

附件：「百年宜蘭線，轉動新世紀—2024 宜蘭線鐵道全線通車百年紀念展覽」運用前畑彥太郎攝影作品之文案與圖說

攝影作品(含原照片說明)	展版文案/單元標題-文字-圖說
 <p data-bbox="245 725 691 761">圖 3 「三貂嶺隧道貫通記念」</p>	<p data-bbox="786 344 1460 421">圖說：三貂嶺隧道貫通紀念攝影 前畑彥太郎拍攝。</p>
 <p data-bbox="245 1146 691 1182">圖 7 「第二雙溪橋梁鈹桁架」</p>	<p data-bbox="786 781 1460 1070">單元：在還沒有宜蘭線鐵道前 文字：步行陸運與乘船水運是鐵道開通前進出宜蘭的交通方式。淡蘭古道是往來宜蘭與臺北、基隆間的主要路徑。沿海的烏石港、東港則可連接內陸河道，乘船往來沿岸村莊市鎮。請抬頭看看！上方的駁仔船，就是早期行駛在蘭陽平原內陸河道的船隻！</p> <p data-bbox="786 1084 1460 1196">圖說：宜蘭線鐵道第二雙溪橋施工照片，右下角可見傳統渡船，同時呈現新舊交通設施。前畑彥太郎拍攝。</p>
 <p data-bbox="245 1583 691 1619">圖 9 「鐵道部長式辭」</p>	<p data-bbox="786 1218 1460 1462">單元：宜蘭線鐵道功勞者 文字：新元鹿之助 日本鹿兒島人。1897年4月來臺擔任臺灣總督府民政局技師，1899年11月擔任鐵道部技師，在宜蘭線鐵道工事期間的1919-1924年間擔任鐵道部長。</p> <p data-bbox="786 1476 1460 1543">圖說：鐵道部長新元鹿之助在全通式會場致詞前畑彥太郎拍攝。</p>
 <p data-bbox="245 1986 691 2067">圖 10 「故吉次茂七郎君之碑 大正十三年十一月二十八日建設。」</p>	<p data-bbox="786 1655 1460 1991">單元：宜蘭線鐵道功勞者 文字：吉次茂七郎 日本福岡縣人，1914年來臺擔任臺灣總督府鐵道部工務課雇員，1918年升任鐵道部技手。宜蘭線興建期間，先後擔任三貂嶺隧道與草嶺隧道工事現場監督。1923年1月19日，因罹患黑水熱辭世，得年34歲。鐵道部在草嶺隧道北口設碑紀念。</p> <p data-bbox="786 2004 1460 2027">圖說：故吉次茂七郎君之碑 前畑彥太郎拍攝。</p>

攝影作品(含原照片說明)

展版文案/單元標題-文字-圖說



圖 12 「開通列車宜蘭驛着の光景」



圖 13 「開通式蘇澳遊覽列車(海岸停車場に入る)」



圖 14 「第一基隆川橋梁(60呎6連)」



圖 15 「腕延式鉸桁架作業(六)」

單元：從八堵到蘇澳，要用三次機關車！

文字：宜蘭線鐵道興建之初，在草嶺以南皆採輕軌條及木橋梁，因無法承受大型機關車，南行列車需在雙溪站轉換為中型機關車；到宜蘭站後，再次換回小型的機關車，以利跨越河道寬的木構蘭陽溪橋。請仔細看看，1924年11月30日自臺北站發車的首班列車(530號)，和進入宜蘭站、蘇澳站的機關車是否都不相同呢？

上圖說：抵宜蘭站之機關車 前畑彥太郎拍攝。

下圖說：抵蘇澳站之機關車 前畑彥太郎拍攝。

單元：橋梁工程

文字：宜蘭線鐵道全通時共計有102座橋樑，雙溪以北採「節塊推進工法」的鋼鉸梁橋，雙溪以南採木造橋樑。「節塊推進工法」的施工人員先在溪岸兩端建立橋臺，在溪床建立橋墩，再以鋼樑分段搭建。此種工法有利於基隆河或雙溪川等不利於重型機具施工的基地。

圖說：前畑彥太郎拍攝。

攝影作品(含原照片說明)

