

台灣古老

TAIWAN HISTORIC TRAIN STATIONS

《歷史風景畫家》李欽賢

Lee Chin-Hsien

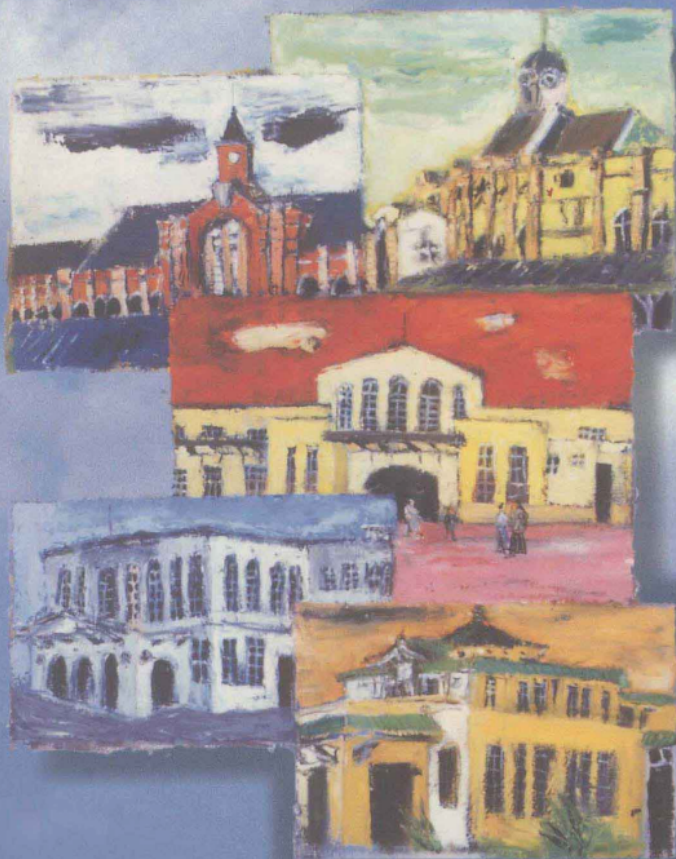
《鐵道專家》

洪致文

Hung Chin-Wen

合著

火車站



國家圖書館出版品預行編目資料

臺灣古老火車站：Taiwan historic train
stations／李欽賢，洪致文合著．--第一版．
--臺北市：玉山社出版：吳氏總經銷，
1996[民85]
面：公分．--(影像・臺灣；8)
ISBN 957-9361-28-2(平裝)

1.鐵路車站-臺灣-歷史 2.山水畫-作
品集

557.259

85005525

影像・台灣 8

台灣古老火車站

作 者／李欽賢・洪致文
發行人／魏淑貞
出版者／玉山社出版事業股份有限公司
台北市忠孝東路一段 83 號 9 樓之 3
電話／(02) 23951966
傳真／(02) 23951955
電子郵件地址／tipi395@ms19.hinet.net
郵撥／18599799 玉山社出版事業股份有限公司

總經銷／吳氏圖書有限公司
台北縣中和市中正路 788-1 號 5 樓
電話／(02) 32340036 (代表號)

主 編／游紫玲
編 輯／涂幸枝、蔡明雲
版面設計／李純慧設計工作室
行銷業務／吳俊民
法律顧問／魏千峰
排 版／鑫上統電腦排版有限公司
印 刷／松霖彩色印刷有限公司

