

## 軌轍飛轡話台鐵

## 寫在四十二屆鐵路節前夕

● 劉乃衡 (前鐵路局秘書室副主任)

## 鐵路問世驛馬失色

## 鐵路頌 (打油詩)

陸地交通尊鐵路 鑿山穿隧萬里渡  
鋪軌驅車開捷徑 工商往來縮旅途  
行客不怕關河阻 一條青龍利民生

## 國父孫中山先生在實業計畫中說

：「交通為實業之母，而鐵路又為交通之母」。又在建國方略中說：「建設最重要之一件則為交通，以今日國勢觀之，交通首要者，則為鐵路」。一九二二年復在上海對民報記者談話說：「國家之貧富，可以鐵道之多寡定之；地方之苦樂，可以鐵道之遠近

計之」。老總統蔣公也曾說：「實業計畫一部書……所有鐵路和終點，其實都是國防戰略上軍隊集中之地點」。可見鐵路對國家建設的重要性。

世界各國鐵路，最早起源於英國，西元一八二五年九月廿五日，英國人斯蒂芬遜 (George Stephenson) 一七

八一——一八四八) 建造世界第一條公用鐵路，並啟用他製造的蒸汽機車，行駛於司徒克頓 (Stockton) 至達令頓 (Darlington) 間，雖然行速每小時僅三十公里，但卻把人類交通從陸路驛馬獸力拖拉時代，轉邁入機械動力新紀元；當時，不僅引起英國人的

驚奇，世界各國無不群起效尤，爭相鋪設鐵路，開啟了陸地最快速的運輸工具，使世界文明，經濟生活，國際關係得以溝通交流，於是鐵路不僅成為陸地交通樞紐，亦成為世界各國的新寵兒。

## 晚清鐵路曇花一現

我國鐵路首現於一八六四年 (清同治三年)，英人在北京宣武門外空地，鋪下鐵路里許，試行小火車，是為中國大地有鐵路之始。然民眾訝為異物，驚恐不已！旋經清政府禁止行駛，且勒令拆去，胎死腹中。事隔九年，到了一八七四 (同治十三年)，



友濂繼位；邵友濂到任後，察看鐵路工程，瞭解實況，認為新竹至彰化之間，山水阻隔，工程艱鉅，且築路經費無法籌措，乃奏請台灣鐵路築至新竹為止，旋獲清廷允准，致原計畫築至台灣南部的鐵路，遂告終止。一八九三年（光緒十九年）十一月，台北至新竹間工程竣工，邵友濂乃上奏文，呈請台灣鐵路造至新竹工程告竣，奏文如左：

### 台灣巡撫邵友濂上奏奏文

欽命頭品頂戴兵部侍郎福建台灣巡撫部院兼理糧餉提督軍務臣邵友濂跪奏，為台灣鐵路造至新竹工程告竣恭摺仰祈 聖鑒事，案照光緒十三年四月廿八日總理海軍事務衙門議准台灣開辦鐵路欽奏一八八六年二月十四日（光緒十三年）慈禧端佑康頤照豫莊誠壽恭欽獻皇太后懿旨依議欽此，遵經前撫臣劉銘傳招集商股銀一百萬兩，奏請先由基隆

造至彰化委由督商承辦，嗣因商股觀望不前，工料棄置可惜，奏請撥用福建協款銀一百零四萬兩收回官辦，先後均奉 旨准。欽此。

臣到任後察看工程困難情形，奏請辦

至新竹郡行截止，並以路工用過經費早逾百萬，原撥福建協款因防營勇餉不敷，陸續撥歸矣。後海防項下支銷鐵路工需隨時商由地方紳商借墊援案，奏請截留台灣新海防捐輸銀兩分別

動用歸補，經海軍衙門會同戶部議准覆奏奉旨依議欽此欽遵外在案，疊飭督辦鐵路工程道員蔣斯彤督工遺辦，業經造抵新竹，於光緒十九年十一月一律工竣報經臣親臨勘驗橋路各工以及碼頭溝通，均屬平穩堅實，途中分段設立車房，分別出售客貨各票，以憑搭載，兼為火車上下停頓之所利捷異常，輿情稱便，臣查台灣環海一島港汊紛歧，仰蒙聖主眷念海防准辦此項工程，為居中控制之策，乃以工程

