

明治 41 年（1908 年）10 月 24 日，臺中發生了一件大事，一位日本皇室的親王要搭船來到這個南方偏遠的小城市，在當地的臺中公園為「臺灣縱貫鐵道<sup>(43)</sup>全通式」主持典禮。就在此時，一位就讀四張犁公學校的 15 歲少年江連鼎，正好來到現場參加典禮，他的心情相當激動，多年之後，他寫下當時的回憶：

明治 41 年（1908 年）臺灣縱貫鐵道全通式在臺中公園舉行，從高原校長以降的全校師生，專程到「臺中驛」（臺中火車站）搭乘火車到「潭仔墘驛」（潭子火車站），享受乘坐火車的樂趣。在臺中站時，高原校長給我喝了一口汽水，對於從未享用的這種飲料，我相當驚訝，而第一次看見裝著汽水的玻璃瓶子，第一次看到火車，也第一次搭乘火車的經驗，其心情比哥倫布發現「亞美利加」（美洲）大陸更快樂。



曾擔任北屯庄助役的江連鼎就讀「四張犁公學校」時，參加過 1908 年 10 月 24 日於臺中公園舉辦的「臺灣縱貫鐵道全通式」。

日後，江連鼎成為該學校第一位畢業生，順利考上臺灣總督府臺北國語學校師範部，畢業後又回到故鄉擔任教職。以上的回憶，是他在昭和 9 年（1934 年）為《北屯公學校創立三十週年誌》所寫下一篇題名為〈隔世之感〉之文章，回憶起明治 41 年（1908 年）10 月 24 日時所經歷的一件難忘之事，也是他人生中第一次搭火車，第一次喝到汽水，甚至是第一次看見日本皇室的親王。

從江連鼎的紀錄中，我們得知當時的一些情況。「四張犁公學校」的師生應該是從北屯行走到臺中公園，這一段路程約要七公里左右，大約兩個小時可以抵達，而在參加典禮之後，師生們也乘坐火車來體驗一下在鐵道上飛馳的速度與快感，從臺中火車站搭乘火車北上並抵達潭子站，這一段路程只有十公里，以當時火車的速度，大約在二十分鐘之內可以到達。但在年幼的江連鼎心中，這次旅行所留下最深刻的記憶，應該不是「臺灣縱貫鐵道全通式」舉辦時的盛大場面，反而是那飛奔快速而過的現代化科技產物——火車，以及那一口冰涼的爽口的汽水。

