

# 四十九年度臺鐵運輸業務之展望

陳樹曦

臺鐵自去年八七水災以後，路線受阻，雖以搶修迅速，但客貨運輸均受有影響。至本年度（四十九年）之運輸業務，較原訂計劃，亦有更易，展望前途，分述如下：

## 一、客運

客運自八七水災以後，以受災區域較廣暨自九月一日加徵水災復興建設捐之原因，旅客人數暨延入公里約減少一成，本年一月一日調整運價後，雖以農曆春節關係，一二兩月略有增加外，但未如往年之比例增漲，春節後仍與八七水災後之情況相同。據交通處所公佈之運輸統計觀之，公路亦有同樣情形發生。

臺鐵客運方面所發生之困難問題有二：一為對號之柴油快車不易購票，發生黃牛黑市，站票或以月台票換票補票等紊亂秩序之情形發生。一為慢車擁擠，臺鐵客車不足，以一百廿七輛篷車代用客車，加以水災後慢行地點多至六十五處，列車誤點增多，極為社會人士詬病。解決上述第一問題之對策，臺鐵原向日本日立工廠訂購柴油電力機車拾輛，預訂去年九月交貨，後以規範不合，責令重新修造，須延至本年下半年始能交貨，以致原訂去年十月內改點增班之對號快車改善計劃，未能如期實現。本年初為應急起見，在治標方面，已將柴油軌道車十八輛，拖車四輛集中於

長途行駛，即臺北高雄間之三〇〇一次至三〇〇四次，在臺北臺中間使用八輛，臺中高雄間使用六輛（原為四輛一組），原行駛三〇〇五次至三〇〇八次臺北臺中或彰化間之柴油特快車（亦為四輛一組），改以蒸汽機車牽引鋼體化改造之翻背椅客車六輛代替，車上一切服務如舊。此項辦法實施後，黃牛黑市業已絕跡，車上多有空位，原有之站票換票等不良情況，均一掃而空。惟三〇〇五次至三〇〇八次用蒸汽機車牽引，經過山洞，煤烟不易避免，旅客仍表不滿耳。目前向美國通用公司訂購之柴油機車十一輛，本年三月底以前可到達大型者四輛，已計劃俟此四輛機車到達後，以一輛牽引三〇〇五次至三〇〇八次，以兩輛行駛一、二次對號特快車暨五、六次快車，以上三輛均用以代替蒸汽機車，尚餘一輛為備用。按上述列車均係經行山線者，使用柴油電力機車後，可解除旅客煤烟之苦。至增加班次暨全盤改點計劃，尚須待第二批小型機車七輛暨日本之十輛（大型）到達後（預計在七、八月間），始能辦理。

關於第二個問題慢車之改善，去年內，已增添二十米長之新型通勤車五十輛，本年內上述美援通勤車計可到達九十二輛，第一批十七輛四月初可交由臺北機廠裝配，第二批七十五輛亦已向日本訂購，九月底以前交貨，如均能於本年內裝配完成，則至今年年底

慢車情形可望改善，代用客車亦可逐漸減少，旅客擁擠之困難自可解除矣。此外關於列車誤點問題，原因至爲複雜，其中以水災後慢行地點過多暨外來因素之影響爲最大，此點當另作檢討。惟最近因重建工作次第完成，慢行地點減少，列車誤點情形已見好轉，長途列車已有一半左右能維持正點，其他誤點列車，亦僅在五分鐘上下，超過十分鐘之列車已減至最低，與水災後之情況，不可同日而語矣。

關於客車清潔秩序與服務問題，本年度仍列爲工作重點之一。仍分四期舉辦站車清潔競賽與公共秩序宣傳各四次；對旅客服務方面，舉辦站車服務競賽兩次。

餐旅服務方面，臺中鐵路飯店擴建三樓與餐廳，已於本年二月內完成，計有新式房間三十四間（內甲種十九間，乙種五間，丙種十間），餐廳可容納一百人同時用餐，並附設酒吧，爲臺中市唯一合於國際標準之旅館，福隆海濱浴場，本年內亦擬由臺鐵建築一小型新式旅館，正由觀光事業委員會呈請省府核示中。本年度有關客運之一項新興工作，爲舉辦「旅行導遊」。因目前對號快車既有空位，此項導遊工作自可舉辦，交由餐旅服務所主辦，該所正積極籌備中，擬配合阿里山櫻花之開放，取得阿里山林管處之合作，定於三月十九日起，舉辦阿里山旅行導遊，每週一次，先試辦四次，包括來回柴快車票及阿里山鐵路來回票暨食宿，每人收費三百六十元，如試辦成績收效，