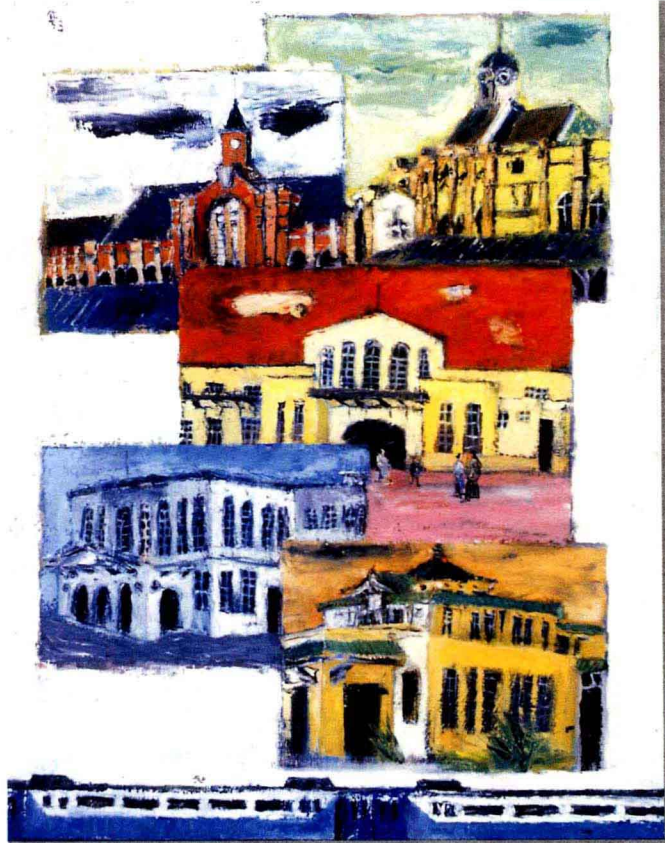
定價：新台幣 380 元

第一版一刷：1996 年 6 月

第一版五刷：2001 年 2 月

版權所有・翻印必究

※缺頁或破損的書請寄回更換※



與其看老車站是一座建築，

倒不如關心她的歲月刻痕

與旅客的腳印，

再度喚起歷史與地理的記憶。



台灣古老

TAIWAN HISTORIC TRAIN STATIONS

火車站

《歷史風景畫家》李欽賢

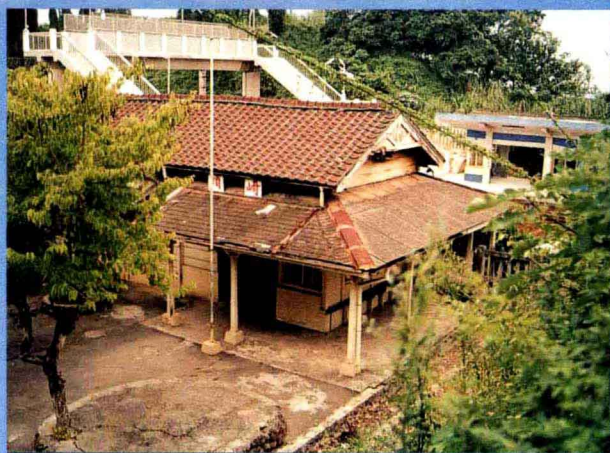
Lee Chin-Hsien

《鐵道專家》

洪致文

Hung Chin-Wen

合著



【序】

文——李敏勇

歷史・旅愁・文化・風景
——李欽賢「台灣古老火車站」的探索和呈繪

台灣古老火車站

想像著一列火車在縱貫線鐵路山線勝興站停下來，一位揹著畫架的旅人身影從車廂走下月台，秋天的山風徐徐吹過旅人的衣襟，也吹動了旅人的頭髮。

這使我想到李欽賢在一篇題為〈擴張台灣美術史的風景版圖〉論述裡的一段文字：

只要人類生存的空間尚在，風景畫絕沒有淪亡的道理。要替台灣風景造像，就得用心看台灣，逼視它、親近它，甚至用雙腳踏遍所巡禮的土地，或循鐵路沿線一站一站下車來，感受不同時節、不同的景觀。越過繁囂，必有淨土，該是一個風景畫家尋求台灣山河本質的原創動力。（原載《自立早報》副刊，1991年8月17日，收錄於《台灣美術歷程》一書）。

李欽賢是一位畫家，更是一位台灣美術史家，一位文化評論家。他循鐵路沿線一站一站下車來的想法，已經從觀念成為實踐。他企圖為台灣古老火車站留下風景畫的雄心壯志，透過他深具文化信念與畫家精神的使命，已經呈現在台灣人的眼前。

在一個初秋的下午，我和李欽賢一起看著畫廊他一幅一幅台灣古老火車站的風景畫。攝影師正為那些畫要印製畫

● 竹崎車站。〈李欽賢／攝〉



集作準備，一面拍攝一面讚賞了畫家的志業，而且自己也購藏了其中的畫作。想是受到風景畫中車站的某種意象感動的緣故吧！

看過李欽賢有關台灣古老火車站的風景畫，我和他在畫廊附近的一家咖啡館一面談他的畫，一面談到他為收集美術史資料到日本九州的行程，從他已經預訂的日本JR周遊券的火車旅路，可以想見他對於火車的情懷，那些在日本鄉間仍然存留著的，從火車轉變為電車的風景存在的某種文化況味對照著我們島國不斷傳出拆撤古老火車站的事情，讓人對台灣歷史記憶與地理記憶被輕易破壞而傷感。

