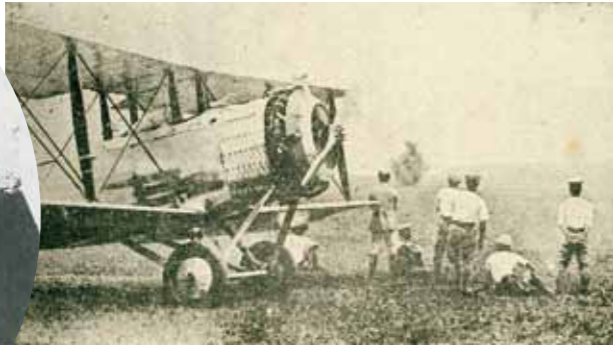


警察航空班與理蕃航空計畫

文／戴寶村（國立政治大學臺灣史研究所教授） 圖片提供／國立臺灣圖書館



▲正在觀看炸彈投擲練習的航空班成員。

◀「理蕃總督」佐久間左馬太。

綏撫到鎮壓的「理蕃事業」

日本領臺初期面臨整個統治基礎尚未穩固，臺灣社會依舊紛亂未定的情形，總督府沒有能力也沒有餘力及於原住民統治，除了採取隔離與「綏撫」政策之外，主要是進行山地與原住民調查，逐步掌握山地地理形勢、資源，以及原住民部落分布、社會文化等資訊，作為開發山地林野資源理蕃的準備工作。隨著平地統治逐漸趨穩，以及原住民的出草「蕃害」及抵抗事件頻發，1906年佐久間左馬太繼兒玉源太郎就任總督（1906-1915）後，展開進一步的「理蕃」方針。

佐久間左馬太在1874年牡丹社事件攻臺戰爭時為中校軍官，在石門戰役及攻打牡丹社等戰事中，飽嘗與原住民作戰之艱苦，埋下他對原住民的敵意，事隔30多年後來臺擔任總督，乃對原住民採取積極強硬之鎮壓政策，使他素有「理蕃總督」之稱。他向中央政府爭取預算進行兩次的「五年理蕃計畫」，以強勢武力征伐原住

民，不僅派出武裝軍警部隊侵入原住民居住地，在原住民居住地外緣隘勇線也設下電流鐵絲網，企圖阻絕原住民離開居住地。整體而言，這時的「理蕃」主要仍採用隔絕與壓制的手段。

理蕃政策下的警察航空班

「理蕃」政策的觸角伸向天空，其實有幾個契機。首先，據傳佐久間上任前，軍警對桃園馬武督溪一帶原住民進行討伐時，曾將爆竹裝進氣球裡空飄至馬武督社，原住民即以獵槍射擊，卻導致氣球在空中爆炸，巨大的聲響引起原住民的恐慌，這段情事引起佐久間的注意，上任後調派陸軍氣球來臺，配合軍警的地面行動，展開理蕃計畫。

日人的理蕃政策包括帶領原住民赴日觀光，讓其見識日本的進步而生敬畏，1910年原住民到日本本國觀光，當局特別安排他們到所澤（位在埼玉縣南部，日本第一座機場設置於此）的陸軍機場參觀，之後每次原住民赴日觀光時，都必定安排參觀機場的行程，其理由便在於透過展示飛機等現代化設備，來達到威嚇原住民，使其不敢反抗的效果。

總督府對利用飛機進行「理蕃」事業已有初步想法，為了提升將來執行「理蕃」



▲大津麟平在佐久間的「理蕃」規劃裡扮演重要的角色。



▲首任航空班長佐藤求己。

政策時的成效，總督府委託日本所澤的陸軍航空隊來臺進行耐熱飛行的訓練；所謂耐熱飛行，是指利用臺灣最為炎熱的時候進行飛行訓練。在正式設置警察航空班之前，臺灣即留下好幾次日本陸軍實驗飛行的軌跡，除了練習高溫及低空飛行之外，甚至嘗試在桃園大料坎溪、埔里霧社等地投擲炸彈，引起圍觀，當然也帶有威嚇原住民的目的。

第三，就臺灣總督府制訂政策的脈絡來看，根據《臺灣航空發達史》的記載，警察航空班的設置計畫緣自於大津麟平，大津有到歐陸學習軍事之經驗，在臺灣及日本歷任要職，對日本的航空及防空貢獻良多。大津麟平在佐久間執政時期擔任臺灣總督府警察本署署長及蕃務本署署長，1906年太魯閣事件時，他曾以警察本署代理署長的身分赴臺東與原住民對抗，有過與原住民交手的經驗。大津麟平在佐久間的「理蕃」規劃裡扮演重要的角色，為了制訂「理蕃」計畫曾親赴桃園、新竹、苗栗、臺中等地考察，他曾規畫成立以「氣球」為主的「理蕃航空單位」，但是受限於相關單位的反對，以及經費的不足，最後只能作罷，轉而進行施放氣球的實驗，以及延攬相關飛行人才參與「理蕃」計畫