再繼續推廣至其他各地，如日月潭、關子嶺、獅頭山、青草湖等名勝區域。

## 二、貨運

去年貨運雖受八七水災之影響，運量及噸公里略有降低，本年度已趨正常，每日運量達三萬四千噸左右，延噸公里在五百四十萬上下。臺鐵貨運以大宗貨物爲主要，去年西線運輸一千一百零四萬餘噸，其中煤、米穀、糖、鹽、肥料、水泥、砂石、木材、軍品、路料、零擔等十一類貨品已達八百八十六萬餘噸，佔總運量百分之八十強，其餘百分之廿，則爲其他雜貨，以鐵路運輸之噸公里計，約佔全省陸運百分之八十八，以整車大宗貨運論，與卡車競爭並不嚴重。卡車所爭取者，爲量少價昂之貨物，以零擔業務影響最大。查零擔貨運以四十六年爲最高，達三十七萬一千噸，四十七年減至二十八萬八千噸，四十八年又減至二十四萬五千噸，逐年降低殊爲可慮。本年度會同貨運服務總所及運送業者，分區開會研討，以期改進零擔業務，爭取運量，現各區意見已分別報局正整理中，即可研擬一整個方案，期於本年內實施，以挽回已失去之零擔業務。

整車貨運，本年重點，仍在招徠與出售業務，如訪問貨主，協助及勸導舖設專用側線，改善裝卸設備，推廣機械化裝卸作業，鼓勵保證運量之特約運輸等，均繼續分別辦理，以推廣貨源爭取運量爲主旨。

關於貨運安全方面，繼續舉辦貨運安全運動與加強貨物特別監查制度，以期減少貨物事故與辦理正確為目的。

### 三、配 車

車輛支配，關係客貨運輸業務至大且鉅。臺鐵為車輛不足之鐵路，客車不足情況已見上述，貨運在旺季時，亦感不敷調配。尤以八七水災後，長途貨運積壓，每日待運貨物。最多時曾達六萬噸以上，其中以煤運最為嚴重，除站頭存煤超過十萬噸以上（經常以三萬噸為理想標準）外，各礦礦場存煤堆積如山，九月八日大肚溪通車後，南部各工廠均急需燃料，原擬由水運南運六萬噸接濟各工廠，以水運運雜費高於鐵路百分之五十以上，因而只運一半即停運，鐵路通車後，均紛紛要求鐵路補運，需求不能調合，以致自銷煤之價格，亦有黑市發生。由臺鐵負責主持之煤運計劃小組沉着應付，將每月平均運輸十八萬噸之計劃，提高至二十萬噸以上，並把握計劃與煤調會煤礦同業公會之合作，渡過難關。迄至本年二月底止，各礦場積煤，業已大半疏運完畢，站頭存煤亦降低至四萬二千餘噸，如無其他影響，至三月底可降低至三萬噸以下，恢復至合理之存煤標準。

臺鐵貨車不足，雖美援車輛與以不少之幫助，但每年舊車淘汰亦不在少數，如四十八年新車增加三百零一輛容積為四千九百九十五噸，但舊車報廢二百五

十五輛容積達三千三百八十四噸，增加有限，不足以應付日益增漲之貨運，近數年，臺鐵所採之對策，為提高貨車貨運效率。如縮短貨車週轉日期自三十八年之三點八天減為現在之二點二天；延長貨車每臺行駛里程自三十八年之四十三公里增至現在之一百一十公里；縮短裝卸時間，將四小時改為三小時，此外舉辦重要貨站晝夜裝卸；減少空車里程；採用貨車加噸辦法；與機務處配合提高機車牽引力與實施大噸位列車運轉辦法；編組直達煤運專車與實施集結輸送辦法，以減少中途調車工作；改進各重要調車場工作，以減少編組列車與貨車在站停留之時間等等，其目的均在提高貨車運用效率，此項效率，在聯合國遠東經濟委員會鐵路小組開會時，已列為各國鐵路之首位，但此與窮人善理家務相同，不值自誇，亦不必自滿；反之，且能反映吾人設備之簡陋與不足，但調配適宜，可謂鐵路經營合理與發揮運輸最大效能之表現，自可視為優良之業務績效，以為今後努力之準繩。