李欽賢畫筆下的台灣古老火車站，讓我在一首跨越過戰前的日治時代和戰後國民黨統治時代經歷了困厄的台灣詩人陳千武一首題為〈旅愁〉的詩的片斷：

靜謐 靜謐的 霧雨迷茫
迷茫於山峽的小驛站——
明暗裡一幅現代印象畫
畫出唯一的月台
老站長又扳下了黃昏的轉轍器

這是詩的第一節意象，作者在一篇訪談裏提到小驛站是「勝興」。李欽賢的台灣古老火車站系列也有「勝興」。這是縱貫鐵路海拔最高的火車站。李欽賢的記述，勝興站是純木造建築，形態方正單純，柱頭的「米」字形設計，為其他車站所未見。

從「勝興」站的畫和詩，在不同藝術領域的畫家和詩人，用不同的藝術媒介表現了車站的況味。說明了台灣古老火車站的豐富文化性。一位著名的荷蘭風景畫家曾經說：「風景是戲劇、史詩、人類故事與活動的舞台。」確是深刻的見解。

使風景畫不流於一般性視覺景象而具有繪畫性和文化性的條件，在於畫家的深度構成的風景深度、觀照的和技法的條件均須具備。這也是當前台灣繪畫，許多在印象派畫風隨波逐流的畫家受到非議，必須自覺的地方。

風景畫在李欽賢一系列台灣古老火車站的呈繪，極為特殊的是他在火車站這一景象背後的歷史與文化內涵的視點，做為一個長期觀察台灣美術發展，對台灣美術現況極



●出了埤頂站，火車沿筆直的鐵路繼續南行，將可抵屏東線終點站枋寮。〈李欽賢／攝〉

具認識的畫家和評論家，李欽賢獨具一格的歷史與文化素養，使他的這一系列風景畫彩構出某種文化風土，也像是在落寞的古老火車站風景裏燃燒著某種歷史鄉愁。

這樣的鄉愁是歷史或文化的旅人的鄉愁吧！同樣屬於跨越戰前、戰後兩個不同時代的另一位台灣詩人錦連，有一首同樣題為旅愁的詩，雖然場景不是火車站而是火車，卻有著旅人的某種滄桑！

火車鑽進山洞
在颳進來的煤煙裏
我把手帕掩在嘴上鼻子
眼睛 然後蒙上整個臉龐
於是 坐著在哭泣的身影
浮現在我的眼前

這是這一首「旅愁」的第一節，詩中的燒煤火車現在都改為燃油或電車了。消失的歷史與文化況味也像許多被隨著時代變遷拆撤的鐵路和車站。甚至，在一個不知尊重愛惜歷史文化資產的國度，許多在都會的火車站的古老形貌也被拆建，改成沒有風景深度的建築物，讓台灣失去歷史和地理的記憶。

李欽賢一系列台灣古老火車站的油畫和相關的記述文字，是台灣繪畫裡極具意義的歷史，旅愁、文化、風景，雖然他以「最後的火車站」做為這一系列的主題，但我相信他這樣的「台灣舊驛巡禮」，不但會讓這些古老火車站形

影留在我們心版；台灣古老火車站也會保存在台灣的土地上，成為我們的歷史和文化風土。

● 山線大安溪橋。《洪致文／攝》



最後火車站



● 崁頂車站兼候車亭的門窗都已被拆光，却意外形成天然的畫框。

〈李欽賢／攝〉

① 離鄉與歸人

約二十年前少女歌手方瑞娥唱紅的一首曲子《最後火車站》，淒麗、高亢地泣訴遠離無情人，茫茫在車內，猶不知最後火車站究竟在何方？這之前，台語流行歌還有《哀愁的火車站》、《離別的月台票》等等以火車站為背景的歌謠，傳遍大街小巷。這些歌的原作是日本歌，由於曲調本來就是配合火車奔騰咻咻的節奏而譜，台語歌幾乎從歌名到內容也都照單全收。

火車站的悲歡離合有如此巨大魅力，深深吸引小市民吟唱，想來必有那個時代的情感背景。台灣社會結構轉型，人口紛紛往城市移動，火車與火車站不知乘載了多少人的往事回憶，這裡有少年通學的記憶，有青春年華的滋味，也有出外人闖天下的經驗。火車站令人難以抑制永遠的鄉愁，大概是人們緬懷當年離家搭上人生列車的一刻，要不然就是事業有成，舉家省親時那種近鄉情怯的感覺吧！