展版文案/單元標題-文字-圖說



圖 16 「腕延式鉸桁架作業(十一)」



圖 17 「第二双溪橋梁鉸桁架」



圖 18 「隧道工事中の状況(第二員山
隧道南口)」



圖 19 「鑿岩機使用實況」

單元：隧道工程

文字：宜蘭線鐵道兩大工程難題為三貂嶺隧道（長1,848公尺）及草嶺隧道（長2,167公尺）兩座長隧道的開鑿。若以手工鑿掘，曠日廢時，大大影響宜蘭線通車時程。三貂嶺隧道在1919年9月由大倉組開鑿，採用全島最早使用的電氣動力鑿岩機，並在瑞芳設置變電所，架設輸電線路，以供電運作，加速隧道鑿掘的進度，1922年1月13日貫通。

上圖說：第二員山隧道工程進行中的情景 前畑彥太郎拍攝。

下圖說：三貂嶺隧道採電動力鑿岩機 前畑彥太郎拍攝。

攝影作品(含原照片說明)	展版文案/單元標題-文字-圖說
<p data-bbox="277 210 660 495">  </p> <p data-bbox="188 506 751 725"> 圖 20 「草嶺隧道貫通點 大正十三年二月二十一日午前零時。」 隧道延長 七.一〇七尺五寸 貫通點位置 北口より三.四三五尺〇寸 南口より三.六七二尺五寸 </p> <p data-bbox="293 757 644 1048">  </p> <p data-bbox="197 1081 743 1160"> 圖 21 「草嶺隧道貫通記念 大正十三年二月二十五日」 </p>	<p data-bbox="788 210 1461 456"> 單元：隧道工程 文字：草嶺隧道由鹿島組開闢，1922年1月自南北兩端開始打鑿，設置空氣壓縮機運轉室，運用水壓、鑿岩機、炸藥等破鑿岩石，1924年2月21日貫通，不久後宜蘭線全線正式通車營業。 </p> <p data-bbox="788 468 1461 546"> 上圖說：1924年2月21日0時，草嶺隧道貫通的歷史性一刻 前畑彥太郎拍攝。 </p> <p data-bbox="788 557 1461 636"> 下圖說：三貂嶺隧道採電動力鑿岩機 前畑彥太郎拍攝。 </p>
<p data-bbox="277 1196 660 1487">  </p> <p data-bbox="197 1520 743 1599"> 圖 22 「瑞芳停車場 大正八年五月五日營業開始。」 </p>	<p data-bbox="788 1178 1461 1424"> 單元：鐵道車站 文字：宜蘭線在1924年12月1日正式營運時，八堵到蘇澳間共有23處車站。車站皆採木構，以宜蘭站規模最大，且造型最為獨特；羅東站與蘇澳站略小。宜蘭線創立初期之鐵道車站，因常受颱風侵襲，戰後均已改建。 </p> <p data-bbox="788 1435 1243 1469"> 圖說：瑞芳站 前畑彥太郎拍攝。 </p>
<p data-bbox="277 1621 660 1912">  </p> <p data-bbox="188 1924 751 2038"> 圖 23 「武丹坑驛スイッチバック線(即牡丹站折返線)大正十三年四月十七日設置。」 </p>	<p data-bbox="788 1621 1461 1912"> 單元：牡丹站-折返式線路 文字：宜蘭線在雙溪牡丹間的牡丹坡，坡度達到千分之十六點七，列車爬升費力，亦不易停車。鐵道闢設之初，在牡丹站設置折返線路：若列車不停車，可直接通過；若想在牡丹站停車，則需從分岔點進入坡度較平緩的站場。折返式線路至1990年左右拆除。 </p> <p data-bbox="788 1924 1342 1957"> 圖說：牡丹站折返線 前畑彥太郎拍攝。 </p>

攝影作品(含原照片說明)

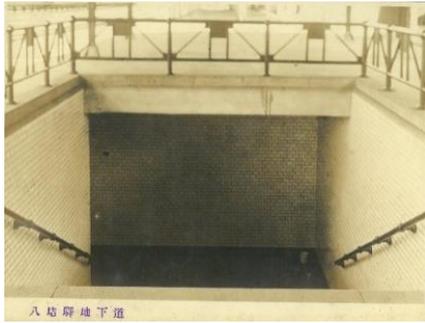


圖 24 「八堵驛地下道」入口



圖 25 「八堵驛地下道」內部

展版文案/單元標題-文字-圖說

單元：全臺第一座鐵道地下道

文字：八堵站是縱貫線與宜蘭線鐵道的交會站，有多達8條軌道，最初以天橋跨越軌道。1922年進行八堵基隆間改良工事時，拆除天橋，改設地下道，牆壁貼白色磁磚並裝設電燈，1923年3月29日落成啟用，是全臺灣第一座鐵道車站地下道。

圖說：前畑彥太郎拍攝。