



台灣地理百科

taiwan 03

文化大學建築系副教授李乾朗 推薦

台灣的老火車站

當年送你離鄉的老火車站，
如今還在嗎？

戴震宇 著
金炫辰 繪

基隆	八堵	汐止	南港	瑞芳	板橋	台北	瑞芳	後港	十
25	22	29	33	36	41	15	12	8	

台北	中港	瑞芳	板橋	瑞芳	板橋	瑞芳	板橋	瑞芳	板橋
21	25	31	35	43	48	56	61	66	86



臺灣的老火車站/ 戴震宇著;金炫辰繪圖

-- 第一版. -- 臺北縣新店市: 遠足文化, 民90

面: 公分. -- (臺灣地理百科: 3)

參考書目: 面

ISBN 957-30493-5-X (精裝)

1.鐵路 - 臺灣 - 歷史

557.259

90015332

臺灣的老火車站

推 薦
作 者
攝 影
插 畫

總 編 輯
副總編輯
主 編
美術主編
編 輯
美術助理編輯
特約執編
特約美編

社 長
發行人兼
出版總監
創業夥伴
顧 問
出 版 者
地 址

客服專線
網 址
法律顧問
印 製

李乾朗
戴震宇
戴震宇
金炫辰

陳雨嵐
胡文青
吳麗雯、賴佩鈞
吳雅惠
楊惠敏
黃珍潔
劉慧美
楊煥曦、李聖恩

郭重興
曾大福

賴漢威、楊基陸、趙秀雀、周秀梅、黃圓、黃樹錚、楊宗河
黃德強、陳振楠
遠足文化事業股份有限公司
231 台北縣新店市中正路506號4樓
電話: 02-22181417
傳真: 02-22188057

E-mail: walkers@sinobooks.com.tw
郵撥帳號: 19504465
0800221029

http://www.sinobooks.com.tw
華洋國際專利商標事務所 蘇文生律師
成陽印刷股份有限公司 電話: 02-22651491

定 價 400元

第一版第一刷 中華民國90年10月

第二版第九刷 中華民國94年06月

ISBN 957-30493-5-X

© 2001 Walkers Cultural Print in Taiwan

版權所有 翻印必究

本書如有缺頁、破損、裝訂錯誤，請寄回更換

03

台灣地理百科

台灣的老火車站

Taiwan

戴震宇◎著

金炫辰◎繪



遠足文化
Walkers Cultural

藝術·建築·火車站



在十九世紀，鐵路車站是一個國家文明發達與社會進步的象徵，也是城市的重要地標與門戶。例如日本東京的火車站，在皇宮的正前方，中國北京的火車站，在正陽門邊。當時歐洲的印象派畫家們常以火車站為創作題材，他們特別喜愛表現蒸氣機火車頭冒出來的黑煙與水氣。火車不但是旅行的重要交通工具，也是紳士淑女交際應酬的地方。

十九世紀後期在中國發生了洋務運動，主張「師夷之技以制夷」，台灣在劉銘傳倡導之下，完成了中國最早的一條鐵路之一。從基隆經台北到新竹，穿越隧道，渡過大橋，說它是台灣文明進展的里程碑，一點也不為過。

從劉銘傳時期到日據時期，甚至到近年，台灣鐵路車站形式多樣，結構與造型各異其趣，反映了不同時代的機能需求與審美觀，具有建築演變史的欣賞與研究價值。劉銘傳所建的火車站屬於草創階段，簡單平房即足應用。日本人所建的車站取法西方古典風格，最重要的車站如基隆、台北、新竹及台中等，皆採西洋文藝復興式建築，屋頂高聳，凸出塔樓，成為城市裡最明顯的標誌。至一九三〇年代以後，多為鋼筋水泥主體，構造普通，火車站建築風格為之一變，如嘉義、台南，都採現代主義的形式。而一九四〇年之後，又演變為東方復古的帝國冠帽式建築，如高雄火車站。