② 台灣舊驛紀事

有關車站的歌聲，至今仍不斷地流傳，由台灣人自編自填，張秀卿主唱的《車站》，依然能唱出這一代人的心聲。說起來車站是故鄉的玄關並不為過，台灣鐵路網密度之高，台灣鐵道史又幾與台灣近代史同步，那遍佈全島的火車站，往往見證著一個鄉鎮的興衰起落。車站裏外一天中人來人往，曾經代表聚落過去的繁榮，只是隨著交通工具日新月異，對號快車又過站不停，令不少火車站逐漸凋零，出乎意料的，少數鄉村小站在鐵道建築汰舊換新的拆建中，因是漏網之魚，至今保有台灣鐵道史上最原始的風貌和最古老的記憶。

台灣鐵道在二〇年代以前各線已紛紛通車，最老的車站至少也有七十年以上的歷史。如今碩果僅存的反而是名不見經傳的小站，僅有縱貫線上的新竹、台中、嘉義、台南、高雄等大站，是幸運留存下來的古典建築。

並非每一座車站在通車當初就是此般模樣，愈是壯麗雄偉的大站，愈有可能中途改建，但毫無疑問的，她們仍然是日治時代台灣建築史的代表。可是小站的英姿已垂垂老矣，且都與通車初期運作的年份相同，緊隨台灣經濟重鎮的擴張，愈接近大都市的車站愈不能維持原貌，結果愈是悠閒的小村落，愈能找到孤獨的、破陋的、風燭殘年的木造站房。仔細瞧瞧她們，無不結構精密，比率優美。所有老車站最值得稱許的是每一個空間格局的功能，那種為人性而設計的公共建物，絕非如今變成東補一廂，西蓋一間之草率所堪比擬，當初連月台的遮雨棚也一定與站房本體取得協調。尤令人百看不厭的是老車站的窗，火車最可貴的是車窗，車站之美在門窗，窗的變化是老車站最引人入勝的地方。

③ 鐵道建築的迷失

做為一個旅人的逍遙，跑遍全台灣，走過每一座車站，近年改築的新站房，已經很難喚起某種特殊的記憶，不知是歷史距離還不夠或是建築物實在乏善可陳，鋼筋水泥的永久性固然好，唯想到醜陋也將永久忍受下去，那是我們一輩子的不幸。

坦白說，新建車站的呆板與單調，的確是讓人留不住印象的理由；值得憑弔的老車站亦有面臨拆建的危機，一旦這一批台灣建築史上最不起眼的小兵悉數交班之後，我們的驛站旅情不知是否也跟著無所依憑？至少對一位探訪風土的旅人而言，一定會若有所失的。

我的最後火車站不是方瑞娥唱的「最後的、最後的火車站，到底在何方」，而是預料下一波拆建的來臨，我欲奮身保住最後火車站的殘影。

④ 千公里路我獨行

鐵道史上最先馳騁大地的是蒸汽火車，至今人們仍然忘不了那汽笛鳴響聲所帶來離愁與歸鄉的心情。火車題材的童謠又曾經編織多少小孩對出外旅遊，對人生的憧憬。美國總統尼克森小時候一度志願當火車司機，至今也有許多人迷上火車。目前幸運留存下來的台灣老火車站，創建當初就是為蒸汽火車而設計的。火車迷迷著所有鐵路有關的資料和情報，已成為一種益智的休閒趣味。

火車與旅情有不能分割的關係，旅行是爲了看風景，爲了解放感，爲了洗濯身心，甚至蒐集火車票也可以滿足另一種旅情。七〇年代大概是《知床旅情》這首流行歌走紅的時代吧！知床是北海道北端一半島，同是北海道東邊的廣尾線從「愛國」到「幸福」僅一站之隔，突然間專程買此兩站往返車票的遊客蜂湧而至，這只是因站名的聯想買張紀念票的純粹意義，算來又是現代人另一份旅情。

在我用盡整整一年所做的台灣舊驛巡禮，旅情是有，但絕無休閒況味。探訪老車站必須乘普通車一站一站觀察，我將全島鐵路分成幾段，先確定哪一站尚未拆建，並做資料調查，然後一站接一站地前往實地寫生，通常一趟路只能做一站的寫生，一年來我一站不漏地，畫完現存所有老車站的實景。

如果不是抱著一股土地愛和歷史感情，大部分車站真是破得、舊得、單調得令人沒一點有繪畫的意念。與其看老車站是一座建築，倒不如關心她的歲月刻痕與旅客的腳印，從這角度看她，這樣一座建築物屹立於重要路口，她曾經精緻過、風光過，直到今天儘管蕭條，卻是近代台灣大地變遷的見證者，數十年來她默默迎送著班車上下人潮，其中有出外發展的，有自我放逐的，有歸鄉探親的。老車站那小巧密集的窗，不正傳達出無比的親情與關愛？於是我找到了繪畫表現的著力點，窗，不啻爲老車站最深刻的表情。

