



▲鐵道相關設施為歷史留下見證  
(圖為止衝擋)。

火車·火車行到何處去？

# 高廠鐵路運輸 一頁輝煌史

文·圖 陸寶原／公共關係處

**投**產順暢與否，攸關工廠運作，為使貨暢其流，靈活的生產排程，流暢的運輸調度，缺一不可。

石油產品以液態之汽、柴油等為主，運送方式不外管線與車輛。早期，鐵路為本公司高廠重要運輸方式之一，繁忙的油罐火車曾來回穿梭於廠區與左營驛站之間。頻繁進出的列車、響徹雲霄的鳴笛，成為當時高廠的日常，廠區現存多處鐵道遺跡及相關設施，也為這段鐵路運輸留下歷史見證。

## 產業興勃 鐵路運輸應運發達

鐵路，始於清領時期，時因政府漠視，甚至排斥，無法順利在中國本土發展，之後鐵路被准許在台灣局部興建，此為台灣鐵路運輸之始。日治時期，因農、林、礦產等所需，陸續鋪設各專用鐵路，台灣鐵路進入迅速發展時期。1908年，縱貫鐵路全線通車，火車成為當時人員交流、物產運輸的主要交通工具。發展已逾百年的台灣鐵路，至此進入時速可達200～300公里的高速鐵路時代，與原有之台鐵縱貫線各級列車，共同為國家運輸重任，繼續努力向前。

工廠設立，從原料投入到成品產出，除須對

質量嚴格把關外，如何依用戶需求，將成品安全、快速送達，也是企業經營重要課題。高廠做為全國最大軍民用油供應者，確保油料運送順暢，長久以來即為各級長官所重視。戰後，台灣從復建至經濟起飛的各個階段，高廠全力配合國家政策，供應各類油品及石化原料，更使台灣經濟發展名列亞洲前茅。當中除前端煉製、公用及維修、材料供應等支援系統外，密集的輸儲網路亦為不可或缺的一環，現行除油罐汽車、管線輸送外，鐵路運輸亦曾占有重要地位。

## 舊城驛鐵路支線為軍需而設

二戰期間，日本有感於國內主要煉油設施已無法滿足需求，決定於台灣興建燃料廠，1943年，落腳於左營半屏山下的「第六海軍燃料廠」正式運作。要在原為蔗田的農地建煉油廠，以當時的條件談何容易，尤其建廠重要設備多係大型機具，搬運更是困難。《第六海軍燃料廠探索》記載，當初主要機具、塔槽等器材係於日本製造，利用輪船運至高雄碼頭，再以鐵路運至舊城驛，經「舊城驛」分歧出全長約4.8公里的支線，運往六燃廠，廠內並設有大型調車場與機務段，鐵路沿線並植樹以為掩蔽。



▲六燃廠運送資材的鐵路。

舊城驛，又稱「舊城乘降場」，明治 33（1900）年開始營運。舊城驛除通往六燃的「煉油廠」支線外，另有連接左營軍港的「桃子園」支線，此兩支線皆因軍需而設。左營軍港為古「萬丹港」所在，原為小型貿易港，後因淤積淪為小漁港。臨港的桃子園聚落於日治時期因闢建軍港遷村，萬丹港並經日人疏濬而成左營軍港。

南進為二戰時期日本重要政策，左營則為南進船艦基地，當初為建造軍港及煉油廠，從基地附近的舊城驛修築兩條支線，分別為往南的築港線及北側的六燃廠線。原為築港工事所需的「桃子園」支線，工程結束後改為運補軍需物資之用。國軍接收後成立海軍左營運輸站，增建月台方便人員與物資轉運，稱「桃子園車



▲廠內殘存的火車鐵軌。

站」，後因使用率低及附近眷村國宅改建，鐵道拆除，月台則改建為陸戰隊武器裝備展示場。

同為軍用支線的煉油廠線，用以運送六燃建廠資材。《第六海軍燃料廠探索》一書提到，建廠期間每日約有 40 至 60 輛貨車進出，約可載運 300 至 400 噸大型機具、設備等。台鐵在二戰期間引進由台灣鐵工所製造的超大型「大物車」，便與這些機械運輸有關。至於其他貨物則賴卡車、牛車等運送，經廠內道路及牛車路往來鐵道支線、廠區工地與倉庫之間。《典藏版鐵道新旅 3：縱貫線南段》一書另引述台糖高雄廠退休火車司機說法，謂日人亦曾借用當時的台灣製糖株式會社（台糖）原料鐵道，運送六燃建廠機具及原料等。

## 鐵道中油線支援半屏山採礦

戰後，隨著廠區擴建，油品運輸需求日增，時因高速公路尚未開闢，其他油管網路亦未臻普及，煉油產品多賴鐵路運送，中油在全台如嘉義、桃園、高雄、花蓮等地，便有多條運油專用側線或支線。

