

彰化扇形車庫—— 締造臺灣鐵道列車寶庫 的傳奇

文、圖／容容

在已經進入高速鐵路的時代，臺灣卻不時有「蒸汽火車重出江湖」的新聞報導，像是每年暑假最受鐵道迷喜愛的「仲夏寶島號蒸汽火車行程」，就是由臺灣國寶級的老爺蒸汽機車 CK124 領銜擔綱。這輛在民國 25 年由日本車輛株式會社製造的蒸汽機車，同型車輛僅製造了 7 台，而臺灣的 CK124 是保存至今且仍可行駛的唯一一輛。民國 102 年，CK124 在停駛了半個多

▲ 扇形車庫共有 12 股軌道，可以同時容納 12 輛火車機車入庫。

世紀後首度亮相，為臺鐵慶祝與日本 JR 北海道釧路支社的 C11 型「冬季濕原號」蒸汽機車締結姊妹車一週年而復駛。從此，由臺鐵蒸汽機車所牽引的莒光號冷氣車廂每年都奔馳於寶島的美麗山海之間，不但成為海內外鐵道迷和遊客追捧的「大明星」，更成功製造話題名揚國際。

想要一睹這輛國寶級的蒸汽機車的風采，那就要親臨彰化的扇形車庫，因為這

輛雖已「年逾八旬」卻仍「老當益壯」的老爺蒸汽機車就穩穩當當地長年停靠在那裡。至於比 CK124 歷史還要久遠的彰化扇形車庫，則是臺灣鐵道的另一個傳奇，它是跨越兩個世紀運送無數臺灣人共同記憶的列車寶庫，更可以稱得上是一部活的臺灣鐵道史。

在縱貫線鐵道貫穿的中部地區，彰化站是重要的一站，從早期運送甘蔗的臺糖小火車，到上北下南不用轉頭的客運火車，彰化人對火車的記憶最為久遠和深刻。無怪乎如此，因為山海線在此交會，左邊是山，右邊是海，山海的風土民情都在此處

匯聚，火車載著仰賴濁水溪為生的人們在時間的洪流中奔騰往前，而順著鐵軌延伸的歷史迴廊則印滿著先祖的足跡。

舊稱「彰化驛」的彰化火車站在清光緒 31 年（西元 1905 年）設站，是縱貫線鐵路最早設立的火車站之一。當年鐵路開通時，彰化古城依然完好尚未拆除，所以鐵路並未穿城而過，這也使得彰化古城內眾多的歷史古蹟得以完整保存。

出了彰化火車站往北，便可以看到大大的「扇形車庫」的指標，道路很窄，一邊是隔著圍籬柵欄的鐵軌，一邊則是緊緊擠在一起的磚造民房，這是臺灣眾多火車



▲ 扇形車庫外，有 3 輛 R 型的柴電機車以亮麗的橘紅色塗裝迎賓。

站沿線的場景。但愈往前走愈安靜，除了偶爾有上下南北的火車轟隆而過，幾乎只剩下夏日蟬鳴的聲音。由於鐵軌的阻隔，少了東西向的平面交通，沿途人車稀少。倒是有關鐵道列車的彩繪在這裡比比皆是，無論是一小塊的綠地公園，還是民宅的牆面，鐵軌旁的矮牆，都塗鴉著各種鮮豔的火車圖像，而且都少不了「黑頭仔車」的蒸氣機車。這裡的人們與火車朝夕相處，不論是新穎快速的普悠瑪號、太魯閣號，還是平凡樸實的電聯車，各式各樣的火車不停地在家門前穿流不息已成為活日常，與鐵路比鄰的居民生活慢悠無爭，一動一靜就這樣和諧共存任時光流淌。

彰化城有近 300 年的建城歷史，除了古蹟廟宇眾多，再加上彰化火車站位於

山海線的交會點，有關老火車的資產保存也極為的豐富，彰化扇形車庫便是其中的代表。與彰化火車站僅相距短短數分鐘的腳程，有人說它就像是一個「火車頭的旅館」。彰化火車站迎送南來北往的旅客，有人回家、有人路過，皆要有「落腳之處」，火車頭亦如此，火車跑得快，全靠車頭帶。火車到站若要暫時修整一下，那扇形車庫無疑就是火車頭停駐的「家」。

遠遠地已經看到鐵軌交錯中的扇形車庫，不過要從鐵軌下方的人行地道穿越方可抵達。位於彰化市彰美路一段 1 號的扇形車庫，大門上掛著「交通部臺灣鐵路管理局彰化機務段」的公署牌子，這個讓全臺鐵道迷都為之瘋狂的扇形車庫，因為還擔負著日常臺鐵機車修理維護的重責大



▲ 彰化扇形車庫呈現十分規則的幾何之美。

任，所以並沒有像其他已列為古蹟的觀光景點那樣大張旗鼓的歡迎參觀，平常上班時間僅在下午的 1 點到 4 點對一般民眾開放，在滿足大眾的參觀需求之外，也兼顧不致影響鐵路彰化段的正常運營。

