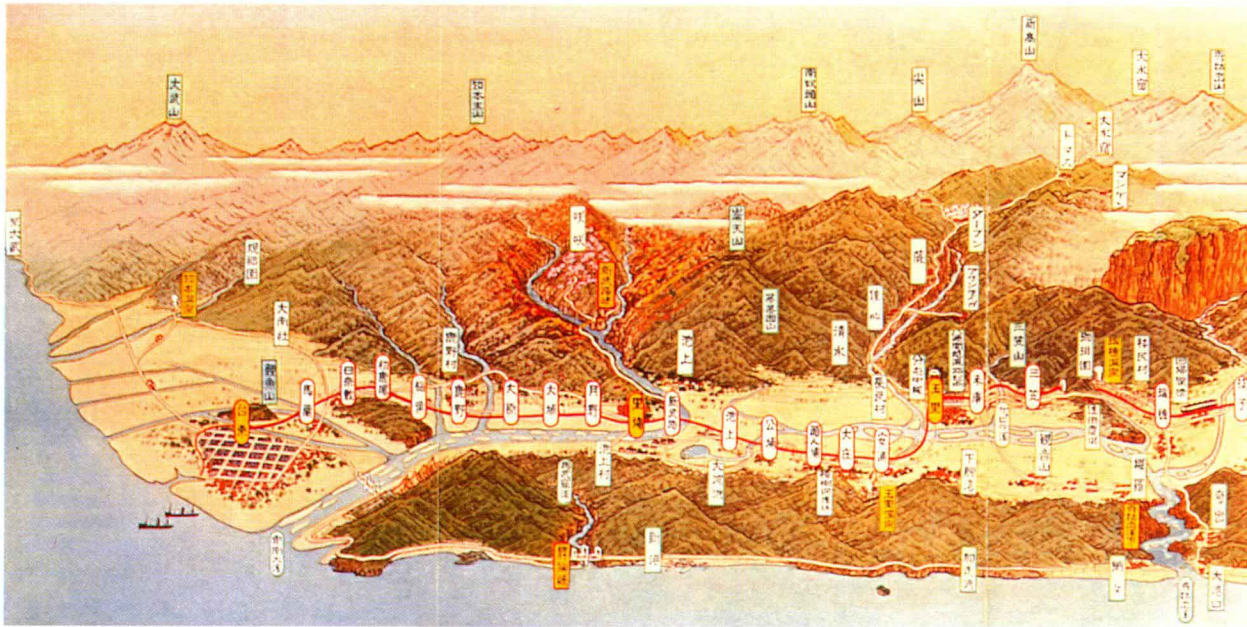
這幾年，台灣鐵道趣味界的蓬勃發展，使得鐵道研究成為百家爭鳴的榮景。在這樣的環境之下，各種不同切入角度的多方關照，其實是最值得珍惜的。我一直不認為，唯有技術本位才是鐵道研究的唯一方向。因為世界上有太多每天與火車為伍，充分了解火車性能、甚至運輸理論的人，一點都不愛火車！如果我們的社會，對鐵道與火車多一些文化關懷，鐵道趣味的發展就不會那麼狹窄，也不會硬得旁人不敢去碰。

同樣的道理，這本「台灣鐵道印象」的書，是筆者這些年來與台灣火車為伍所得的印象。相信有不少的讀者會有不同的回憶，我只能說，這是我的台灣鐵道印象。我珍惜它，並且期待分享與你。

只要您有興趣，就讓我們一起走入台灣的鐵道王國，一道分享我們曾共有的台灣鐵道印象！

洪 致 文

1998年1月1日



東台灣鐵道沿線案內(東岸), 花蓮港鐵道出張所編纂, 金子常光繪圖, 昭和 10 年(1935)

