

# 日治時期鐵道檢修人員養成與修業—以臺北機廠為例

文·圖片提供/游惠婷 (中原大學建築系專任研究助理)



▲見證臺灣工業發展史的臺北機廠。

見證臺灣鐵路建設與現代工業發展軌跡的「臺北機廠」，被稱為是臺灣鐵道車輛檢修的「心臟」，係因車輛檢修須依照其構造及特性，分成動力車與非動力車（即客車與貨車）維修，以及零件製造、構件檢查整修、機械設備維修等不同產線；從機械、大小木作、鑄造、鍛冶、電機到管理等，各種專業人才分屬其中。此外，全臺各車站轉車臺的維修、其他產業（糖、林業）車輛零件的生產及修理，亦曾屬臺北機廠工作範疇。2013年檢修作業移轉桃園楊梅的富岡基地，2015年松山現址全區被指定為國定古蹟。

## 奠定近代鐵道檢修產業基礎

1895年，日本接收由劉銘傳設置的臺北機器局，更名為「臺北工場」。為因應與日俱增的維修工作，在1931年擇臺北近郊七星郡松山庄（頂東勢一興雅莊間）的土地，作為臺北工場遷建計畫，1935年完

工遷至現址，除了引進當時先進的近代機械，利於鐵道車輛檢修的工作流程與勞工福利（大澡堂與食堂）的工場建築，並成立臺灣鐵道維修車輛技術的專業學校等，奠定臺灣鐵道近代維修產業的基礎。

鐵道工場遷至松山後幾年，即遇到車輛檢修專業技術人員不足的窘境，即使從外招聘人員，也因專業技術不足，無法成為即戰力。1917年成立的「鐵道部現業員教習所」也無相關培訓課程。因此，臺灣第一所鐵道檢修技術人員專門養成學校——「技工見習教習所」，由臺北鐵道工場主導成立於1938年，同年10月1日舉辦第一期教習生始業式，由工場長擔任教習所所長，從工場內遴選具備專業知識技能的技師擔任教師。

## 教習生招考及專業技能養成

試驗性的第一期生以工場內從業人員子女為招生對象，1938年12月27日《府報》公告招收第二期生。根據第三期生山本理三郎口述，當時住在彰化北斗的他，在1940年1月15日寄送履歷，在臺中接受兩次筆試後，才到臺北工場參加最終面試；通過三次考試後，同年4月15日入學。考



▲1939年12月8日技工見習教習所第三期生招生公告。



▲1941年技工見習教習所落成紀念照。(圖片提供/鄭萬經)

試項目包含身體檢查、學科考試（算術、國語、作文）、適性考試、人物試驗（口試）等項目。完成兩年六個月修業的教習生，進入工場後可直接聘為雇員。

教習所校舍於1941年落成啟用，招收六個月的預科生，以及本科一年生、本科二年生等三個年級。授課內容有學科、體育、基礎實習等三種類型，實習項目為基礎維修與繪圖等技巧及工具練習。預科期滿後進入本科一年生，依其成績與特質安排至適當職場，進行專業技能養成訓練。除學科與體育外，實習課都在所屬職場或教室學習技能。本科二年生正式進入職場實習，運用所學於檢修作業現場，並需定時進行測驗，成績或出勤不佳者，就無法晉升下一級甚至淘汰。通過修業期滿的試驗後，教習生便依據在學期間的實習職場，作為畢業後工作職場的分派原則。

## 修業生活與課外休閒

兩年六個月的修業期間，學生必須住宿，早晚餐由學寮（1940年落成）的餐廳提供，午餐則在教習所餐廳用餐。學寮附設浴室，白天課程結束後的休息時間，學生可以洗澡、吃飯，然後在學寮設置的自習空間晚自習，舍監會不定時察看。戰後沒多久，學寮因失火未重建，故住宿改至與教習所同一棟建築物內，沐浴也只能到職員用的大澡堂。

在閒暇之餘，學生們組成棒球、壘球、乒乓球、排球隊等隊伍，教習所旁還有射箭場供使用。除了藉由運動作體能訓練及凝聚團結力外，儘管是戰爭時期，仍舉辦運動賽事，如長途接力賽與宿舍相撲賽等；週日休假時間，導師不定期帶學生郊遊與看電影，亦舉辦畢業旅行。因此，學生們在教習所的生活，除學習專業技術的修業外，也有一般學校的團體生活樂趣。

「技工見習教習所」的制度，戰後改為鐵路管理委員會「技工養成所」，並沿用原教習所建築。在第16期生畢業後，因配合建造柴油動力車檢修區，拆除原建物，於總辦公室旁新建兩棟鋼筋混凝土建築，做為上課教室、實習工場與宿舍餐廳等之用，直至1982（民國71）年為最後一期。

## 培育逾千名專業檢修人員

「技工見習教習所」從1941年啟用到1982年「技工養成所」結束招生，共歷經42個年頭，招收29個期別，培育出1,145名學生，所培育出的專業檢修人員無論在鐵道檢修工作上的貢獻，或其他專業領域上，都有傑出表現。尤其在鐵委會接收初期，車輛維修的混亂與技術傳承的問題，都由當時的教習所畢業生擔當重責，儘管後期由鐵路交通人員特考取而代之，仍不可忽視教習所在臺灣鐵道車輛檢修專業技術教育養成上的重要價值。



▲2009年臺北機廠組立工廠的車輛檢修作業。