浩大經營七年之久，甫就台北竣工。當時原估工程何嘗不詳審精密而絕未盡相副者，台灣地土鬆浮，田園漫行培築不密，坍立卸形，又或跛陀參差，巒壑倚伏，曲直無定，高下靡常，

北穿獅嶺則洞隧百尋，南渡龜崙則坂踰九折，路工之難如此，谿間縱橫，水流湍急，臨宜宣束，因勢堤防轟址，重淵構基陡岸洪汲方迅，則累石旋傾，積沙已深則排椿亦陷，橋梁之難

又如彼重，以人夫料價海外居奇，資用倍增，殆非逆料，計自基隆廳道頭起至新竹縣南門外止，車路一百八十五里，用過經費共銀一百二十九萬五千九百六十兩有奇，已由地方紳商隨時借墊支給，除飭核實報銷，俟截留新海防捐輸如數歸補外，所有台灣鐵路造至新竹工竣日期緣由理合恭摺具奏伏乞 聖鑒。欽此。

劉銘傳奏請興築的台灣鐵路，倘劉氏不中途卸職，以其經營台灣之意

志與毅力，當能繼續籌措築路經費，克服工程困難，則台灣鐵路之築路工程，亦不致僅築至新竹而停工，當可繼續完成。

惟根據有關資料記載，基隆至新竹段鐵路，所有鐵軌、枕木、機車、車輛、號誌等設備，均係一八七六年（光緒二年）九月由滿清政府備款二十八萬五千兩，在上海向英國收回的淞滬鐵路廢棄器材，運來台灣，不足之器材再向英國購買。

### 日人擴建燬於戰火

台灣鐵路完成基隆至新竹段後，由於無力繼續興建而告中斷；甲午戰後，台灣割讓日本，佔領初期，民間武力，群起抵抗，日人疲於奔命，一則以台灣資源豐富，尚待開發，日本為遂其政治壓迫，及經濟榨取之雙重目的，於軍事倥偬之際，即著手調查鐵路路線，製成計畫書，申請核准後，於一八九八年（光緒二十四年）。

開始籌款，自新竹向南，分段施工，期於十年內完成西南幹線鐵路。自新竹經台中至高雄計二九七·三公里，一九〇八年（光緒卅四年），幹線全部貫通，同時台北至淡水間，高雄至九曲堂兩支線，亦告竣工。嗣因經過台中之線，坡度陡急，運輸能力有限，日人為適應運輸上需要，乃於竹南至彰化間，另建與山線平行的海岸線，計程九一·二公里，於一九二二年完成。

日本為積極經營台灣，開發資源，築路工程相繼不絕，八堵至蘇澳的宜蘭線，於一九二四年竣工，同時屏東線續築至南州（今潮州）；一九二七年收購集集支線，一九二九年收購平溪支線。至此；台灣西部之鐵路網已告形成，嗣為加強運輸能力，除將屏東線延伸至枋寮外，復於縱貫線分段鋪設雙軌，先後於一九三五年至一九四二年間陸續完成。台灣東部因缺乏良好港口，復以山嶺重疊，聳立海岸，鐵路建設極為困難，花蓮至玉里

段，於一九一七年竣工，嗣後工程一度停頓，復於一九二二年收購台灣糖業公司關山至台東段路線，分段通車。玉里至關山段，於一九二六年始告完成，全線乃能貫通，全長共一七五·九公里。台鐵在太平洋戰爭爆發前夕，由於鐵路網已組成，運輸繁忙，堪稱鼎盛時期。但好景不常，二次世界大戰發生，日人全力作戰，對於鐵路應有之正常維護，不遑顧及；加以戰爭末期，盟軍轟炸猛烈，鐵路各種設備，均遭慘重之破壞，殘缺不堪。當時日人更悉索敝賦，將認為不重要之支線，如林邊枋寮間之路軌拆除，並將部分雙軌改為單軌，以供軍需。故戰爭末期，台灣鐵路百孔千瘡，已無法發揮應有的運輸功能。