## 【下冊目次】

### ❖ 專用鐵道篇 ❖

#### 台糖鐵道 284

- 糖業鐵道來時路 284 台糖斗南線 287
- 台糖斗六線與雲虎線 290 台糖北港線 292
- 北港線追憶 293 台糖隆田線 295
- 台糖港林線 297 台糖田林線 299
- 台糖「蒜頭鐵道」朴子線 301
- 台糖布袋線 302 台糖台中糖廠線 305
- 台糖員林線 308 台糖鹿港線與彰化線 311
- 台糖打鐵厝農場的最後冬季 313

#### 台灣索道列車 315

#### 台鹽鐵道 317

- 台灣鹽業小史 323
- 又甜又鹹的「糖鐵鹽運」 324
- 台灣製鹽總廠線(白沙屯) 326

#### 礦業鐵道 327

- 金礦鐵道(金瓜石礦區) 329
- 新平溪煤礦電氣輕便鐵道 331
- 重光煤礦鐵道 339 瑞三礦業鐵道 343
- 基隆煤礦鐵道 347
- 台鐵高雄臨港環線 350
- 台鐵台中港線 360
- 台鐵基隆臨港線 362
- 台鐵花蓮臨港線 364
- 台鐵蘇澳港線 366
- 台鐵台東海岸線 367
- 台鐵林口線 368
- 中鋼鐵道 370
- 台肥鐵道 374
- 台肥新竹廠鐵道 376
- 中油鐵道 379