如今，此般小站皆車過不停，靠站班車少，出入旅客亦少，通常獨自在月台寫生，連個人影也沒有。大半時候只我一個上下列車，那種全面擁有，那種從容悠閒的感受，只有用「心」乘坐普通車時才體會得出來。

一年來小站行腳踽踽獨行，飄泊已不知幾千公里。燠熱的天，像蒸籠的車廂，等待會車的無奈，以及乘車時刻之不便，在在是一般人望而卻步的理由。根據我的火車經驗，大部分列車已極少誤點，唯一遺憾的是車體老舊骯髒。我既來巡訪小站又非搭普通車不可，下車後總是烈日高照，僅能遷就陰影處遮身，結果受限的取景角度卻變成車站造型的艱難挑戰。換句話說，找不到稱心如意的佳景構圖，只有切入驛站建築與環境的關係，驛站功能與生活的節拍，這又多了一層思考的元素，給我新的詮釋空間。老車站是最真實的人生舞台，我將如何挹注這舞台的滄桑？



●高雄站。〈洪致文／攝〉

【序】

文——洪致文

鐵道建築在台灣 的悲情宿命

台灣
古
老
火
車
站

這幾年，台灣的變化實在是太大了。

尤其是在經濟能力提昇的同時，缺乏文化涵養的暴發戶式心態，使得台灣各種珍貴的文化資產，均在無力挽回的狀況下——消失。

前幾年，媒體上常見到某某古厝、某某老街、某某綠色隧道將要消失了的訊息；但近年來，有關選舉的政治話題完全吸引了民衆的目光，我們台灣的文化資產似乎在政治高燒的情況下，獨自被冷漠、被冰凍在某些角落。然而，真實的情況卻非如此，因為在大衆的忽視下，它們消失得更快！被摧毀得更徹底！

台灣的鐵道建築（車站、山洞、橋樑、車庫……）一直受社會冷漠對待，這與文化資產保存法的不盡完善，沒有照顧到產業文化、產業建築的保存有關。政府不立法保護，所有者又有棄之為快的心態，當然，這些文化資產也就只有「待宰」的份了。

像是建於一九一九年的總督府鐵道部（目前台北北門附近），是幢對台灣鐵道發展過程有非常重大意義的近代建築。民國七十八年台北後站完工、鐵路局搬往其樓上之後，這幢建築就只剩下一些小單位或臨時性單位在此辦公，大部分的空間都呈閒置狀態。

這幢建築後來有幸被列為三級古蹟而獲得保存，但台鐵不惜在自己的《業務通訊》上稱其為「垃圾建築」，希望儘早撤銷古蹟指定而進行商業開發。台鐵對不是車站的鐵道



部舊舍都抱持此種心態，何況是那些位居黃金地段的火車站呢？

即使已有十多個文史團體站出來保護台中車站（已列二級古蹟）時，主管的省政府、宋省長還是不改拆除、遷移的決定！其實，老車站的保存，與車站整體的開發，甚至鐵路地下化，都是可以彼此相容且雙贏的。但大多數的公家單位，好大喜功的心態，總是要革命似地摧毀一切，然後再建一個又大、又可表功的建築，來表示政績。很少人願意花同樣的代價，把心思用在老車站的再開發上。

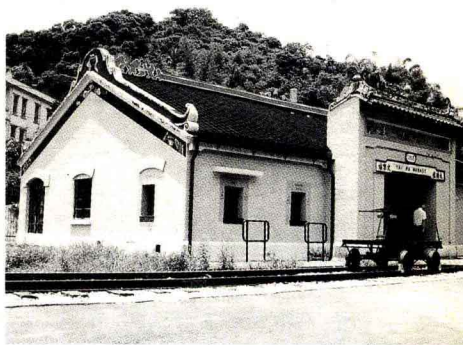
所以，台灣的老車站，大的不敵商業開發而陸續消失；小的又在台鐵消極經營下，撤去守站員，導致車站的自然傾圮，然後再以「維護民衆安全」的理由給拆了。至於最惡劣的，就是把這些老舊的木造站房擺著不管，不出幾年，它們就會被「無名火」（可能根本是有人縱火）給燒了，台鐵樂得「收屍」，重新再利用其土地。台北後站、岡山舊站……，就是這樣被毀掉的。我擔心，有一天鐵道部舊舍，也會在某個月黑風高的夜晚，化爲一團火光，然後在這個世界絕跡，接著台鐵正好利用這個黃金地段來彌補其鉅額虧損……。