### 四、運 轉

臺鐵運轉之困難，首在單軌區段軌道容量已達飽和點。如彰化臺南間之單軌區段，每日行駛列車已在七十列以上，某一列車延誤，整個運行計劃必均受其影響。美顧問建議裝置該區段之中央控制行車制，原訂本年六月底完成，現以八七水災之影響，第一段彰化大林間可於六月底以前完成，第二段大林臺南間須

於九月底以前完成，完成後，可增加軌道容量至一百個列車，列車行駛時間亦因該段爲自動閉塞區間而縮短，在未完成前，現已將善化南北各增設一號誌站，新營北與花壇北亦各增設一號誌站，二二七公里，二三五公里，二七〇公里與二七八公里等處亦可增設一號誌站，南二水與二水間，北回與嘉義均改爲雙軌，以上各站暨雙軌區間均用人工管理，提前使用。故此段單軌擁塞區間，已較前略爲好轉，候中央控制行車制完成後，此一困難，當可克復。

列車誤點問題，除單軌容量不足之影響外，以慢行之影響爲最大。八七水災後慢行地點，多至六十五處，以每一處一分鐘計算，每列車即須延誤六十五分。重建工作除大肚溪橋須於六月底完成外，其他地點已陸續趕修，大體均將於四月底以前完竣，嗣後慢行對於列車延誤之困擾，當可逐漸減少，目前情況，已日見好轉。此外影響列車最大者，爲外來因素，例如四十八年行車事變二二八三件中，列車妨礙五百四十六件，列車障一百廿七件，死傷四百四十一件，共計爲一千一百一十四件，佔事變總件數百分之四十九，每日平均爲三件，均爲外來原因，如行人在軌道內行走，搶越平交道、穿越山洞橋樑，跳車，沿線牧牛，向列車投石，堆石等等，輕者延誤列車，重則肇成嚴重車禍，此點正有關機關呼籲，請求協助改善中。

行車事變問題，四十八年之總件數二二八三件已較三十八年之三一一一件減少百分之廿七，且其中多因外來因素增加之影響，否則其減低比率當更大。以

每百萬機車公里平均責任事變比較，三十八年爲八十二件四十八年爲十九件，可資證明。本年度爲加強行車保安起見，繼續舉辦安全測驗，與行車員工規章測驗，此外爲舉辦看柵工轉轍工及調車工之訓練，以提高工作素質促進行車安全；並爲中央控制行車制之實施，擬舉辦行車規章訓練，以利工作之推行。

## 五、電訊暨號誌

本年度電訊暨號誌之工作，首在完成彰化臺南間之中央控制行車制，已見前途。次即爲裝設埔心至竹南雙軌自動閉塞號誌設備，正辦理決標手續中；如能於年內完成，則自基隆至竹南雙軌區段，完全改爲自動閉塞式設備，當有助於行車不少。竹南至彰化海線中央控制行車制，可望於本年內招標，完成工程準備工作，建築竣工，須待明年。

此外擴張總局自動電話設備，候房屋改建完畢，即可着手裝設；並擬試用超短波無線電話設備，以利通訊。

第三種平交道設備本年內繼續辦理，以期減少平交道事變。

## 六、結語

上述數端，關係臺鐵運輸業務之改進，至爲重要。惟鐵路爲「分工至細合作至要」之交通企業，業務之進步與改善，必有待於有關單位之協助與配合，始能推行無阻。展望未來，仍有賴吾人之共同努力與奮鬥，始能完成鐵路對國家與社會所負之使命。