軍用鐵道 383

通往松山機場的鐵路 386

軍用鐵道之三張犁支線 387

陸軍運輸兵學校鐵道 388

台灣木材防腐公司線 390

頭份工業區鐵道 391

台電鐵道 393

台灣少見的「關結式」火車頭 395

磚廠鐵道 398

唐榮新豐廠線 400

水泥廠鐵道 401

台泥鐵道 402 亞泥鐵道 408

信大水泥鐵道 411

中國力霸公司水泥鐵道 413

幸福水泥鐵道 414 嘉新水泥鐵道 417

### ❖ 鐵道建築篇 ❖

風華百年台北站 420

萬華站 427

新竹站 429

台中站 432

香山車站 435

三義車站 437

勝興車站 439

保安車站 441

石榴站 443

橋頭站 444

岡山站 446

高雄站 448

關山舊站的歐洲風情 451

外國人眼中的「中華料理屋」——羅東車站 452

三貂嶺車站 453

台灣鐵路最奇特的「駝峰」——七堵駝峰調車場 454

重生後的新北投火車站 456

義竹車站 458

台灣鐵道車站即景 459

台灣車站面面觀 490

火車站的塔台——號誌樓 496  
 台灣鐵道的車庫建築 499  
 台灣的火車隧道 507

台灣的鐵路橋樑 520  
 參考文獻 535

## 【上冊目次】

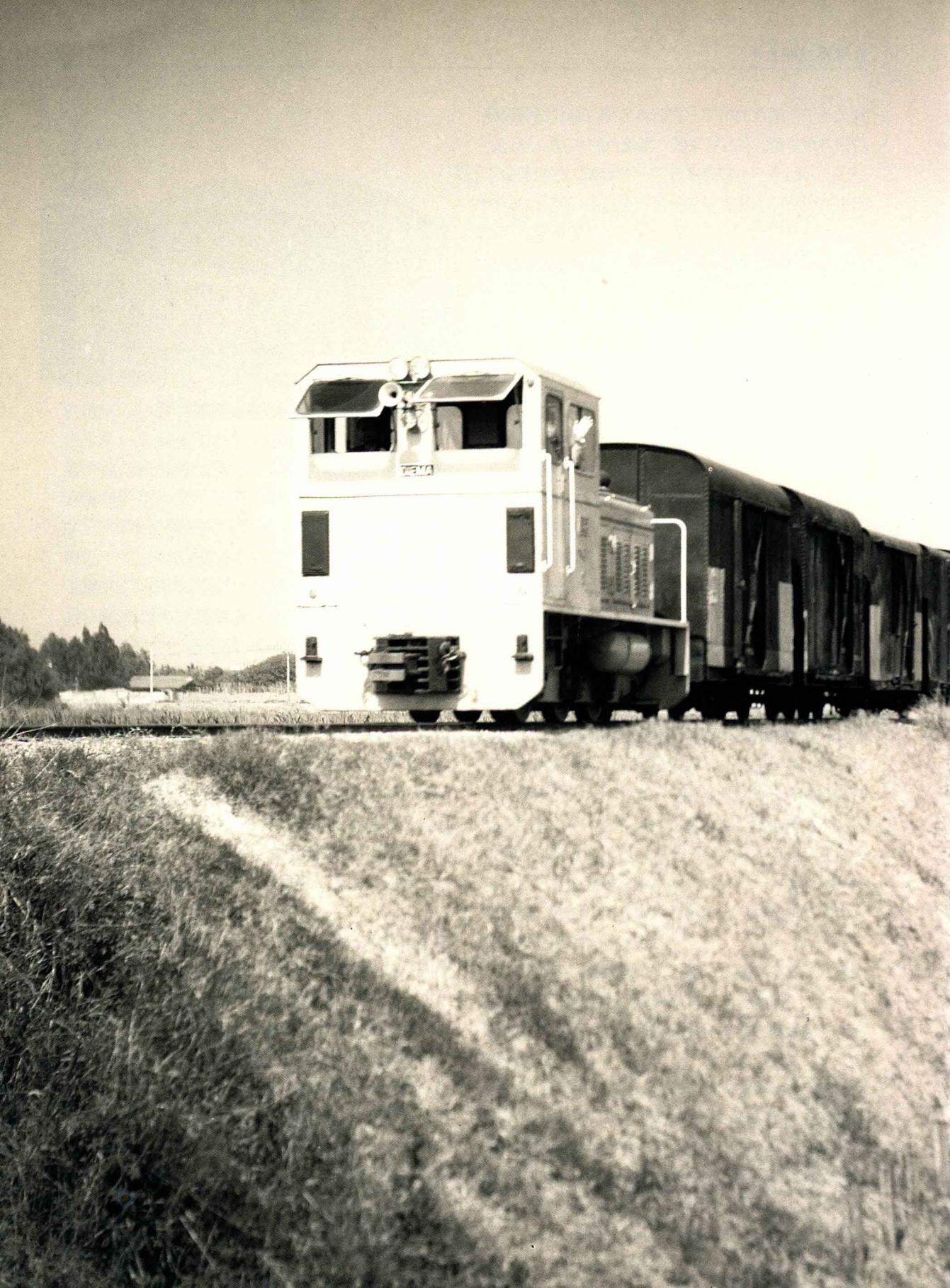
### ❖鐵道歷史篇❖

台灣鐵道史話 2  
 近代史上的台灣鐵道 18  
 從台灣民報及台灣新民報看日據中期的台灣鐵道問題 20  
 至誠動天地——宜蘭線史話 27  
 下淡水溪橋與督造技師紀念碑 29  
 台中線震災復興紀念碑 32  
 台北機廠之父——速水和彥銅像與紀念碑 33  
 宜蘭線與縱貫鐵道的開通紀念繪葉書 34

### ❖鐵道車輛篇❖

台鐵的蒸汽火車 38  
 台鐵蒸汽機車圖選 43  
   會冒煙的客車——蒸汽動車 60  
 台鐵最後健在的「蒸汽火車」——65噸蒸汽大吊車 61  
 輕便鐵道蒸汽機車 64  
 台北鐵道會社新店線的蒸汽車 70  
 台灣專用線的蒸汽車 72  
 窄軌台東線的現存蒸汽車 75  
 台灣的柴油動力火車 78  
   台鐵線上的貨車移動機 88  
   專用線上的調車機車 91  
   輕便鐵道的內燃機車 100  
 台鐵的電力機車 106