但在當時，日本帝國為什麼要花費巨資，在殖民地臺灣興建縱貫鐵道呢？

## 火車終於從基隆走到了打狗

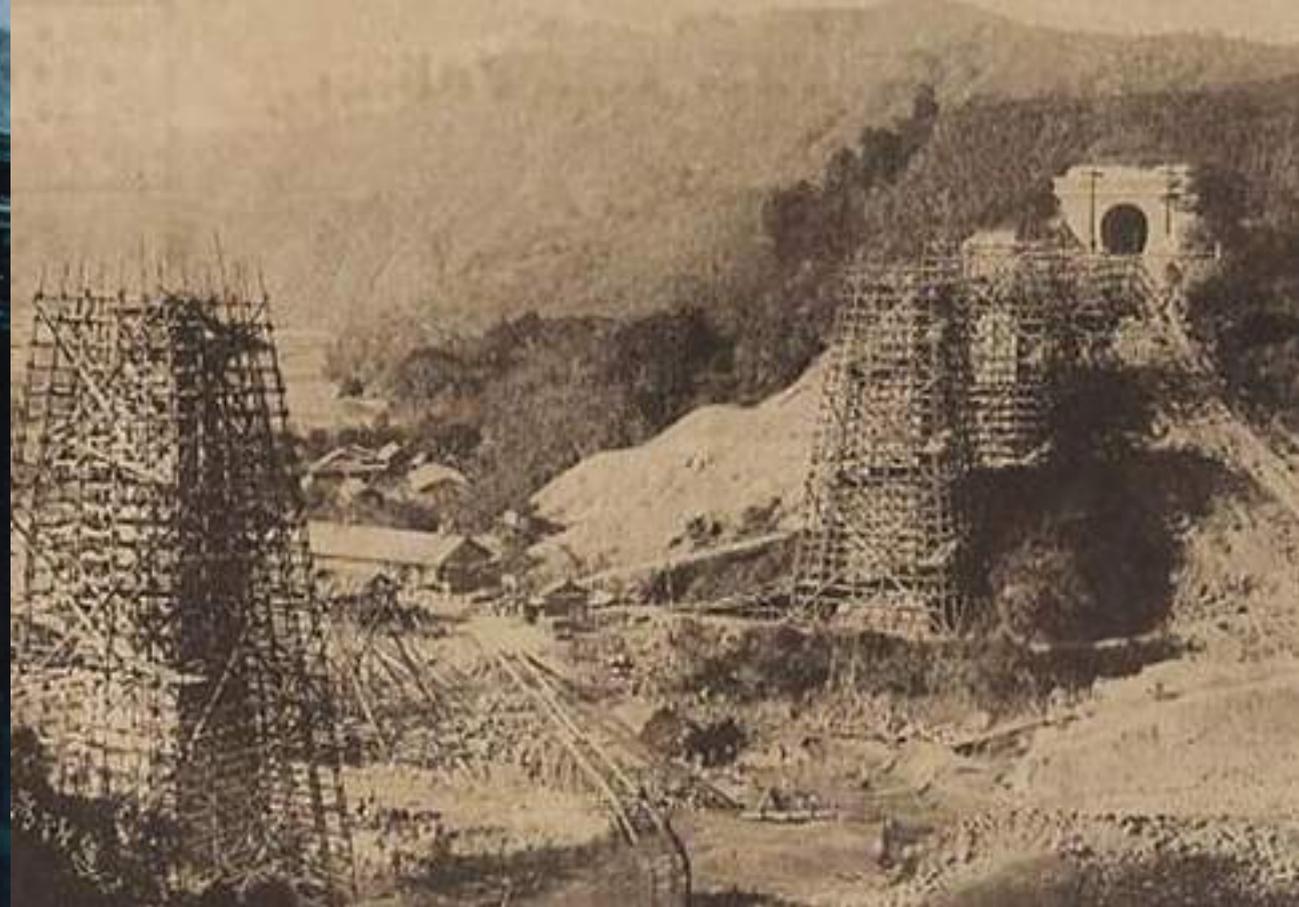
「縱貫鐵道」一詞係日治時期之稱呼，戰後多改稱為「縱貫鐵路」。臺灣鐵路<sup>(44)</sup>的興建始於清代末期，當時的臺灣首任巡撫劉銘傳即展開規劃，在光緒 13 年（1887 年）起興建，但劉銘傳只有規劃及興建臺灣



大安溪上的輕便鐵道，必須以盤旋方式登山。

北部地區的鐵路，通車區域從基隆到新竹間，而臺灣的中部及南部，因要橫越多條大溪流，工程費用相當昂貴，暫時無法動工。

日本統治臺灣之後，起初也使用劉銘傳時代所規劃的鐵路，但在整體而言，此一路線並不適當，尤其是部分路段太過彎曲或是坡度過大，不利火車行駛，因而由臺灣總督府重新規劃，並廢止原有的部分路線，還計畫將鐵路延伸到臺灣中、南部，讓整個路線從基隆到打狗（高雄），稱為「臺灣縱貫鐵道<sup>(45)</sup>」。



臺灣中部的大甲溪有寬達一公里以上的河道，必須興建橋樑才能通過。此為興建鐵道之工事。

經過探勘路線之後，臺灣縱貫鐵道於明治 32 年（1899 年）開始鳩工興建，至明治 41 年（1908 年）完工，前後耗費九年多的時間。在興建之初，當時擔任臺灣民政長官之後藤新平<sup>(46)</sup>於第十三屆日本帝國議會中提案，預計以十年時間斥資三千萬元來興建，不足額將以發行公債來因應，但後來帝國議會通過的總預算為 2,880 萬元，在明治 41 年（1908 年）4 月 20 日完工時，還有結餘款 50 萬元。以當時的情況來說，2,880 萬元的鐵道興建費用大約與當時臺灣總督府全年度總預算（2,910 萬元）

