

# 台灣鐵道印象

CLASSIC TAIWAN RAILWAYS

上

鐵道歷史 ◯ 鐵道車輛

洪致文 ● 著

Chih-Wen Hung

F 532.858

20101

1

南天影像系列



# 台灣鐵道印象

上



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（上册）

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 957-638-462-1



# 台灣鐵道印象

CLASSIC TAIWAN RAILWAYS

上

鐵道歷史 鐵道車輛

洪致文 ● 著

Chih-Wen Hung

台北 南天書局 出版



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纜的停駛開始。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：寫作速度，居然趕不上它們被毀的速度。如果不再不把

我否認我是個國鐵JNR的忠實愛好者，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7モハ12、東北本線50系客車……。同年六月，

鐵道迷開始懷念起那個赤字連連的國鐵歲月、國各型新車不斷登場。國鐵消失十年後的今天，不少日在日本，國鐵解體、JR誕生之後，花俏、多變的鐵的既有印象完全抹去。

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，配合著通電動力機車的大量登場，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。

歲月的少數方法之一。

台灣鐵道印象整理成書，或許是現階段紀念這段鐵道物與人們接觸的那份情緣。把這些可能不免費消失的然而，鐵道迷最珍惜的，應是這些火車、鐵道事我們台灣不只有天災還有人禍？

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刹那。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

我把書名取做「台灣鐵道印象」，那是因為這本書中收錄的，均是对寶島子民來說，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

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、伊藤一已先生的礦鐵攝影，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



台灣島瞰圖(西岸), 台灣總督府交通局鐵道部編纂, Eikow作, 昭和4年(1929)

## 【上冊目次】

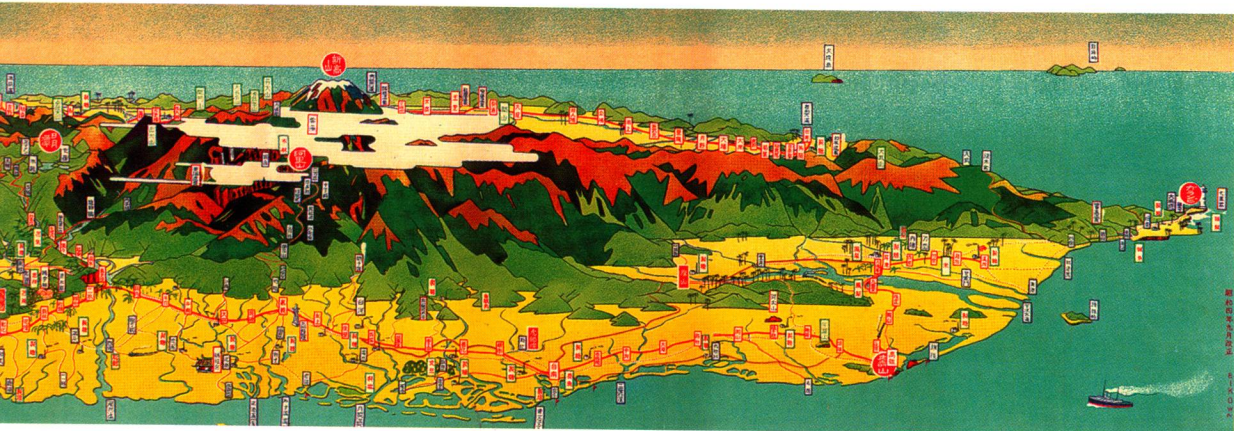
### ❖鐵道歷史篇❖

- 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

## 【下冊目次】

### ❖ 專用鐵道篇 ❖

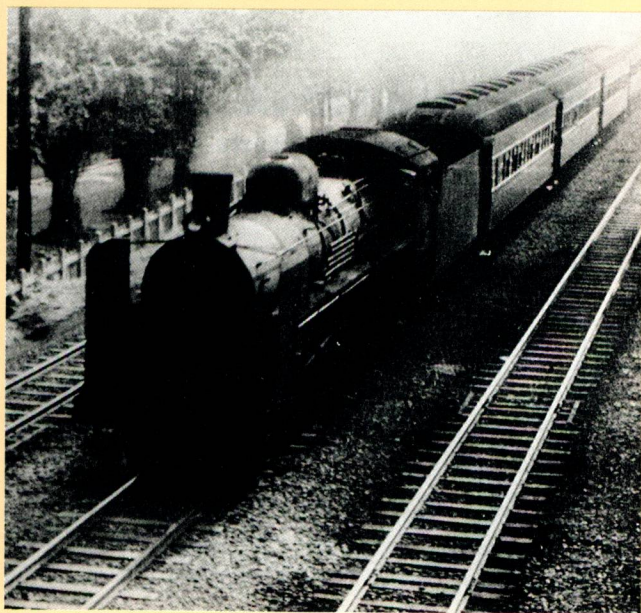
台糖鐵道 284  
 糖業鐵道來時路 284 台糖斗南線 287  
 台糖斗六線與雲虎線 290 台糖北港線 292  
 北港線追憶 293 台糖隆田線 295  
 台糖港林線 297 台糖田林線 299  
 台糖「蒜頭鐵道」朴子線 301  
 台糖布袋線 302 台糖台中糖廠線 305  
 台糖員林線 308 台糖鹿港線與彰化線 311  
 台糖打鐵厝農場的最後冬季 313  
 台灣索道列車 315