### 光復後陳清文挽狂瀾

抗戰勝利後，政府於一九四五年十月，派陳清文來台接收台灣鐵路，同年十一月一日，在延平北路舊鐵路

局成立「鐵路管理委員會」，下設車務、機務、工務、會計、材料、總務、秘書各處；另沿襲日人制度，把當時台鐵兼營的公路運輸及監理業務，增設「汽車管理處」（一九四七年撥歸公路局）。其他單位則有台北、高雄、花蓮辦事處及台北機廠松山材料廠。

由先是，抗戰時期，台鐵遭受盟軍轟炸、軌道、橋梁、隧道、號誌等均遭嚴重破壞，修補器材缺乏；而鐵路員工中的本省籍同胞均為低級人員，日籍高級技術人員又將遣返，大陸來台接收人員既少，要使柔腸寸斷，滿目瘡痍，殘缺不堪的台灣鐵路，維持繼續行車至感困難！故遣返的日本幹部和技術人員當時均謂台鐵運輸半年內一定癱瘓，無法營運；然經我鐵路員工努力不懈，克服困難，迅速逐步完成修復工作，繼續營運。

### 鐵路節命名的由來

志興一九五六年二月，交通部明令以

唐山至胥各莊運煤鐵路開工之日（一九八一年六月九日）為中國鐵路節；復於一九六五年三月二十五日，由內政部與交通部共同明令公布「六月九日」為中國鐵路節，以紀念我國鐵路興築的開始，是年並舉行第一屆鐵路節慶祝大會，鐵路節於焉誕生。嗣後台灣鐵路每年是日都慶祝此一佳節，頌揚我國鐵路先進們的開創精神，策勵在職的同仁。每年慶祝大會時，表揚服務滿四十年的資深同仁、優秀司機員、行車安全有功人員等。

一九八一年六月九日，我國創建鐵路一百週年時，曾舉辦鐵路史蹟展覽，發行各種紀念品，出版「中國鐵路創建百年史」與「中國鐵路創建百年紀念文集」專刊，放映「上行列車」電影，各項活動多姿多采。

### 歷任局長各有建樹

自抗戰勝利後，從日人手中接收台鐵，已六十一年，歷經十六位局長

，領導員工在幾乎癱瘓之中，筆路藍縷，重新建設，慘澹經營，進而發展為今日的雙軌電化，環島鐵路，鐵路地下化，電腦售票等工程，使台鐵進入現代化，歷任局長功不可沒。

首任局長陳清文：在戰後接收滿目瘡痍的台鐵，迅速修復鐵路，恢復營運，鼓舞士氣，安定員工工作情緒，貢獻良多。

第四任局長陳舜耕：對行車安全、服務品質、員工福利的改善，至今留有去思。

第七任局長陳樹曦：興建七堵駝峰調車場，使調度中心對車輛之組裝、調配迅速，節省人力和時間；並籌劃興建北迴鐵路，使台灣東西部交通能連貫暢通，為東部民眾造福。復籌劃鐵路電氣化工程施工，及南港客車調車場工程。

第八、九任局長陳德平、范銳：鐵路電氣化，歷經三位局長，工程於一九八〇年七月一日竣工，旋即通車

，開始營運，提高行車速度，改善服務品質；另籌劃擴建宜蘭線雙軌及南迴鐵路，均先後竣工營運。而南港客車調車場亦於一九七七年十二月十七日，完工啟用。

第十任局長董萍：一九八〇年三

月，軍職外調鐵路局長，交通非其所长，但董氏曾在美國哈佛大學攻讀管理，具管理長才；當時鐵路實施電化工程期間，服務品質未能提高，營運一蹶不振，虧損累累，為重振鐵路精神，特提出「安全、服務、營運、管理、紀律」五大目標，以建立鐵路新形象。並推動鐵路地下化，改善台北市區平交道瓶頸。

