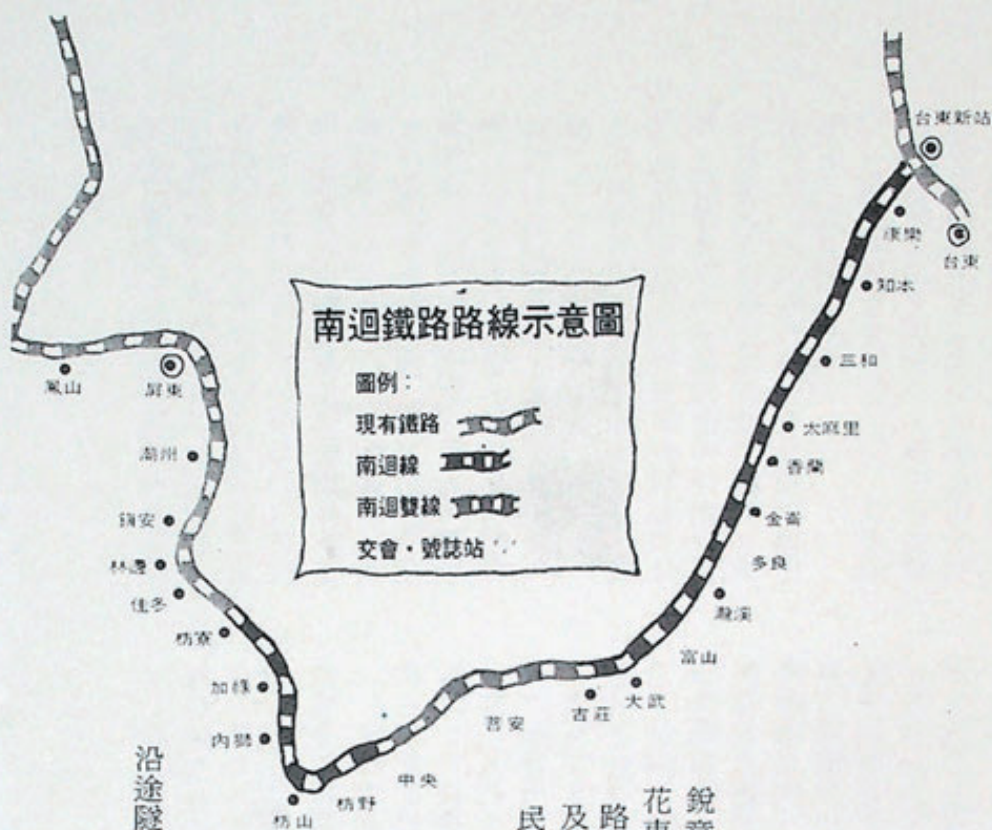


# 遊南迴

明德●高總廠

## 始知鐵路工程之偉大



南迴鐵路路線示意圖

圖例：

現有鐵路

南迴線

南迴雙線

交會·號誌站

沿途隧道橋樑工程頗為艱鉅特

工南迴鐵路，因

九年七月正式開

，而自民國六十

西幹線聯成一氣

六月完工，使東

線，則於七十一年

工通車；拓寬東部幹

，六十九年二月一日完

民國六十二年十二月開工

及物資軍需。北迴鐵路從

路網密佈，輸運南北旅客

花東鐵路均略具規模，鐵

銳意建設下，西線及東部

本省光復後，在政府

殊，完工日期一延再延，終於在民國

八十年十二月十六日正式完工通車，

使全省環島鐵路線終於大功告成，從

高雄出發環島一周再回到高雄已不是

夢了。南迴鐵路的完成，不但促進了

屏東、台東兩縣對外交通的便捷及繁

榮地方有很大貢獻外，對於國家未來

整體交通建設，經濟發展，鞏固國防

及觀光資源的開發，均有長遠久深的

影響。南迴鐵路沿著秀麗的太平洋，

繞著青翠的大武山脈行進，使長期在

神秘面紗籠罩下的東台灣風光，毫無

保留的呈現在眼前，趁著南迴鐵路餘

熱未消，高廠員服室策劃了一趟新鮮

十足的東台灣風光之旅。

現在南迴鐵路，每天有一趟高雄，台東往返的自強號特快車，早上八時自高雄開出，下午二時五十分從台東開回，另外自今年四月廿五日起又加開一班次往返的莒光號特快車，相信在短時間內南迴鐵路也會像北迴鐵路般成爲往返東西部旅客的最愛。南迴鐵路最大爬坡度僅十五度，因此沿途行車非常平穩舒適，全線行車時間需時約三小時四十分，在目前沿途風景據點尚未充分開發前，以採取鐵路並濟的方式，沿途欣賞卑南文化古蹟，享受知本溫泉森林浴，沐浴初鹿牧場風光以及鹿野高臺，登高望遠，品嚐福鹿茶等東台灣古拙樸實的原始風光，行程以兩天一夜較爲充裕。

南迴鐵路旅程可選擇從高雄、鳳山、屏東、潮州、枋寮等站購票上車，因高雄至枋寮爲原西部幹線線路，因此南迴鐵路從屏東縣的枋寮站算起，到台東縣的台東新站止，共長九十八公里，設有十九個車站，其中有十四個是可託運貨物與上下旅客的客貨站，由於南迴沿線各站各有不同的特色，因此走南迴別忘了欣賞各站的風情，使此趟旅遊，更增情趣——1枋寮站——係拆除原有站房改建，有特殊的半圓形拱門，外觀莊嚴、氣勢雄偉。2加祿站——站場規模宏大，