相當，就此而言，臺灣西部縱貫鐵道之興建算是相當高昂的支出。

為了完成西部縱貫鐵道<sup>(47)</sup>的大工程，施工單位採用分段進行方式處理。在北部方面，清朝時代已將基隆到新竹間的鐵路鋪設完成，日本政府接收後重新規劃路線，並在明治 36 年（1903 年）完成新竹到苗栗間鐵道，隔年則完成苗栗到三義「新伯公」（西湖村）；在南部方面，明治 37 年（1904 年）高雄（打狗）到雲林斗六間通車，隔年 4 月斗六到彰化二水（原名「二八水」）間完工，5 月又完成了二水到豐原（原名「葫蘆墩」）間的鐵道。為了慶祝從二水到豐原的鐵道通車，臺灣總督府在明治 38 年（1905 年）6 月 10 日於臺中公園的北門樓舉辦「二八水、葫蘆墩間鐵道開通式」，由當時的臺灣總督兒玉源太郎、民政長官兼鐵道部長後藤新平前來主持，後藤新平在致詞時就指出：

鐵道工程在動工之後，雖然經歷不少艱難，但卻能依計畫完成，目前僅中間九哩是以輕便鐵道相通，而南北鐵道已可通車。

在這個階段，臺灣西部縱貫鐵道還有最後一段尚未打通，就是在豐原到「伯公坑」<sup>(48)</sup>（苗栗縣三義鄉西湖村）這一段。在明治 28 年（1895 年）占領臺灣之後，日本政府先以輕便鐵道接通。就在此時，臺灣西部的交通基本上已經打通，可以從基隆通行到高雄，在明治 38 年（1905 年）6 月發行的《臺灣府城教會報》中，有一則〈鐵車路〉的報導，記錄當時的情況，由於報導是以拼音的臺語文字撰寫，現將其翻譯為華語：

右頁圖：火車通過大甲溪鐵橋。

在 5 月 15 日（1905 年），火車鐵道已經開到葫蘆墩街（豐原），從那裡到伯公坑要渡過大甲溪和大安溪，現在還未建造鐵道，但有設了兩條輕便鐵道，真好用！

現在從臺南往北的火車，最早一班車是 6 點鐘發出，在晚間 9 點鐘就到臺北，如此一來，從臺南到臺北只要一天的時間。

若是要去彰化，早上 6 點從臺南開出的火車，11 點 34 分就到彰化，回程時，火車在下午 3 點半從彰化發車，晚間 9 點 7 分就到臺南，從臺南到彰化的旅客，一天之內就能往返，中間還在彰化有 4 個小時的時間，可以處理事務，若是在清代時，從臺南到彰化往返就要 8 天的時間才行。

從以上的報導，可得知因為臺灣西部鐵道的陸續完工，僅剩下中部的一小段，必須以輕便鐵道來連接，但在明治 38 年（1905 年）時，臺灣的「空間」已經面臨第一次大變革，原本在清代只能經由官道（現今的省道臺一線）連結臺灣南北交通，但從臺南到臺灣省城（臺中）要四、五天時間，從臺灣省城到臺北，又要四、五天時間，然而在鐵道運





從火車車窗上所看見之風景。

輸下，臺南到臺北只要 15 個小時。這也就是說，在明治 38 年（1905 年）時，臺灣西部已經變成「一日生活圈」。

這樣巨大的改變，在當時人們的眼中應該是相當驚訝，而且在交通改善之後，西部各大都市能夠連結在一起，並藉由基隆、高雄兩大良港，將臺灣各地的物產集中之後輸出，促進商業的發達。為了解決最後一段（豐原到三義間）的鐵道，施工單位積極挖掘鐵道山洞以及鋪設大甲溪、大安溪鐵橋，尤其在苗栗的「新伯公」（三義）一帶，更建築知名「魚藤坪橋」與「內社川橋」<sup>(49)</sup>（當時臺灣鐵道最高的橋樑，橋面距水面 33 公尺），工程相當艱辛，而且，此一段鐵道的坡度達到千分之 25，是為臺灣西部鐵道工程中最困難的一段，直到明治 41 年（1908 年）4 月 20 日才完成通車。