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
- ❖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

## 【鐵道歷史篇】

台灣鐵道百年來的發展，是台灣近代化過程中不可忽略的一部分。這悠悠百年的鐵道歲月，發軔於清季、建設於日本時代、現代化於戰後。過去，官方的史觀多從清代開始，然後就草草跳接戰後的復興，台灣鐵道最蓬勃發展的日本時代反被忽略。在本書中的這部分，我們特別加重日據五十年的史料，以填補此空白。另外，更以日據中期台民所辦之報紙內容，來看當時的鐵道問題，與日本官方的資料究竟有何不同？



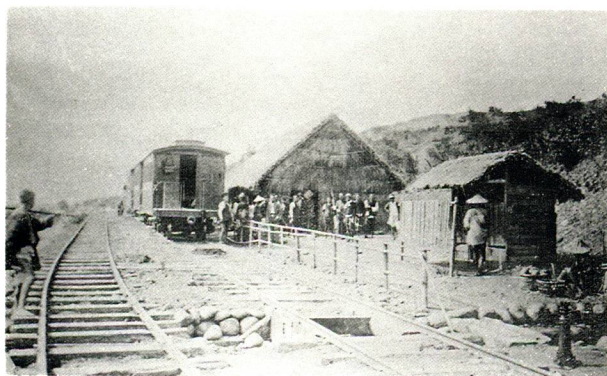
日據後期的縱貫線急行列車

日據中期台北車站與機關庫的鳥瞰圖(大圖)

# 台灣鐵道史話



如今保存在新公園內的1號機關車「騰雲號」。  
洪致文／攝



日據初年的新車停車場。

在過往的年代裏，台灣的火車承載了許多人特殊的情感，不管是旅途的回憶或者鄉愁的滋味，每個時代的人都有屬於他們的鐵道記憶；而這一代一代傳承下來累積而成的，便是我們台灣特有的「鐵道文化」。

台灣鐵路的歷史，可以遠溯自清領時期劉銘傳的籌建鐵道，因此這超過100年的台灣鐵道史話，便要從那個19世紀末的年代說起。

## ❖清領時代的台灣鐵路

台灣鐵路之發軔，一般都以光緒13年（1887年）台灣巡撫劉銘傳奏請修築台灣鐵路獲准，於5月20日成立「全台鐵路商務總局」為始。劉銘傳為了興建這在當時仍屬高科技的鐵道，聘請了總工程師H.C. Matheson（英國人），及負責工程設計的Becker（德國人）來協助築路。

光緒16年（1890年）台北至基隆段鐵路率先完成，其中包含現為三級古蹟的獅球嶺隧道工程。光緒19年（1893年）台北至新竹段接著完工，使台灣鐵路在北部有了最初的規模。

劉銘傳對於鐵路的建設其實相當有野心，最初的計劃即想建至台南。至其去職時，測量工作已進行到大甲，甚至大安溪、大甲溪之鐵橋，亦已遣人測量。無奈繼任者以工程艱鉅為由，奏請停止興建，台灣最早鐵路的建設，便這樣隨著人去而政息。

基本上，清領時代的台灣鐵路，對於傳統漢民族社會的影響不大，因為其聯絡的區域只限於北部，所以在空間距離縮短上的衝擊並不強，反而是行經之地會破壞風水的反彈，是當時人們最普遍的「鐵道印象」。（清代鐵路走大稻埕過淡水河，而不經艋舺，便是因為龍山寺為首的風水之說反彈勢力所造成的。）





當時的蒸汽火車，沿用歐美喜歡替火車頭取名的傳統（英領香港直到20世紀末，仍有電車、柴電機車以人姓氏來命名），有了騰雲、御風、超塵……等名號，十分有意思，而車票方面，亦爲了讓民衆感覺熟悉，還特別以郵票加蓋區間的方式代用。這些都是清領時代，台灣鐵路相當耐人尋味的特色。

### ✧縱貫鐵路的建設時期

明治28年（1895年）日本在簽訂馬關條約領有台灣之後，首任的總督樺山資紀便指示縱貫鐵道的興建，是統治上的「第一要務」。於是隔年便積極展開路線調查工作，除了中南部的新的線外，還包括了北部清代所築路線的改線規劃。