早期當地人有一種說法，說「彰化火車站內有一種『機關庫』，火車頭只要開進這種『機關庫』，就可以把火車做 360 度的大轉彎。」。鄉人口中的「機關庫」講的就是扇形車庫，不過以前扇形車庫並未對外開放，所以連當地人也鮮少看過火車頭在「機關庫」裡轉彎的畫面。直到民國 83 年，臺鐵要在彰化火車站扇形車庫的地點，興建中部電聯車的維修基地，欲拆除已經功能式微的扇形車庫，眾多的地方

文史工作者和鐵道迷發起保存扇形車庫的行動，並奔走呼籲中央地方，這時候社會大眾才漸漸知道彰化扇形車庫的存在。之後在多方努力下，臺鐵將電聯車維修基地改建於彰化車站的南側，扇形車庫也在民國 89 年經彰化縣政府公告為縣定古蹟得以永久保存，成為彰化的又一文化地景。

彰化扇形車庫始建於民國 11 年，至今已有將近百年的歷史，當時是為了因應縱貫線鐵路龐大的蒸汽機車的保養維修，以及加水加煤的需求而興建。在那個蒸汽火車的年代，扇形車庫內停滿了各式各樣的蒸汽機車，每當蒸汽機車蓄勢待發時，噴出的蒸氣白煙瀰漫在整個車站上空，場面蔚為壯觀。但隨著蒸汽火車時代的結束，



▲ 彰化扇形車庫的入口是臺鐵彰化機務段的場區入口，所以平常上班日只有下午時段開放民眾入內參觀。



▲ 彰化扇形車庫的外觀是一幢黃色的巨大建築。



▲ 站在觀景台上，彰化扇形車庫的環繞全景一覽無遺。

彰化扇形車庫內的蒸汽機車被柴電機車取而代之，如今鐵路電氣化，柴電機車也逐漸退出臺鐵運營，扇形車庫於是在積極尋求保存的同時也轉變成一種文化財對社會民眾開放，讓民眾來此了解臺灣鐵道的這段發展史，並親眼目睹只有電影中才會看到的畫面，所以自開放參觀以來，受歡迎的程度與日俱增。但今年遭逢新冠疫情，基於防疫安全考量，扇形車庫在年初暫停對外開放，直至國內疫情趨緩，才宣布從5月27日起有條件解封重新對外開放，開放時間也有所調整。個人參觀進入場區要

先在左側的警衛室實名登記，然後沿著右側的參觀動線指示，進入扇形車庫。

工場的入口有些狹窄，一幢圓形的3、4層樓高的巨大土黃色建築擋在眼前，屋頂還有煙囪式的通風口，由環狀開放式的玻璃大門可以清楚看到內部停放著各式的火車機車，原來這裡是扇形車庫的後方，機車的維修與保養便在這個車庫裡進行，車庫雖前後相通，但想要一睹扇形車庫的全貌，參觀民眾必須緩步繞過半圓的高牆，才能走到扇形車庫的正前方。

繞過高牆，會先看到3輛漆著橘紅色

車身的編號R的柴電機車，其中R28是臺灣鐵路最初實用化的柴油動力機車，同型車之數量也是臺鐵擁有之機車最多者。此型柴電機車於上個世紀60年代由美國製造，雖使用近60年，但機件設計精良且保養得宜，多數車輛目前還在現役運轉中，是臺鐵西部幹線貨物列車牽引的主力車種之一。另外兩輛編號R156、R157則是上世紀70年代自美國引進的柴電機車，當時進口數量是20輛，牽引動力提升，性能較優，除了用於牽引貨物列車，偶而也可見該型車牽引莒光號或復興號行駛。

這3輛臺鐵元老級的柴電機車一字排開，在陽光下顯得耀眼生輝，以迎賓之姿歡迎著參觀民眾。

由柴電機車中穿過，眼前豁然開朗，扇形的車庫以優美的弧線現身天際，讓人驚嘆。所謂扇形，顧名思義就是車庫建築物沿著放射狀的鐵軌形成扇狀，中央是調車轉盤，朝車庫方向總共有12股軌道，以99度朝車庫方向分散。12股軌道對應的就是12間停車庫，而車庫頂上的12支煙囪狀通風口皆有編號，以方便識別，意即扇形車庫可以同時容納12輛火車機車。調車轉盤上有一台迷你的小房子，它是讓機車自由進出扇形車庫的轉盤控制室，可別小看大，它可是能轉動重達上百噸機車的「小巨人」。