為慶祝臺灣西部鐵道通車，臺灣總督府決定在明治 41 年（1908 年）10 月 24 日於臺中舉辦「臺灣縱貫鐵道全通式」<sup>(50)</sup>，並廣邀日本本土的政治家、富商來臺參觀，而日本皇室也由親王親臨臺灣來主持全通典禮，至於典禮會場就選擇在臺中公園。

### 中之島的池亭往事

明治 41 年（1908 年）10 月「臺灣縱貫鐵道全通式」後，臺灣西部交通動線已完成，臺中位居鐵道的中點，在鐵道交通的帶動下，也逐步變成中部的大都市，而臺中公園也因舉辦此一盛大的典禮，在媒體的大幅報導之下而享有盛名，為全臺民眾所知。另外，在此典禮中所興建的「池亭」<sup>(51)</sup>，日後也成為臺中公園的重要景觀，為臺中市的重要地標之一。

為了迎接「臺灣縱貫鐵道全通式」的舉辦，臺中各界早已開始動員準備。在當時，臺中廳長佐藤謙太郎召集官吏、仕紳、富商先召開會議，討論如何募資來舉辦活動，最後募集了 35,000 元來籌辦。在「臺灣縱貫鐵道全通式」典禮中，不但有超過一千位的來賓光臨，有人甚至特別從日本搭船來臺灣，日本皇室更由「閑院宮」載仁親王親自到場主持，這是臺中建城以來未曾有過的大活動，整個都市都動了起來，市區中的春田、丸山、高砂、千代之家、鹽田等五家旅館，為了迎接遠道而來的賓客，因而擴建房屋以增加房間數量，都還是不足以因應，最後連官舍、公家宿舍也都暫時提供出來，作為賓客的住宿使用。