回顧起來，日據時期的火車站形貌較為多樣，設計者花費較多的功夫在細部裝飾上。而一九四五年戰後的火車站設計則多出自非專業之手，較為乏善可陳。



火車站雖是一種交通建設，但它不只是乘坐火車的地方，人們在此相聚或離別，所以它同時也蘊涵著感情交流之功能。早年中南部的年輕人到台北讀書或闖天下，多利用火車北上；入伍當兵的少年也在火車站揮別親友到營區報到；更有許多通學族與通勤族每天與火車為伍。火車站的月台成為最傷感的地方，它常令人勾想起「離別的月台票」或「車站」這兩首流行歌曲的旋律。

還記得九二一大地震後，許多人為傾斜的集集火車站感到憂心。事實上，火車的文物史料保存與研究，在歐美及日本早已成為一個專業而熱門的領域。歐洲許多地方設有火車頭博物館，如英國YORK即有一座規模大且收藏豐富的火車博物館，日本更有許多火車迷成立俱樂部互相切磋研究。

近年來，台灣也有同樣的趨勢，我認為是很好的現象。台灣的火車站類型多，且歷史悠久，有足夠條件成為研究及欣賞的對象。遠足文化出版這本《台灣的老火車站》，內容紮實，每座火車站都經過田野調查，描述極為生動。每條鐵道線路的沿革與變遷，以及車站的歷史背景，皆有清楚的交待。尤其是對於建築物細部裝飾與設計風格，配合許多圖片作詳盡說明，我認為是一本深入淺出的報導書。透過這本書，可以全面地了解台灣老火車站的發展過程，不同時代建築式樣不同，構造不同，外觀表情亦不同。搭乘火車旅遊台灣各地，有如逛歷史建築博物館，這本書將是最好的旅行指南。