日治時代舊城驛六燃支線，國民政府接收後，順理成章成為高廠重要產業專用鐵道，稱「煉

油廠線」，後改稱「中油線」。本線於1951年納入台鐵調度，用以運送營業處駐廠接運站之汽、柴、煤油及後來的苯、甲苯、二甲苯等。「中油線」除高廠使用外，半屏山石灰岩礦開採後，也在此線中途修築東南水泥與建台水泥專用線，故本線除進出高廠油罐列車外，亦可見往半屏山水泥廠的列車。高廠鐵路系統亦設有直送下游石化廠之支線，如由楠梓站分歧的中國化學開發公司線，全長1.2公里，為橋頭油廠內殘存的火車鐵軌庫灌裝油料運送各地。

為應付繁忙的鐵路運輸業務，當時在高廠設有專用灌裝場，油罐火車修理場及負責拖運油罐火車至左營站之專職駕駛與隨車工作人員等。油罐火車駕駛由鐵路局代招代訓，結業測試合格後分發至廠裡服務。當年這些油罐火車的從業弟兄們，對維持高廠物流順暢，扮演著重要的角色。

中油接收六燃廠後，積極修復煉油設備，因尚屬建設初期，一般運輸車輛不多。1947年，公司由上海運來車輛一批，高廠成立汽車修理工場。隨著組織及業務擴展，新工場陸續興建，人員與物料運輸需求日殷，加上廠裡大量購置重機械、車輛及引擎、機具等。這些設備保養、維修均由修車工場綜理。其不僅負責一般交通車輛、起重車輛及重機械、機具等維修，亦曾擔負油罐火車檢查修理及維護重任。

## 1991年停駛油罐火車

因油罐火車進出頻繁，相關度量、檢查、維護等業務量急速增加，當時負責油品供銷的營業總處，乃就近委託高廠處理。高廠於1956年成立油罐火車修理工場，此油罐火車修理業務於1980年併入修車工場。1991年，公司組織調整，煉製與儲運分開，油料改以管線等方式運送。復因當年翠華路通車，鐵路平交道管理困難，高廠



1. 火車修理房。
2. 保留的鐵軌兩旁綠樹成蔭為高廠美麗景點。

於當年10月停止油罐火車灌運作業，鐵路運輸結束，油罐火車修理業務亦告終止。

灌運作業結束後，鐵道養護班、火車修車場、灌裝班及運輸班等解散，相關空間移做他用，如火車修理房改為倉庫，機務段做為交通車停車場等。復因開闢道路等因素，鐵道陸續拆除，當初肩負高廠重要運油任務的柴油機關車，亦於運務結束後，分別撥交橋頭油庫及台電林口發電廠、深澳發電廠。高廠長達數十年的油罐火車運輸作業，就此劃下完美句點。

## 惜物愛物回味美好歲月 百年舊鐵軌化身車棚架

「火車火車 藏對佢位去 歇在山頂伴人在  
過暝 火車火車 藏對佢位去 去公園中教人



▲棚架以舊鐵軌搭建而成的大型交通車停車棚。

講過去」，此段為羅大佑歌曲「火車」中的歌詞，描述退役的火車頭，只能置於公園供人憑弔。目前高廠雖沒留下任何車頭或車廂，但仍保有一段約 150 公尺鐵軌，做為紀念。此段鐵軌，兩旁綠樹成蔭，是高廠最美的景點之一，也是婚紗攝影熱門地點，其與多處鐵路殘跡（註 1）及相關設施，共同綴起了那段繁盛的高廠鐵道運輸歲月。

另值得一提的是，目前停放大型交通車的車棚棚架係以舊鐵軌搭成，其外表雖已上漆，但仍隱約可見「UNION 1907」、「1920」等字樣。1907 或 1920，代表出廠年份，細究之下，原來在那物資缺乏年代，所有可用資源皆須充分利用，以出廠百年的舊鐵軌搭建車棚自屬必然，而此舉不但劃出大型車停車空間，也意外保留

屬於高廠的珍貴鐵道文化。2018 年，中冶公司進行文化部委託之高廠文化資產盤點，在調查報告書中，亦將此停車棚列入（註 2），並以其係由舊鐵軌搭建及隱約可見「UNION 1907」等字樣為特色，建議保存。

### 鐵道遺跡彷彿如絲縷牽繫 連結高廠的過去與未來

積極爭取保留下，半屏山下的鐵道遺跡，已成為本公司推動環境教育與保存文化資產的重要項目，不但承載高廠的開創精神，也連結高廠的過去與未來。在一片拆除聲中，這些殘存的鐵道遺跡，所透出一絲絲微光，讓我們在灰暗中尚可抓住些許高廠的歷史脈絡，對同仁來講，也是後高廠時代值得珍惜的記憶！

註1：現存鐵道遺跡有廠三路、中華路口、注油工場隔音牆下、原中殼工場南側、半屏山公園及材料倉庫等處。

註2：該調查報告書中，與火車相關設施有：「柏油放置台及鐵路」、「油罐車火車鐵道遺址」、「油罐火車修理房」、「交通車車棚」等。