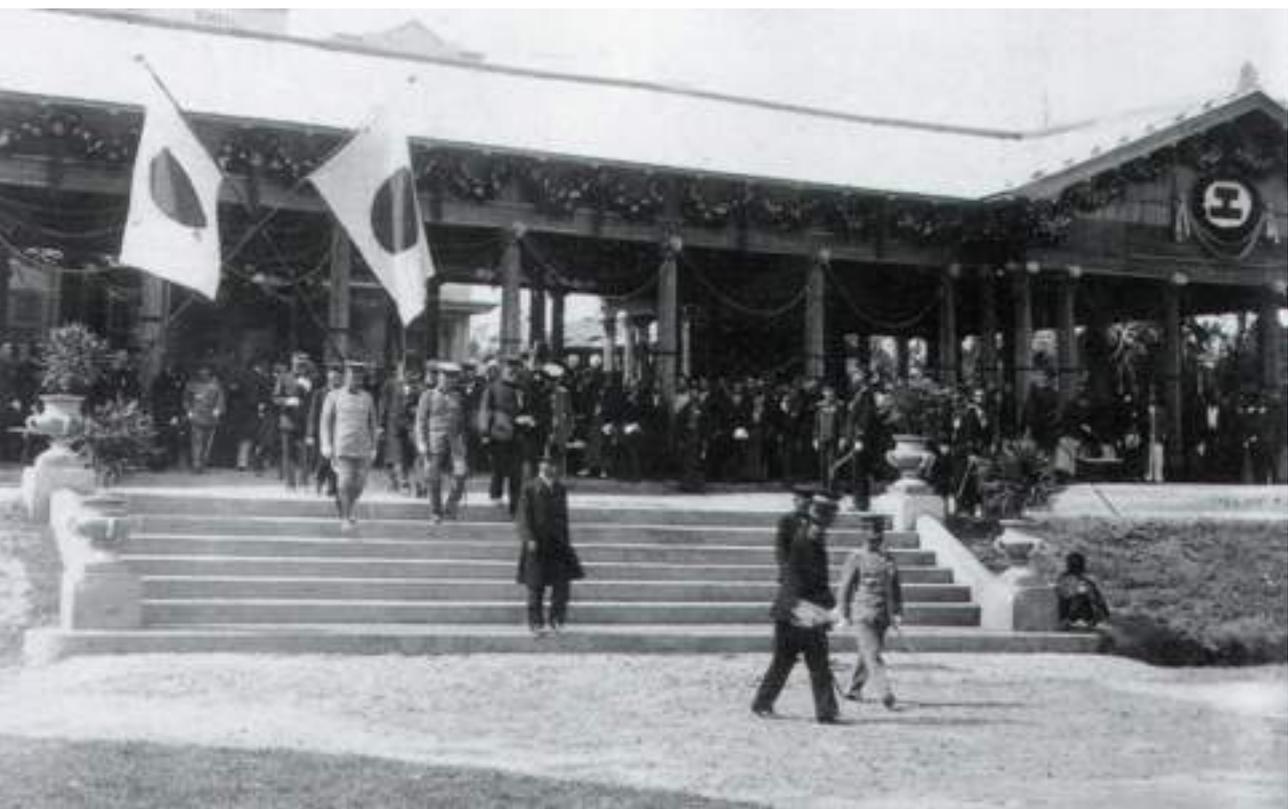
1908年10月之湖心亭（御休憩所）。



除此之外，臺中市區裝設了一百多盞瓦斯燈（當時臺中市尚未有電燈），燈上大書「祝全通」字樣，以資慶祝，道路兩旁則種植樹木作為綠美化，而在「新盛橋通」（現今「中山路」）上搭設「歡迎門」，至於在臺中公園前則搭設「奉迎門」，以迎接親王的到來。在臺中公園的「物產陳列館」前，也設置了「臺灣縱貫鐵道全通式」的會場，而在水池四周也搭設食堂，以供參與典禮的來賓飲食。

為了這場盛會，臺中公園的「中之島」也興建了一座涼亭，以為載仁親王主持通車典禮後休憩之用，當時稱之為「御休憩所」。在日語中，名詞前方加一「御（お）」字表示尊重，或是用於指特定事物，而「御休憩所」則是專指提供親王休息的場所，這也是此涼亭興建之初所設定的功能。至於涼亭的建築，根據後人研究，應該是由當時臺灣總督

主持「臺灣縱貫鐵道全通式」之後，載仁親王走出會場。



府的技師福田東吾所設計，並由「櫻井組」所承建，只花了兩個多月即完工，由於此亭為和洋風格建築，不但造型典雅且線條柔和，且親王曾在此休憩，日後也被列為此次通車典禮的「紀念建築物」加以保存下來。

明治 41 年（1908 年）10 月 22 日，閑院宮載仁親王所乘坐的軍艦抵達基隆港，隨即進入臺灣總督府官邸休息，翌日並召見總督及文武百官進行訓勉。10 月 24 日上午 7 點，親王乘坐貴賓火車從臺北出發，中午 12 點即抵達臺中，臺中方面恭候親王駕到者有文武百官、有位戴勳者、文武判任官總代、婦人會役員、廳參事、街庄長、紳章佩用者、新聞記者、內地（日本）總代、本島（臺灣）總代在內。為了迎接親王，由山砲兵第一中隊的 7 名將校及 130 名士兵組成砲隊，列隊歡迎親王到來，並發射 21 響的禮砲以示尊敬。

隨後，親王乘坐兩匹馬拉的馬車，從停車場（火車站）出發，沿途接受民眾的歡呼，途經新盛橋（中山綠橋）、致祥街（自由路彰化銀行附近）、北興街（自由路臺電附近），最後抵達公園內的會場。在舉