文化大學
建築系副教授



目錄

推薦序 李乾朗 2

壹、老火車站溯源 6

台灣鐵道沿革 / 8

火車站的空間意象 / 14



貳、縱貫線北段 18

七堵站 / 20 山佳站 / 22

新竹站 / 24 香山站 / 28

參、縱貫線山線 30

造橋站 / 32 銅鑼站 / 34

勝興站 / 36 泰安站 / 40 台中站 / 42

肆、縱貫線海線 46

海線鐵道沿革 / 48

談文、大山與新埔站 / 50

日南站 / 52 清水站 / 54 追分站 / 56

伍、縱貫線中段 58

二水站 / 60 石榴站 / 62

斗南站 / 64 嘉義站 / 66

陸、縱貫線南段 70

南靖站 / 72 後壁站 / 74

林鳳營站 / 76 台南站 / 78

保安站 / 82 橋頭站 / 84

高雄站 / 86 屏東線竹田站 / 90





柒、支線鐵道 94

平溪線菁桐站 / 96 內灣線合興站 / 102

集集線與集集站 / 104

捌、林業鐵道 108

阿里山森林鐵路 / 110 北門站與鹿麻產站 / 114

竹崎站 / 116 奮起湖站 / 118

羅東林鐵大洲站 / 120 林田山林鐵與森榮站 / 122

玖、糖業鐵道 126

糖業鐵道沿革 / 128 太平站 / 132

鹿港站與溪湖站 / 134

虎尾站與牛斗山站 / 138 蒜頭站 / 142

東太子宮站與鹽水站 / 144

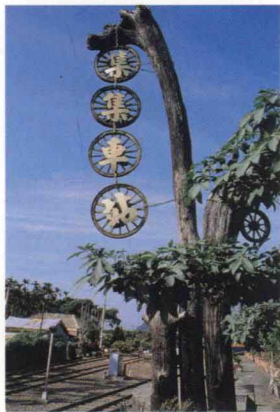
烏樹林站與義竹站 / 146

隆田站 / 148 旗山站 / 150



拾、東部鐵道 154

關山站 / 156 檳榔站 / 158



拾壹、消失的老火車站 160

基隆站 / 162 三貂嶺站 / 166

淡水線新北投站 / 168 台北站 / 172

萬華站 / 176 三義站 / 178

彰化站 / 180 鎮安站 / 182

後記：鐵道記憶 184

參考書目・圖片來源 188

台灣鐵道年表 189





壹

老火車站溯源

台灣鐵道沿革

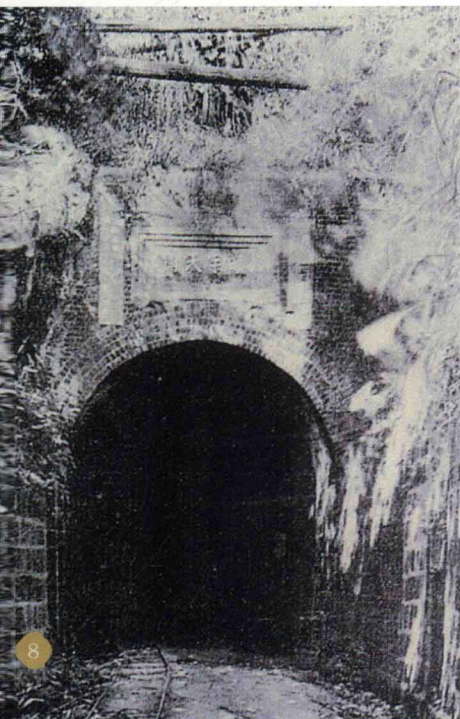
台灣鐵道的興建，開始於清光緒 13 年（1887），在巡撫劉銘傳主事之下，自台北大稻埕施工，鑿穿獅球嶺到達基隆。施工期間，劉銘傳親自監督施工，並在獅球嶺隧道北側題上「曠宇天開」四字，可以想見當時工程的艱困與浩大。

光緒 14 年，由台北經桃仔園（桃園）到達新竹的鐵路再度動工，長度為 78.1 公里，於光緒 19 年竣工。再加上光緒 17 年完成的基隆到台北 28.6 公里路段，清代在台興築的鐵路共 106.7 公里，其間穿越大小橋梁 74 座、溝渠 568 處，工程耗費一百二十九萬五千九百六十兩銀。

劉銘傳籌建鐵道的原因除了振興台灣島內商務之外，也反映出他的軍事防衛理念。在經濟方面，鑑於當時安平、旗後、滬尾等港口水患難測，而且水道日漸淤積，不利航行，只剩下北部的基隆港可以進出船隻。但基隆距淡水陸路約 60 里，貨物運輸不便，若自基隆修築鐵路至台南，不但可以提振貿易，亦有裨於海防。

從軍事層面來看，在牡丹社事件及中法戰爭之後，外患陰影始終揮之不去。劉銘傳認為台灣四面環海，除了東部後山無須設防，其餘各地則是防不勝防，所以他在南北兩端的基隆、滬尾、安平及旗後等地設置砲台禦守。但是新竹至彰化一帶海口分歧，入侵者若以陸戰隊強行登岸，南北連絡必定輕易被切斷。因此興建南北縱貫鐵路，輸送兵員、物資，便不怕有鞭長莫及的情況。

■獅球嶺隧道是台灣第一座火車山洞，在北側洞口上端有劉銘傳親筆題的「曠宇天開」字樣。





再者，劉銘傳在台中建造省城時，由於此地靠近山區，缺乏河道，不但建城材料難以輸送，亦有難以招商的困擾。鐵道運輸便於工程進行，也有助於匯集人氣。不過這番鴻圖大略卻在繼任者困於地形險阻、籌款不易之下而宣告終止，所以清代修築的鐵路僅止於新竹。

日人據台後，為了標榜建設現代化的台灣，修建鐵路及推動各項交通設施便成為重要的施政課題。如此一來，不但統治者可以將政令貫徹至島上各處，也利於各地物產流通。因此，在總督府民政局長後藤新平上任後，便積極規劃鐵路建設相關業務，並發行公債，作為建設基金。

1899年，日人將新竹以北的鐵路就清代所建立的基礎加以改良，隔年的4月27日開始增建新竹至中港（頭份）的路段，接著台南至斗六的南部路段也於1902年2月1日破土。至此以後，各路段相繼完成，1908年4月基隆至高雄鐵路長達405公里全線通車，同年10月24日在台中舉行盛大的通車典禮。



■清朝時竹北附近的車站。



■1885年台灣建省，當時50歲的劉銘傳因為中法戰役保台有功，被派為第一任台灣巡撫。在其主政的6年中，大刀闊斧推展各項現代化建設。1887年劉銘傳上奏「擬興修台灣鐵路摺」得到支持，當年5月20日成立「全台鐵路商務總局」，並立即動工，建設全中國第一條官辦且經營客運的鐵路。



