

# 戰後臺糖南北線鐵道的興建與變遷

文・圖片提供／張崑振（國立臺北科技大學建築系副教授）

日治時期的糖業鐵道，受限於大甲溪、大肚溪、濁水溪、八掌溪、急水溪、將軍溪、曾文溪等大型河川的阻隔，致使各製糖會社所屬鐵道各自獨立，彼此互不連通，鐵道設備參差不齊，形式不一。戰後，臺灣光復糖業委員會接收之際，由於原有製糖工廠在戰爭中受損嚴重，僅八處製糖工廠未受損壞，臺糖公司配合行政長官公署「臺灣省五年經濟建設計畫」，執行五年修復計畫，期能儘速回復生產，著手統一廠區隸屬、鐵道設施標準，重新調整原料區，並畫分鐵道之管轄線段。

1949年國府撤退來臺，1950年韓戰爆發，臺灣國際局勢益形險峻。1951年8月，因應軍運業務實際需要，臺糖公司受命「修整舊線，增築新線」，籌畫將各鐵路網絡聯繫起來。最初原訂北起苗栗月眉糖廠后里、大里兩車站，南至

屏東東港，後因增築大甲溪橋梁須耗費巨資，遂將路線改由臺中開始，南達屏東東港。工程項目包括新建橋梁線路、省鐵大型鋼軌鋪設，其他還有沿線鋼軌更換、橋梁加固、道渣補充、電話線路架設、煤水站等建設。

1951年初，各項工程分階段開啟，1951年8月工程陸續完工，待1953年底新建西螺大橋完工，全線開通，成為省鐵縱貫線最重要的輔助，總計工程費用800萬元（含機械300萬元）。除月眉、埔里及東部工廠外，南北線幹道起點為臺中站，終點為高雄籬仔內站，串連臺中、南投、溪州、虎尾、大林、南靖、新營、總爺、三崁店、車路墘、橋仔頭、小港、屏東等工廠，西部26廠也得以完成鐵道網路連結，全長計達262.5公里。

此次工程計有七項主要工事，包括



▲ 1950年臺糖南北線幹線六大工程分布圖。



▲ 1960年6月5日報載修復中南鐵路，南投各界舉行修復中南鐵路座談。



▲ 1960年6月18日報載臺糖中南鐵路，修復已成絕望。

南投一溪州聯絡線、溪州一虎尾聯絡線、新營一土庫延長線、總爺一三崁店路線、二層行溪大橋修復、小港糖廠前鎮線修復、北港溪大橋修復工程等。

臺糖南北線建成後，因為受到天然災害及各階段公司的營運計畫變更影響，所以歷經多次變更。1959年「八七水災」，大肚溪（烏溪）流域溪水暴漲、洪水氾濫，位處暴雨集中地區的芬園、烏溪上游更是豪雨成災，南北線第一段「中南線」因損毀嚴重，無法重建，迫使起始點改為南投糖廠二水站，幹線全長縮小1/5，變更為210.8公里。

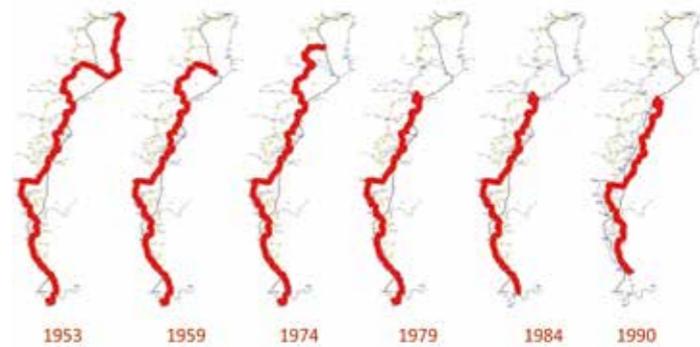
1974年，由於二水線業務無法符合效益，加上省鐵電氣化拆除二水站跨線橋，於是將起始點向北調為員林站，經轉溪湖糖廠，過溪州連上原水尾線，終點仍為高雄籬仔內站，而其長度因此也變更為218公里。1979年，糖鐵與公路共構的西螺大橋因考量行車安全、道路寬度不足，廢除了鐵道設置，南北線的起始點再度調整，改為虎尾糖廠所屬的斗南站，路線長度也縮短為161.9公里。

此後，糖鐵經管環境可說日

益嚴峻，1984年鑑於臺糖外銷業務大量縮減，高雄小港籬仔內幹線已不具效益，遂將南北線終點北移至鳳山站，全長略減為161.8公里。

1990年，新營廠急水溪橋梁遷建，虎尾廠斗南工廠站線路調整，全線微調為161.9公里。至1990年8月，因楊希颱風災害，屏東廠下淡水溪橋損壞嚴重，南北線線路中斷，加上供應屏東紙漿廠蔗渣改採公路運輸，鐵路運量銳減，南北線再向北調整，改以高雄廠橋頭站為終點，全長更縮為145.4公里。

至1997年，基於過去近十六年省鐵發生阻斷事件時，因從未聯繫臺糖商討接連協助，南北線已不具實質效用。加上因糖鐵線路多數皆停閉使用、廢線，省鐵與糖鐵接駁運輸區間已由12處減至3處。隨後在獲得國防部同意解除「國防戰借列管」後，南北線終因「不具意義與實用性」，正式取消近半世紀的南北線鐵道。



▲ 臺糖南北線建成後的線路變化。