之擬定。換句話說，當局雖然已經注意到航空對於「理蕃」的可行性，初步是利用它達到「嚇阻」效果。

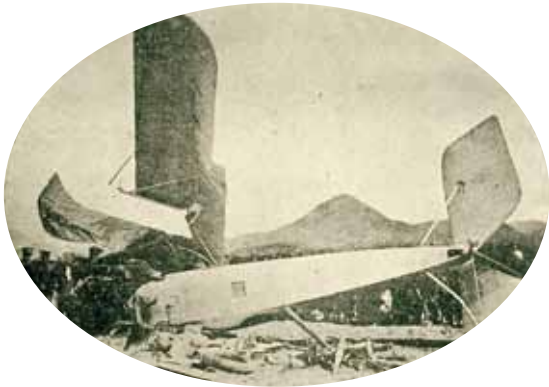
1919年臺灣總督府編列17萬5000餘圓的預算，成立臺灣總督府警務局航空班，一方面進行場地的整備，同時進行人員的訓練。在場地整備的部分，選定屏東作為航空班的基地後，積極整建飛機跑道、機場建築與停機倉庫；人員的訓練方面，招募5名駕駛員及15名維修人員前往日本所澤陸軍航空學校受訓，展開警察航空班的序幕，受訓人員也有包含臺灣人在內。1920年初，受訓人員結束訓練課程回到臺灣，硬體設備的整建也有了初步雛形，警察航空班的飛機，建構了立體打擊的作戰能力。

警察航空班的編制與成效

根據《臺灣總督府警察沿革誌》的記載，警察航空班成立的目的有好幾項，其中最主要的目的在於原住民的「掃蕩、膺懲及啓發」，也就是「理蕃」，其餘的目的尚有「海盜的搜索、膺懲及威嚇」、祝賀及宣傳等「具有本島統治上效果之用」，以及其他如協助農業噴灑藥劑、參與軍事演習、搜索犯罪等，其所採用的方法有投擲炸彈、投擲點火彈、投箭、投擲鉛彈、偵查狀況、示威飛行及普通飛行等。另外，關於場地的整備上，除了既定的屏東機場之整建外，1922年又選定臺東鯉魚山附近



▲1919年，屏東機場被選定作為航空班的基地。



▲警察航空班亦曾發生多起墜機失事。

作為臨時機場，隔年整建完成。花蓮的臨時機場則在鹽水港製糖株式會社的所有地上。其他像是彰化鹿港、臺北古亭、宜蘭員山也都有臨時起降場。

在警察航空班的活動狀況方面，1920年，在新竹州原住民居住地上空嘗試飛行，並在雪山坑山區武榮社活動範圍內嘗試投擲炸彈；1921年在高雄六龜上空進行偵察飛行；1922年開始從事政令宣導活動，例如在軍隊、學生及原住民學童面前展示飛行，在臺灣神社的祭典上分發傷寒預防及體育獎勵的宣傳單等，並持續在屏東、臺東、花蓮及臺中山區進行威嚇飛行。1925年「始政三十年」慶典上，在臺北上空進行祝賀飛行；1926年日本皇室高松宮來臺視察時，也曾進行奉迎飛行。1920年至1927年間，合計共進行平地飛行3,611次，飛行時數將近1,073小時；原住民居住地上空的「蕃地飛行」也有228次，飛行時數超過268小時。

警察航空班在1927年解散，成軍八年之間，官方認為在「理蕃」方面，已達成以下效果：一、馴化反抗原住民，使其歸順：官方認為向原住民居住區域空投炸彈，引起原住民的恐慌，甚至有十數名的原住民頭目以財貨向

警察機關表示歸順；二、減少「蕃害」：透過威嚇飛行，減少原住民之間戰鬥的次數；三、防範蕃情之動搖於未然：在民情浮動之處進行威嚇飛行及投擲炸彈，減少其反抗之態度；四、利用原住民觀念中的飛機迷信，來達到威嚇之效果：例如1923年臺東原住民誤信飛機撒布毒藥，使社內傳染病流行，因此當局利用此迷信，告諭原住民不得有反抗之行動。五、蕃社之偵查與發現；六、普及航空知識。

部落勇士對抗空中怪鳥

1914年飛行機引進臺灣，1919年成立警察航空班，利用空中怪鳥飛臨山地威嚇原住民，直到1927年解散。1930年10月27日霧社事件爆發，日人自以為山地統治已全在掌控當中，面臨此重大反抗事變，當天下午派出屏東陸軍飛行第八連隊出動兩架飛機至霧社上空進行偵察，還緊急動員埔里民眾在梅子腳原陸軍練兵場鋪建埔里飛機場；11月7日機場完工，用飛機投擲瓦斯彈；11月16日開始利用飛機空投6000多份傳單進行誘降，大意是：盡早投降可免於死，要投降的就丟下槍彈，高舉雙手到馬赫坡社來，並畫有飛機、日本國旗、舉手投降等圖樣，據說有收到誘騙招降成果。

飛機是現代交通科技的突破性成就，對臺灣原住民而言卻曾是可怕的空中夢魘。☰



▲飛行於中央山脈上空的航空班。