■與獅球嶺隧道完工年代相近的基隆河鐵路桁架橋。



■劉銘傳任巡撫時建造的台北火車修理廠。

■ 1898 年來台灣到台灣的總督府民政局長後藤新平。



至於東部鐵道，1910 年 2 月鋪設花蓮至玉里段 91.1 公里的軌道，1917 年竣工；1921 年玉里至關山段動工，1926 年 3 月完工。其間鐵道部又於 1922 年收購由「台東製糖株式會社」構築的關山到台東間的鐵道，至此，全長 171.8 公里的台東線於 1926 年 3 月 25 日開始通車。

另外，宜蘭線八堵至蘇澳於 1924 年 12 月全線通車，而高雄經林邊至潮州的屏東線稍早亦於 1923 年 10 月完成。若再加上淡水線、平溪線、集集線及台中線等支線，日據時期所修築的鐵道里程總數將近 900 公里。

國民政府接收台灣，也一併接收日據時期各項建設成果。光復初期鐵路建設多集中在既有路線上延伸支線，民國 40 年增築內灣線竹東至內灣鐵道，民國 47 年興建東勢線，民國 49 年深澳線（瑞芳至深澳）



■ 清代台北至新竹段鐵路龜崙嶺（今桃園龜山）附近。

■ 「騰雲號」是台灣最早的火車頭，在台灣鐵路初期由劉銘傳從德國購入，光緒 14 年（1888）台北大稻埕至錫口（松山）段率先完工，通車前騰雲號即每日往返台北府城北門外，運送枕木及造路器材，常吸引府城內外居民扶老攜幼夾道觀賞，通車後劉銘傳更親自乘坐至錫口一帶視察。目前騰雲號保存在二二八公園內。



動工，民國54年興建中和線（板橋至中和），隔年林口線破土，民國62年再鋪設甲南支線（甲南至台中港）。

其後為因應時代變遷，台灣省鐵路局自民國60年代起開始更新鐵道設備，並規劃環島鐵路。民國63年西部幹線鐵路電氣化工程開工；同年，由宜蘭南聖湖站（今蘇澳新站）至花蓮的北迴鐵路動工，民國69年2月2日開始營運；民國67年台東線拓寬工程依次展開，預備與北迴鐵路接軌；而環島鐵路最後一段的南迴鐵路亦於民國69年7月1日由屏東枋寮向台東卑南推進，民國80年通車。

■台灣縱貫線
通車紀念



■日據初期改良基隆至台北間的鐵道，其中包括興建竹仔寮隧道取代獅球嶺隧道。竹仔寮隧道較大，為準備鋪設雙軌之用。



■為配合西部縱貫鐵路通車，總督府鐵道部於1908年興工建造鐵道旅館，位於今日台北車站對面（新光大樓現址），這幢採法國文藝復興時代哥德式風格的建築，外觀華美，內部裝飾及餐器也非常講究，是當年首屈一指的高級飯店，後來則毀於二次大戰盟軍轟炸。

■位於延平北路北門側的台灣鐵路局舊舍，建於1919年，是日據時代鐵道部，目前已列為三級古蹟。

從日據時期到台灣光復後的三十年間，可謂台灣鐵路的鼎盛時期，南來北往的客貨列車推動島上的工商發展。但好景不常，自從高速公路完工通車之後，鐵路佔整個運輸市場的比例愈來愈低，而近年來空運開放之後狀況更是雪上加霜。在

種種大環境不利的因素下，除了平溪、內灣、集集三線之外，其他支線都因不堪虧損而先後遭到裁撤。加上台鐵本身結構不良，以及缺乏明確的經營計劃，至民國89年止，其營運赤字已高達新台幣900億元，成為國人眼中的燙手山芋。現階段，在一片國營事業改革聲浪中，交通部正積極推動台鐵公司化後改為民營，以解決目前沈重的財務危機。