爲南部最大貨運調車場。3內獅站——依山面海，中國式站房及雨棚，顯得古色古香。4枋山站——開闢山坡移挖而成，可居高遠眺田野與屏鵝公路，是轉往墾丁最佳轉運站。5古莊站——高居丘陵，依山面海，附近橋樑隧道衆多，成一特殊景觀。6大武站——居高填方站場，旅客必須經過精心築成的假山、花園、噴泉及健康步道進站。7瀧溪站——站場爲利用隧道棄渣及河床沙石填築，因場站長度不足，南端股道大部分伸入大竹溪橋上。8金崙站——位於南迴最長的金崙大橋旁，附近有壙坵溫泉。9香蘭站——站場緊接台九南迴公路，填方高十一公尺，在站場南北方各有排洪橋及涵洞各一座。10太麻里站——中式建築，外牆砌古銅紅磚，有如一座紅樓。11三和站——利用知本溪與利嘉溪之河川段配料築成，圓柱是其特色。12知本站——雄踞於遼闊原野，附近有知本森林遊樂區。13康樂站——位於台糖農場旁，附近有永豐餘紙廠。14台東新站——原名卑南站，爲南迴鐵路終點，附近有三千年歷史的卑南文化遺址。

南迴鐵路最爲特殊處就是隧道的數量極爲壯觀，而最大不同之處，在於隧道均是從大山底下穿過，因此有許多特長隧道，形成一趟難得的「隧道之旅」。南迴鐵路隧道，從枋寮開始計

算，在內獅站到三和站間共有卅五座，全部總長度共卅九公里，當中超過一千公尺的有十一座之多，最長的是位於屏東縣、台東縣分界的中央隧道，長達八〇七〇公尺，是國內最長的隧道，工程最爲艱鉅，花了六年的時間才開通。以中央隧道工程爲例，曾挖到山腹的地下水脈，遇到每分鐘出水十二公噸的大湧水，也曾挖到膨脹性地層，影響到支撐系統，其他局部性岩盤坍方等突發事件，使施工人員遭遇危險，因此中央隧道花在處理這些突發事故的時間就佔了一年的工時。

要在雄偉的中央山脈上建築翻山越嶺的鐵路，其工程的艱鉅，可用「逢山挖洞、過水架橋」來形容，因此除了上述的隧道工程頗爲特殊外，沿途的七十座大橋和一一八座小橋也具有特色，其中在枋野二、三號隧道之間的枋野二號高架橋，橋墩高達廿六公尺，橋面更採用卅二公尺預力樑，每支約重七十多公噸，施工吊樑更是難上加難，因此搭乘行駛在高雄——台東間的自強號，莒光號列車，除了可欣賞沿線淳樸的自然風景外，對於站房、橋樑、隧道等人爲設施，也可刻意欣賞，從而可體會出鐵路工程人員，多年來默默地爲了國家建設所付出的貢獻與辛勞。