明治31年（1898年）2月，基隆、八堵間的竹子嶺隧道完工，清代獅球嶺隧道便在用了不到8年的情況下功成身退。明治34年（1901年）8月，由台北經艋舺、樹林、鶯歌到桃園的新線，亦取代了由大稻埕過淡水河，經龜崙嶺到桃園的舊線。

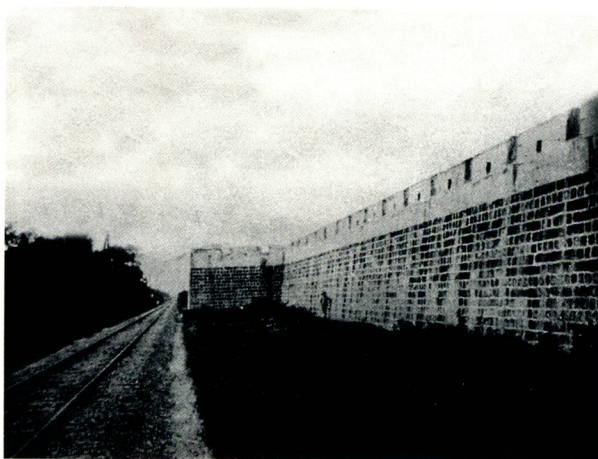
日本人的縱貫線興築，以南北兩端同時施工的方式分頭進行。其間遇上了日俄戰爭的影響，島內物資的南北運輸需求增加，遂急造了一條「軍用速成線」的輕便鐵道來應急。

明治41年（1908年）4月20日，縱貫鐵路全線完工。自1899年開工至此，花了近10年的時間，以及2880萬圓的經費，終於完成了這台灣近代化歷程上，最重要的一項工程。從此以後，台灣南北的距離不再遙遠，島內一體的意識逐漸形成。

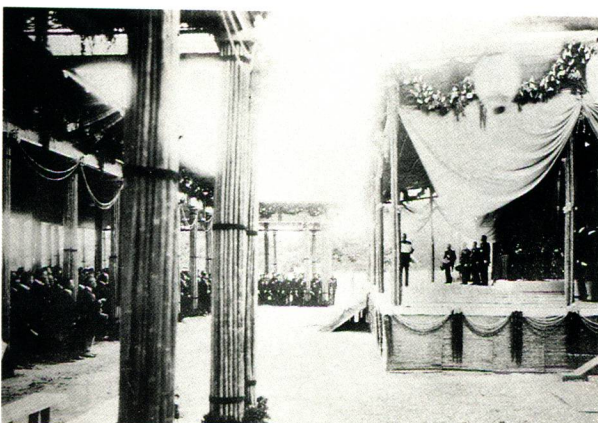
### ✧糖業鐵道的興起

在縱貫線全通前一年的1907年，台灣製糖會社獲得了總督府的興建許可，於該年的11月，完成了台灣第一條行駛蒸汽機車的糖業鐵路。該糖鐵軌距爲762mm，亦可稱爲台灣此種尺寸鐵道之祖。

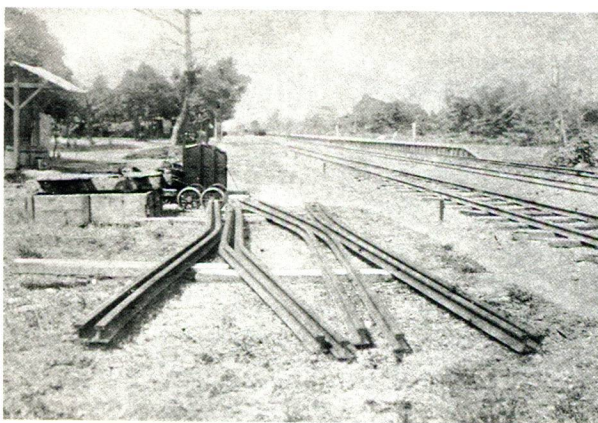
隨著台灣新式糖廠的一一興建，相關的糖業鐵道逐漸建立，部分有客運價值者，亦開始兼辦營業。例如：新高製糖彰化至鹿港段（1911.8.26.開業）；林本源製糖田中至溪州段（1910.9.14.開業）；大日本製糖虎尾至斗南段（1910.1.31.開業）、虎尾至北港段（1911.5.28.開業）、虎尾至西螺段（1911.9.10.開業）；鹽水港



日據初期北部路線改築之初，台北城城牆仍未拆除時的樣貌。



縱貫線全通式（台中公園內）。



縱貫線全通初期的打貓停車場（今民雄站）。