▲ 重達百噸的巨大火車機車就是靠著這個調車轉盤進出扇形車庫。



▲ 參觀遊客爭睹難得一見的火車機車進出扇形車庫的畫面。



▲ 即將進入扇形車庫的柴電機車正從鐵軌上緩緩駛過來，準備進入轉盤。

就在我們琢磨和想像它是如何轉動龐大的火車機車時，忽然聽到火車進站的鈴聲，只見一輛柴電機車正由火車站方向開過來，準備駛入調車轉盤，同時看到一位舉旗的臺鐵工作人員走進轉盤控制室。

哇，火車頭進扇形車庫的畫面要上演了！

只見這輛編號 R47 的橘色柴電機車緩緩駛上轉盤，待它完全停穩後，剛才的工作人員先將機車固定在轉盤的軌道上，然後再透過控制室操作著轉盤開始順時針轉



▲ 臺鐵工作人員先將機車固定在轉盤上。

動。短短幾十秒，轉盤已停妥在這輛機車即將進入的車庫軌道前，這時，機車又慢慢駛離轉盤，開進車庫內。有趣的是，蒸汽機車因為只能往前行駛，不像柴電機車前後都有駕駛艙可供雙向前進，所以蒸汽機車需要在調車轉盤上迴轉才能將車頭轉向前方。

調車轉盤並非彰化扇形車庫獨有，在臺鐵眾多的大型調車場都有此類設施，但扇形車庫卻是臺灣僅存的一座了。在臺灣鐵路電氣化之前，臺灣原有 6 座扇形車庫，分別位在臺北、新竹、彰化、嘉義、高雄和高雄港，但隨著鐵路電氣化，其他扇形車庫均遭拆除或廢棄，彰化扇形車庫成了碩果僅存的一座。以彰化在縱貫線鐵路所居的特殊地理位置，更顯現此一扇形車庫



▲ 就定位後，機車開始駛離轉盤，進入扇形車庫。

在臺灣鐵路史上，所具有的重要性與歷史性的價值。

為了便於參觀民眾能一覽扇形車庫的全貌，臺鐵特別在調車轉盤的一側搭建了觀景台，參觀民眾可以登上觀景台，居高臨下將整個扇形車庫盡收眼底。這裡不但是拍攝扇形車庫全景的最佳取景點，當南下北上的列車經過，呼嘯轟隆的畫面近在咫尺，更讓人有一種身心受震撼的悸動。

至於扇形車庫內停放的蒸汽機車，每一輛都是國寶級，身世顯赫。像是民國 6 年由日本製造的 CK101 蒸汽機車就是臺鐵首輛修復並動態保存的蒸汽火車，該蒸汽機車於民國 87 年 6 月 9 日鐵路節復駛成功，完成環島鐵路懷舊之旅後進駐彰化扇形車庫。晚於 CK101 的 CK124 則是第 2



▲ 國寶級的 CK124 蒸汽機車就安穩地停泊在彰化扇形車庫內。

輛修復並動態保存的蒸氣機車。另外一輛 CT273 蒸汽機車則是臺鐵速度最快的蒸汽機車，時速可達 100 公里，因其優美且流線的外型而贏得「蒸汽機車女王」和「貴婦人」的美譽，這輛蒸汽機車也在民國 103 年的鐵路節復駛。

有了這些國寶級的蒸氣機車加持，讓彰化扇形車庫的名氣也愈來愈響亮。

在工場的一隅，還站立著兩尊以廢棄的火車零件所打造的「鐵甲武士」，這些具有臺鐵正字標記的高大威猛的「鐵甲武士」，在臺鐵多個重要的車站都可見其蹤影，也為場區增添了藝術的生命力。

這時，扇形車庫前有一群年輕人高喊

著「美好彰化、希望城市」，引人側目，而在他們身後正靜靜停靠著 CK124 蒸汽機車，古老與現代似乎穿越時空在此交會，也在這一刻碰撞出美麗的火花。

每個人對火車，多多少少會有一份深刻的記憶，不管是甜蜜的邂逅，還是感傷的別離，當你看到這些充滿歷史感的老火車時，一定能找回此份記憶，這是屬於每個行旅人對火車的一份情懷。

彰化扇形車庫是臺灣鐵道唯一留下來的活歷史，更何況它還是蒸汽機車復駛計畫的基地，擔負著蒸汽機車的保存和修復的關鍵角色。當 21 世紀臺灣已進入高速鐵路時代，因應都市的發展，鐵路高架化



▲ 站在扇形車庫的觀景台上看火車也是一件浪漫的事。

將不可避免地成為城市發展的當務之急。彰化火車站一樣面臨著這樣的挑戰，而鐵路高架化也勢必讓以動態保存的彰化扇形車庫無容身之地，如此一來，未來想要看到蒸汽機車或柴電機車進出扇形車庫的畫面將不復見，這無疑對臺灣鐵道文化資產的保存是一大損失。其實換個角度思考，能否將彰化扇形車庫以動態博物館的形式永久保存下去，值得政府好好規劃。^⑨



▲ 彰化扇形車庫外牆上是當地社區美麗的塗鴉。