



## 光復初期 臺灣鐵路的復原

[檔案瑰寶](#)[檔案知識+](#)[檔案搶先報](#)[回首頁](#)

### 檔案瑰寶

現在位置：[首頁](#) > [檔案瑰寶](#)

#### 光復初期臺灣鐵路的復原



鐵道探源-鐵路歷史之旅：臺灣總督府交通局鐵道部暨交通部臺灣鐵路管理局檔案導引

臺灣鐵路在二次大戰期間遭盟軍轟炸，毀損情形嚴重，無法正常營運，亟待展開復原工作。光復初期，政府如何在人力短缺、物資艱困的情勢下，重建鐵路、恢復營運，並讓運輸量穩定成長呢？現在，就讓我們搭乘國家檔案特快列車，一同啟程前往探索臺灣鐵路的復原工作吧！

國家發展委員會檔案管理局檔案典藏組科員 葉俊宏

臺灣鐵路興築起於清末劉銘傳巡撫的倡導，完成基隆至新竹段。日本據臺後，急速擴展路線，不僅完成縱貫鐵路，各產業支線更是四通八達。惟後來日本傾全力投注於南洋戰事，無法妥善管理，使得營運每況愈下。更嚴重的是，自民國(以下同)32年底起，盟軍在各地展開猛烈的轟炸，鐵路沿線滿目瘡痍，大小車站毀損嚴重，交通發展受到阻礙。



34年臺灣光復，當政府派員接收鐵路時，發現枕木腐朽逾半、鋼軌磨損嚴重、橋樑載重不足、路基多處坍塌、車頭近半毀損、車廂年久失修、設備不堪使用、保養裝置殘缺等惡劣情況，致使鐵路已無法全線通車。另一方面，來臺接收的人手青黃不接，以及多數日籍鐵道專業工程師、技師被迫遣返，更添加復原工作的難度。當年，離臺的日籍人士預估，臺灣的鐵路僅能勉強維持運作，六個月後將陷入全面癱瘓的狀態（註1）（圖1）。由此足見，臺灣鐵路的復原工作至為艱困，必須處理諸多問題。

往後的幾年間，復原工作陸續展開，包括將超過使用年限的陳舊枕木，逐年汰換成新式枕木(圖2)；抽換磨損嚴重的鋼軌，並將原本型制混亂的鋼軌，全部統一換成37公斤的標準鋼軌；陸續修復被炸壞的火車頭，或是從眾多報廢的車頭中，拆解和揀選零件，七拼八湊出可以運行的「組合式」火車頭（註2）。

車廂方面，接收時可使用的有345輛，其中木造車廂就高達了337輛，約占98%。這些日據時期的木造車廂多已不堪使用，原本應該淘汰換新，然而在艱困的時局下，暫且將這些車廂進行木椅改換軟墊、加設百葉窗與電扇，以及設置沖水式廁所等修繕作業，完成後立即投入運輸行列。特別的是，臺北機廠還曾於38年自製木造車廂，加入客運行列，至42年之後，才完全朝向鋼體化車廂發展，逐年淘汰這些木製車廂（註3）。

除此之外，全臺車站與房屋的修理維持工程、臺北與高雄機場廠房翻修作業，以及全線電訊設備的維修工作也都同步進行，重建工作之繁重程度可窺見一斑（圖3、圖4）。



圖1：接收前臺灣鐵路工務情形  
檔號：0035/017/005  
案名：鐵路接收概況  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖2：布設枕木數量表  
檔號：0035/241/042  
案名：布設枕木數量表  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

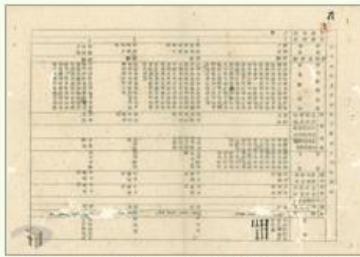


圖3：37年上半年度工務處工作計劃表  
檔號：0037/017/001  
案名：37年工作計劃  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖4：臺灣省鐵路管理委員會竣工報告單  
檔號：0035/241/012  
案名：鐵路管理委員會民國35至37年各項修復工程合同  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

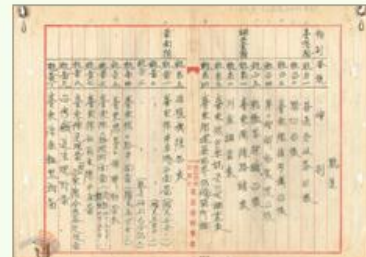


圖5：花蓮港辦事處工務課接收清冊  
檔號：0035/161/004  
案名：花蓮港辦事處工務課接收清冊  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

相關用地、建築資產的清點與移交，亦為臺灣鐵路接收工作的重點之一。然而，接收人力不濟，只能先行辦理鐵路財產清冊移交(圖5)與管理階層的交接事務，因此延宕鐵路沿線土地房舍接收工作，導致各縣市機關利用不同名目佔據，租給私人擅自使用，衍生出更多的產權爭議，也增添鐵路重建工程的困難度（註4）（圖6、圖7、圖8）。



圖6：三十五年度鐵路局租地清冊  
檔號：0035/029/002  
案名：鐵路土地房屋出租登記表  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖7：本局接管日產房屋私人訂租應拒絕  
檔號：0037/014.1/14/1/008  
案名：本局日產房屋案  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖8：發現擅用厚生課名義對外用日產住宅轉移租用  
檔號：0037/014.1/14/1/003  
案名：本局日產房屋案  
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局  
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

光復初期，臺灣鐵路百廢待舉，經過艱苦的重建階段，在修復原有的鐵路設施後，使得南北運輸逐漸恢復，也奠定了鐵路營運的基礎。其後，隨著西部縱貫線鐵路電氣化、北迴鐵路、南迴鐵路等重要建設的完工，完成了環島鐵路網。今年，剛剛完工的花東鐵路電氣化建設，更是令人欣喜。想要瞭解臺灣鐵路的故事嗎？趕快到[國家檔案資訊網](#)乘著檔案特快車，與我們一同探尋這些國家寶藏吧！

註釋：

- 註1. 鐵道博物館網，鐵道緣起—創建發展。[http://search.railway.gov.tw/museum/story/story\\_03.htm](http://search.railway.gov.tw/museum/story/story_03.htm)（民103年4月8日）。壽俊仁主編，《臺灣鐵路百週年紀念》（臺北市：臺灣鐵路管理局，民76），頁13-14。
- 註2. 劉文駿、王威傑、楊森豪，《百年台灣鐵道》（臺北市：果實，民82），頁81-82。
- 註3. 蘇昭旭、黃澍民，《台鐵憶舊四十年，1945—1984》（臺北縣：人人，民89），頁92-93。
- 註4. 黃俊銘，《鐵道探源—鐵路歷史之旅：臺灣總督府交通局鐵道部暨交通部臺灣鐵路管理局檔案導引》（臺北市：檔案管理局，民98），頁68-73。



歡迎您對檔案樂活情報提出寶貴建議，請聯絡：[alohas@archives.gov.tw](mailto:alohas@archives.gov.tw)

瀏覽次數: 220次 累計瀏覽次數: 23261次

本期簡報及桌布下載