台灣的內燃客車 109  
 台鐵的電聯車與柴聯車 131  
 台鐵的木造客車 137  
   台鐵二軸客車 140  
 台鐵小型木造客車 142  
 台鐵中型木造客車 149  
 台鐵大型木造客車 155  
 最後的台鐵木造客車 159  
 台鐵的代用客車與代用行李車 166  
 台鐵的謎樣客車 169  
 飛奔中的餐廳——台鐵餐車 171  
 台灣的郵政火車 177  
   最後的火車郵局 180  
 台鐵的黎明期鋼體客車 181  
 台鐵的雜牌軍客車——32300系列 192  
 台鐵的通勤型客車 201  
 台鐵二十公尺級對號快車 206  
 台鐵的變身大王——32700系列 212  
 Bienvenue! 觀光號 217  
 毋忘在莒! 莒光號 221  
 妾身不明的復興號 231  
 台灣的有蓋貨車 235  
 台灣的無蓋貨車 253  
 台灣的罐車 265  
 台鐵斗車 274  
 台鐵的工程用特殊車輛 277



## 【專用鐵道篇】

在豐富多樣的台灣鐵道中，大家的眼光往往會放在載客的鐵路上。然而，大量出現於本世紀初的產業用鐵道（糖鐵、礦鐵……），日據後期與戰後蓬勃發展的工業用鐵道，亦都是台灣經濟起飛的功臣。在本書中的這部分，我們選擇性地介紹了幾條代表性的糖鐵，以及台鐵的貨物支線；並把專用鐵路的範疇，推廣到礦鐵、鹽鐵、中鋼鐵道、中油鐵道、台電鐵道、台肥鐵道、軍用鐵道、水泥廠鐵道……，期待經過這樣的介紹，能讓您對台灣的鐵路有更寬廣的認識。



日據時代的糖鐵

步入黃昏歲月的糖鐵五分仔車(大圖)



# 台糖鐵道

## 糖業鐵道來時路

在台灣的近代史中，糖業是經濟上極重要的產業；而若我們以鐵道史的觀點來看，其最輝煌時期總長曾達3000餘公里，亦是全台灣規模最大的鐵道大戶。

日本殖民統治台灣之後，策略性成立的第一座新式糖廠，即是台灣製糖的橋仔頭工場；而糖業鐵道的發軔，亦自此開始。

橋仔頭工場成立初期，原料甘蔗的運輸以牛牽台車及二輪牛車為主。明治38年（1905年）山本外三技師到爪哇視察回來後，建議鋪設軌距762公厘的鐵道來運甘蔗。於是在橋仔頭附近，鋪設了這種規格的路線，並新造載甘蔗的貨車，以水牛來牽引。

由於試辦的成績相當好，於是乃決定鋪設蒸汽火車可行駛的同軌距鐵道以增加運量。1907年2月，台灣製糖會社獲得總督府的興建許可，同年11月，台灣第一條可行駛蒸汽火車的糖業鐵道終於誕生；而且，它還是台灣762公厘軌距鐵道的始祖呢！

通車當時，除了備有四噸甘蔗車一百五十輛外，糖鐵蒸汽火車之祖的三輛「黑頭仔」，更是最重要的主角。

這三輛美國Porter廠製造的馬鞍形蒸汽火車，1號與2號是10噸級的二動軸蒸汽車，3號則是13噸級的三軸機關車。台灣糖業鐵道之火車頭歷史，便是由它們揭開序幕。

至於客運方面，明治42年（1909年）5月20日，鹽水製糖會社經營的新營到鹽水8.4公里鐵路，開始辦理載客業務，是台灣糖業鐵道兼辦客運之第一條。直到民國71年北港線停駛，糖鐵客運一共陪伴了寶島子民73年的歲月呢！



早年的糖鐵堪稱輕便鐵道，由這張「收軌條」的相片即可看出。



牛拉的甘蔗車。



甘蔗原料區的採收情形。