上個世紀末，由於「永保安康」車票及鐵路便當的熱賣，鐵道文物登時成為流行商品，使得火車旅遊受到國人青睞。在這股風潮中，台鐵大多處於被動地位，卻得到不少額外收入。不過到這個時候，包





■台中公園於1903年由地方人士籌建而成，1908年台灣新竹至高雄段鐵道開通，「縱貫鐵道全通式」即在此舉行。

括糖鐵在內，眼看一個一個老車站被當成寶貝一般，這才驚覺許多珍貴的鐵道文物已經滅失，其中的損失恐怕不是金錢所能估計的。

在可預見的將來，高鐵也將投入載客服務市場，勢必更進一步擠壓台鐵的生存空間，面對種種挑戰，台鐵已調整營運策略朝區間班車及觀光鐵道的方向發展，至目前為止雖略見成效，不過如何增進營運效率，以及重塑台灣鐵道文化，恐怕才是台鐵首要的改革重心，希望台鐵能效法日本等國家，讓百年老店有振衰起弊的一天。



■光緒14年至17年間台北、錫口、水返(轉)腳三站使用的火車票以龍馬郵票代替。



■彰化扇形調車庫

火車站的空間意象

提供旅客購票、候車及乘車之場所是火車站的基本功能，回顧台灣鐵路百餘年的歷史，火車站在不同的時空背景被賦予不同的意涵，加上乘客的種種記憶投射下，這個運輸空間也變為複雜的情感有機體。

在清季，火車站稱為「票房」，在那個將鐵路視為洋玩意，而有破壞風水之虞的年代裡，劉銘傳修築的鐵路被迫避開艋舺（今萬華），而改走大稻埕。當時在河溝頭（今中興醫院一帶）所設的大稻埕火車票房有倉庫及公務房舍 50 餘間，佔地寬廣，但票房外觀卻和一般民宅沒什麼差別。列車只在每天上午及中午各發車一次，共四個往返，而且只限於基隆、新竹之間，對於縮短各大城市的距離貢獻不大。

日據時期，為奠定統治基礎及有效開發島內資源，不但完成大城市間的鐵路工程，還鋪設森林鐵道及糖業鐵道。這段期間，日本人同時進行「市街改正」工作，意圖塑造台灣城鄉新面貌，被視為城市門戶的火車站就成為都市計劃的重要目標。

由於清代曾在各主要行政地區修築城牆，經過多年後城內已發展成人口稠密區，在現實考量下，貫穿西部平原的縱貫鐵路便從城牆邊緣通過，而台中



■ 1912 年興建的基隆驛是一幢文藝復興風格的建築，屋頂正中央有一座尖頂鐘塔。



■ 清代大稻埕火車票房附近



■ 日據初期興建的台北站。



■現今的新竹車站

因城垣未完工而全數拆除，台南則因城區廣闊之故，所以這二個地區的鐵道直接穿過舊有的城牆，並於城內設置驛站，不受既有的都市格局之影響。

根據日本人的都市設計理念，台南火車站被刻意規劃為市區重要的節點；台中因為鐵路帶來繁榮，車站周邊相繼大興土木，形成重要建築林立；新竹車站則與竹塹城僅存的東門連為一氣，成為城市放射形道路的中心點。

當時後藤新平為強化日本人的統治意象，用高大宏偉的官方建築做為權力的表徵，總督府、法院、銀行都是根據這種理念建構而成。而基隆、台北、新竹、台中等車站因居於交通樞紐之故，站房設計皆採用文藝復興時期的巴洛克風格，這些裝飾繁複的二層樓磚造建築，成為一時之間政治圖騰與都市地標的混合體。

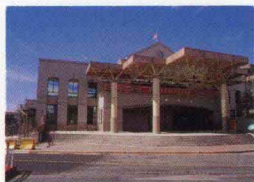
1920 年左右，古典風格的建築逐漸減少，取而代之的是以理性實用為主，搭配簡化紋藻為裝飾的「折衷式」建築，這時期興建的政府機關皆以這種風格為主，包括改建後的嘉義車站與台南車站。太平



■日本人將竹塹城的東門與新竹火車站規劃為都市放射形道路的中心點。



■1941 年建成的台北車站是一幢四方形鋼筋水泥的建築。



■現今的萬華車站