## BOX

載仁親王（1865 年～ 1945 年）



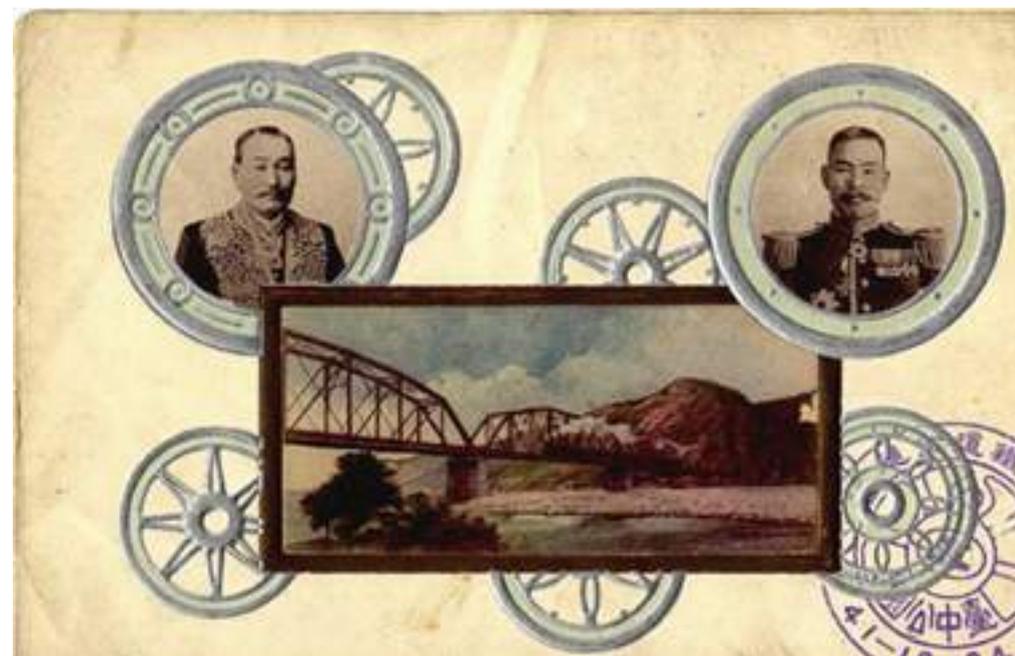
閑院宮為其皇室的「宮家」名稱，也是世襲親王家之一，載仁親王於明治 5 年（1872 年）以過繼方式承此宮號，並與明治天皇為義兄弟關係。他於明治 10 年（1877 年）進入日本陸軍士官學校，明治 15 年（1882 年）以武官的身分赴法國學習軍事，之後參與日清、日俄戰爭，大正 8 年（1919 年）晉升為日本元帥，昭和 6 年（1931 年）擔任參謀總長，支持對中國發動戰爭，屬於日軍主戰派。

辦通車儀式之後，親王也在特別為其準備的「御休憩所」稍作休息，之後便啟程返回日本。

盛大的通車儀式，想必在當時會引起廣泛的討論，而在通車之後，這座「御休憩所」就成為臺中公園內最著名的景觀。但在當時，由於親王曾到此休憩，並接見賓客，因此臺灣總督府將此地視為神聖所在，禁止閒雜人等的進入。但因「御休憩所」位於公園之中的水池之畔，為夏季納涼的最佳場所，市民們一再請求官府開放，大正3年（1914年）時，臺中廳長兼「臺中公園管理者」枝德二呈文給臺灣總督府，請求以「無償貸下」的方式，將「御休憩所」撥給地方來管理，並以十年為期限，而總督府也同意此建議，依「臺灣官有財產管理規則」第八條規定，撥給臺中廳的「臺中公園管理者」負責管理。

自從撥管之後，一般市民就能到此參觀、遊賞，因此就被改稱為「池亭」或是「中之島之亭<sup>(52)</sup>」。在日治時期，池亭已成為臺中市的象徵，而在當時的觀光書刊中，也將此地列為旅遊景點之一，不少到公園參觀的遊客，都在此拍照留念。除了觀光及拍照的價值之外，日治時期也經常在池亭內舉辦小型的畫展、插花展等活動，並於夏季舉辦「納涼會」，以商品展覽方式，讓民眾都能共襄盛舉、一同參與。

戰後，國民政府為了要消滅日本政權所帶來的文化影響，將臺灣的道路、公園的名稱都加以改變，並以中國的偉人、領袖來命名，臺中公園就在1947年被改名為「中山公園」，池亭也改稱為「中正亭」，並出租給商人來擺設茶桌，在1950年時，市府受到市議員的抨擊，才將其營業行為取消。從1948年開始，臺中市商會又在臺中公園內舉辦



臺灣總督府發行之「臺灣縱貫鐵道全通式」紀念明信片。