

# 臺灣鐵道全通式

文／陳煒翰（國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士） 圖片提供／國立臺灣圖書館



▲全通式當時的臺中公園入口。

自日本領有臺灣開始，交通便是殖民統治前期相當重要的基礎建設。在近二十年努力下，1908年在中部「合攏」的縱貫鐵路，不僅讓西部交通邁向了新紀元，也讓當局抓住難能可貴的機會，藉縱貫鐵路開通典禮——「臺灣鐵道全通式」，廣邀來賓赴臺，親身體驗帝國首個殖民地如何從瘴癘之島，蛻變成帝國底下蘊藏無限可能的美麗新天地。

1908年4月，為慶祝貫穿臺灣西部南北的縱貫鐵道通車，鐵道部限時提供半價來回票給予長途旅客；在民間具影響力的實業家三好德三郎等則發起「汽車博覽會」，利用火車作為展覽場巡迴展出。然而全通式卻遲至10月舉行，延遲舉辦的根本問題是鼠疫。日本統治初期的鼠疫問題困擾殖民政府，因主要的活動場地臺中也有個案，時任衛生課長、後成為總督府醫學校校長的高木友枝，在考量賓客安全下，希望撲滅鼠疫後再行舉辦，讓全通式晚了半年才進行。

臺灣全島的疫情逐漸穩定後，全通式委員會於7月13日召開第一次會議；一週後，在總督官邸設事務所，由上而下組織的儀式進入籌辦階段。委員會由鐵道部長長谷川謹介任委員長，並成立由各部門官員為委員的專屬、總務、接待、式場、會計、設備等六個部門，再由外來賓客會到訪的基隆、臺北、臺中、臺南、打狗（高雄）廳長接任地方支部長，以籌備各地儀式。各地方除設支部外，也組成了協議會，由當局及民間的日本、臺灣人組成，商討各項事宜。

籌辦全通式不僅勞心也傷財。對比同時期臺北華麗的鐵道旅館花費30萬，全通式最終花費了25萬餘元，可見費用的龐大。其經費來自鐵道部、地方稅、各地方支部，作為主要儀典場的臺中則負擔了近5萬元。然而這些經費並非全由當局負擔，有許多是來自於「不樂之捐」。例如臺中的臺灣人須以



▲鐵道全通式儀典場。

官租、地租的12%，或義渡租、學租的10%來分攤；落戶臺中的日人則分為10等，繳納1~50元；官吏則要拿出月薪的1/10；開業店家則以娼寮為最，須繳納500元。這些「捐助」最終都用在活動使用的軟硬體建設上，如載送賓客的人力車或者美觀大方的歡迎門等。

在這場日本領臺初期的盛會中，為了將殖民城市最好的一面呈現在賓客面前，在環境衛生與城市美觀上，不僅儀典場所在地臺中，各個賓客會造訪的城市，除了臨時性的工程外，也積極進行都市整建，例如拆除舊有簡陋破舊家屋、整建道路等。

參與盛會的千餘名島外賓客，有遠至庫頁島，甚至是清帝國；地位最高的賓客是代表天皇來訪的閑院宮載仁親王，其他如被稱為「日本鐵道之父」的井上勝、福建總督的代表，以及後來成為臺灣第一位文人總督的田健治郎。值得注意的是，作為帝國殖民統治後首次大活動的鐵道全通式，許多記者也列名受邀，總督府訴求的是透過記者與名人親臨臺灣的見聞，對海內外宣揚殖民統治的佳績。由於這項使命，主要儀式雖是10月24日在臺中舉行，實際上卻是一個以縱貫鐵道貫串臺灣西部的觀光活動。賓客自基隆上岸後，先在臺北停留，再前往臺中參與儀式，之後赴臺南與打狗參觀，最後北返賦歸。這其中又「夾帶」了各式展覽會與參訪行程，當局宣揚政績的企圖心昭然若揭。

全通式會場設於臺中公園，現今的



▲縱貫鐵道通車慶祝儀式在臺中公園舉行，並在公園內興建湖心亭紀念。

湖心亭正是當年特別興建的建築。來自海內外的賓客乘坐專車前往會場參加全通儀式，典禮在〈君之代〉的樂聲中展開，在總督致詞、閑院宮頒旨與官員答禮後，即招待賓客們前往筵席。餐會有臺灣傳統武曲演出，賓客們更可拿到一個代表參加者的徽章，以及一包裝有臺灣寫真帖、明信片等充滿臺灣味的紀念品；夜間則有煙火、樂隊、戲劇、提燈遊行等演出。臺中作為全通式東道主，這一天可說風光滿面。

以實質與宣傳而言，鐵道全通及全通式可說達到巨大且極佳的效果。例如漢人洪以南、李春生等即賦詩為慶，由殖民政府帶領的原住民則有不一的文化衝擊，至於離臺的賓客們對殖民下的臺灣也都有偏正面的印象。而長期來看，全通式也造成不少影響，例如環境衛生方面有顯著改善，且維持與進步；部分市街擺脫了髒亂陳舊，成為邁入近現代發展的契機。最重要的是，臺灣作為日本殖民地，展現在世人眼前是成功且進步的，這樣的宣傳效果對殖民政府而言，預算花得絕對不冤，雖然許多預算是從當時的住民身上掏出的不樂之捐。☒