

# 總督府鐵道部技術團隊(二之二)——特出人物舉隅

文·圖片提供／蔡龍保（國立臺北大學歷史學系教授兼教務長）



▲戰前臺灣總督府鐵道部。

由106期〈總督府鐵道部技術團隊（二之一）——團隊的形成與變遷〉，已理解日治時期臺灣總督府鐵道部技術團隊的形成過程，以及其組成結構在前、中、後期的變化。本文舉三位指標性人物，簡述不同出身、不同官階的技術官僚與臺灣鐵道發展之關係。

## 鐵腕領導 長谷川謹介

長谷川是工技生養成所第一期學生，為日本鐵道技術自立的代表性人物，在日本國內的國鐵、私鐵扮演重要角色，聲望極高。鐵道部技師菅野忠五郎曾說：「當時在全國，鐵路建設技術能與長谷川氏並駕齊驅的不到五人。」可知其在鐵路界的重要性與代表性。

後藤新平擔任民政長官之後，確立由技術官僚領政，在日本鐵道作業局局長松本莊



▲鐵道部技師長長谷川謹介。



▲打狗保線事務所長小山三郎技師。

一郎等人的推荐下，聘用長谷川責成鐵路事業，先後擔任技師長、部長。長谷川大刀闊斧的一展長才：1. 一改前期人事不減的困境，組成以東京帝大為主體的精英技師團隊；2. 斷然決定重新進行路線調查，以其敏銳的洞察力選定新路線，由「軍用鐵路」轉為具殖民地特質的「開拓鐵路」，使得縱貫鐵路開通後為臺灣西部帶來躍進的發展；3. 採「速成延長主義」推進工程，使臺灣能提早並擴大享受鐵路帶來的發展。4. 在制度面上確立鐵路用品資金特別會計，使得鐵路運輸營業和建設事業得以順利推動。另一方面，確立隨意契約制度，使得工程得以順利推進，保障工程品質。

長谷川在完成階段性任務後，隨即於1908年12月返日升任鐵道院東部鐵道管理局長，結束在臺灣為期九年的工作。

## 三十年臺鐵人 小山三郎

小山三郎的父親小山保政，原為日本遞信省鐵路技師，隨樺山資紀總督來臺，可說是軍用鐵路時期最重要的鐵道技師，和長谷川謹介、村上彰一被合稱為「建立臺灣鐵道的三元勳」。

小山三郎是技師

團隊東大獨尊時期的一員。1909年7月自東大土木科畢業後，來臺擔任鐵道部工務課技手。配合阿里山森林鐵路的興築，1910年4月任阿里山作業所技手，翌年4月升任技師。1912年，因基隆、臺北間雙軌工程及縱貫鐵路延長工程之需，回任鐵道部技師。曾至人煙罕至的蕃地進行蘇澳、花蓮港間的線路調查；1919年，因應宜蘭線之興築，任宜蘭出張所長。而後，歷任工務課長、監督課長、汽車課長、運轉課長、花蓮港鐵道出張所長、改良課長等重要職務，於石塚英藏總督時期榮任勅任技師。而後，更以改良課長兼工務課長來推進縱貫鐵路的雙軌工程，並負責1935年震災後的臺中線復原工程。可謂在縱貫線完成後，幾乎參與了臺鐵所有重大的興建與改良工程。

此外，小山三郎並兼任市區計畫委員會、交通局鐵道職員共濟組合審查會、都市計畫法施行準備委員會委員，任臺灣防衛委員會、都市計畫委員會等委員會職務，工作之繁重可見一斑。1938年5月，因血壓亢進症需離職返日療養，依願免官。他在鐵道部奉獻三十年，非常照顧部屬，頗獲好評。

## 從技手到技師 飯田豐二

除帝大出身的奏任官技師之外，工業學校層級出身的判任官技手亦是鐵路事業重要的現場技術人員。其中，工手學校（今工學院大學）是鐵道部技手的重要養成學校之一，飯田豐二為第9期畢業生。1897年，飯田以雇員身分任職



▲飯田豐二技師紀念碑公園。

於臺灣總督府民政局通信課；1899年5月，鐵道部技師長長谷川謹介增聘27名雇員、臨時雇員，投入縱貫線的調查工作，飯田獲聘為技手，負責調查南部線打狗至臺南間路段。時逢鐵道部苦惱於所需木材必須從日本大量輸入，長谷川亦曾派遣飯田前往阿里山調查林材搬出之難易，此行可謂是調查阿里山森林搬運路徑之端緒，為日後大倉土木組岸本順吉等人進一步調查之基礎。

飯田參與的縱貫線工程為打狗一濁水溪間的南部線，擔任打狗出張所主任。至於延伸至屏東的阿緞線，在打狗出張所長渡部英太郎的指揮下，飯田技師擔任九曲堂派出所主任，負責規畫、監督工程，小山技師從旁協助，鹿島組承包此工程。其中，最困難的工程為下淡水溪鐵橋，比當時日本第一長橋京釜鐵道鴨綠江鐵橋還長120公尺。1913年7月遭逢豪雨，鐵橋南岸之堤防潰決，工程再度延期。更可怕的是九曲堂派出所附近為瘧疾流行之地，工程期間死於瘧疾者多達16名，飯田亦感染瘧疾，1913年6月10日病逝於臺南醫院。今在高雄九曲堂火車站附近的鐵路巷內，還保存著飯田的殉職紀念碑。☞