提高服務品質，改善營運，增加收入。其他局長如郎中駮、莫衡、徐人壽、林則彬、卜元禮、張壽岑、陳世芳、黃德治、徐達文等九人任期長短不一，各有貢獻。

### 兩鐵合併共謀發展

筆者於一九六六年七月一日，由高雄市立第五中學教師，轉任鐵路局服務，先後擔任股長、專員、員工訓練所教務組長、秘書室科長、副主任等職。那時國家經濟發展尚在萌芽階段，航空事業不發達，高速公路尚未開闢，交通運輸完全依賴鐵路，鐵路就成了獨佔事業，是台鐵的黃金時代。但好景不常，自從中山高竣工後，經濟蓬勃發展，航空事業隨之擴增，形成鐵路、航空和高速公路互相競爭；台鐵由於投資大、成本高、報酬低、路線長、設站多、員工多，政府投資少，台鐵在競爭基礎不盡公平下，連年虧損，無力增添設備，因而服務

品質低落，營運績效每下愈況。

二〇〇六年十月，高速鐵路即將竣工通車，加入營運，台鐵營運將遭受更大壓力，長途客貨運，很可能全被高鐵所取代，台鐵只能侷限於區間短程運輸，經營將倍感困難。而最不幸的是近年來台鐵流年不利，事故頻傳，造成旅客對台鐵諸多不滿。據鐵路局統計，前年共發生八一九件火車行車事故，造成九十九人死亡，一〇九人受傷，經調查僅百分之四為台鐵的疏失造成，而傷亡原因前三名，分別為行走鐵軌、搶越平交道及由車廂顛落所致。平心而論，台鐵事故多由外界造成，不能全歸咎於台鐵，不過台鐵是事故的主體，自應檢討改進，加強縱橫聯繫，嚴格執行行車規章，以避免事故發生。

高鐵即將竣工營運，勢必與台鐵競爭，以行車速度和服務品質而言，台鐵必居下風，為了今後之生存發展，台鐵究應何去何從？不無隱憂；衡

量目前交通運輸狀況，筆者認為唯有與高鐵合併，政府開放民營，方可起衰振敝，挽救台鐵，其原因如左：

(一)台鐵與高鐵同屬鐵路交通事業，高鐵因其行車快速，得天獨厚，能發揮經濟效益，以長途運輸為主；輔以台鐵之區間車，載運短程旅客，業務性質相同，兩者合併，長短互補，相得益彰，必能促進交通事業發展，並可解除台鐵困境。

(二)高、台兩鐵合併後，政府可精簡組織機構和人力，避免一國二公，機構重複，不致發生衝突，高鐵亦可充分運用業務熟練、經驗豐富之台鐵技術員工，人力能靈活運用，免於浪費，更可挽救台鐵之式微。

(三)我國公營事業，往往三公六婆，受制各種法令規章，窒礙難行，影響營運，高、台兩鐵合併後，開放民營，以民間企業精神經營，嚴格控管，必能起衰振敝，發揮鐵路交通功能，共享其利。

### 結語

鐵路為陸上交通大動脈，大眾運輸、經濟發展及國防軍事胥所仰賴；就國家長遠利益、能源節約、土地有效使用、減少公害等因素考量下，鐵路發展仍有其優勢存在。更何況二十一世紀石油供應更感匱乏，其他交通工具無法不用燃油，惟有鐵路可節約能源，減少污染，保持良好生態環境。加以今後科技發展，磁力浮懸，線型馬達，時速五百公里以上的火車已經問世，今後鐵路高速運轉，發展前途，光明燦爛！誠如二十年前「國際鐵路月刊」所云：「在今後歲月，鋼輪在鋼軌上跑，仍將為客貨大量運輸最經濟有效而迅速安全，鐵路系統的優越任務，到二十一世紀更可綿延無限。」值茲第四十二屆鐵路節，除向辛勞的鐵路同仁致賀外，切盼交通當局善用鐵路優勢，高瞻遠矚，縝密規劃，再創鐵路營運的新里程。

## 謎語大家猜(十)

1. 與我同行——猜一字
2. 南京市長——猜三國人物
3. 大戈壁——猜中國地名
4. 白頭未封侯——猜稱呼
5. 蛙聲十里出山泉——猜廣告語

謎底下期刊出

## 謎語大家猜(九)

中外四七一期謎底如下：

1. 閱
2. 思想境界高
3. 神戶
4. 天下為公
5. 限額進口