台灣的鐵道文化資產，在台灣鐵路管理局的經營及台灣省政府的指導下，可以說是前途日漸黯淡。一輛有著九十年歷史的老木造客車，可以被鐵路博物館籌備小組開會決定「不堪修復」而拆除；被內政部列爲古蹟的建築，也可以視爲垃圾一心棄之而後快。或許，現階段我們所能做的，就是出版這樣的書、散播這樣的文化理念，也許十年、廿年之後，還有一些珍貴的鐵道文化資產能夠殘存下來，我們的社會，還能發出搶救聲音的能力。

本書在籌備期間，李欽賢老師有他的遺憾，而我也有我的失落。李老師懊惱宜蘭線最後一幢的木造驛站暖暖，竟被剷爲平地而未留下畫作；我卻一直沒空到新市站去，撥空前去時，它已被拆除改建了。

我不知道當這本書捧在您的手上時，台灣的古老驛站又少了多少？我個人小小的心願是：希望廿一世紀時，本書所介紹的老車站，至少還有一幢健在！

我在書中的「歲月筆記」部分，仿日治時代提供了一些當時的站名牌；車站的基本資料方面，建築年代係以台鐵提供爲主。至於不同年代至台北的票價，則是以一九四〇



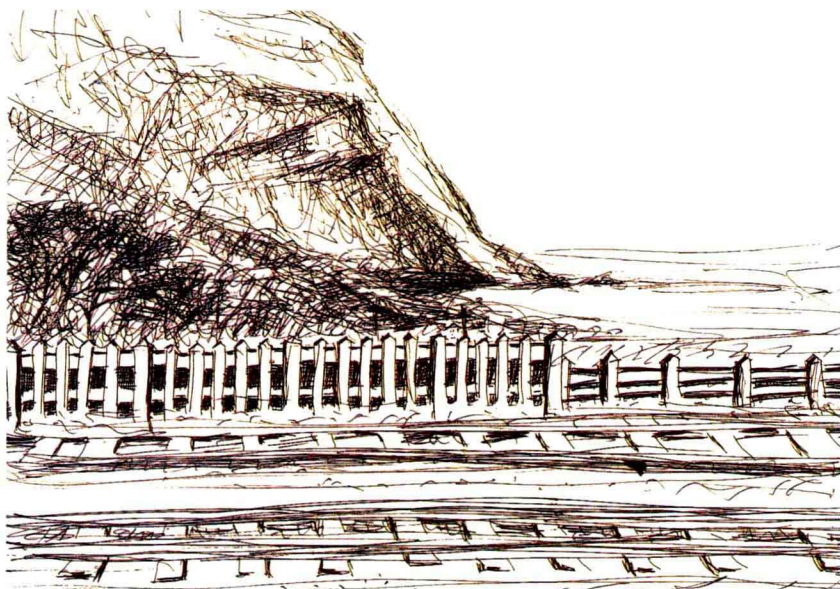
●香港的舊大埔墟火車站（一九一三年）已重修爲鐵路博物館。《洪致文／攝》

年至一九九〇年台鐵發給車站使用的運務票價來節錄。事實上，有些小站根本從未停過一等車或自強號，但台灣鐵道的運務部門，自日治時代即提供此一資訊，所以我也將它放入供您參考不同等級的價差。希望，這些都能讓您多了解一下我們身邊的古老驛站！

最後，本書的完成，必須感謝好友黃尹春在車票收集上，以及長濱昭彥先生在日治時代站名考證上的協助。



- 在台北北門旁的舊鐵路局，應是成立鐵道博物館的最佳地點。《洪致文／攝》



《目錄》

【序】歷史・旅遊・文化・風景

李欽賢「台灣古老火車站」的探索和呈繪

文◆李敏勇——4

【代序】最後火車站

文◆李欽賢——7

【序】鐵道建築在台灣的悲情宿命

文◆洪致文——10

1 縱貫線北段

【七堵站】・【山佳站】——20

【新竹站】・【香山站】——24

【崎頂站】・【造橋站】——28

【三義站】・【勝興站】——32

【台中站】——36

2 海線風情

【談文站】・【大山站】——42

【新埔站】・【日南站】——46

【追分站】——50



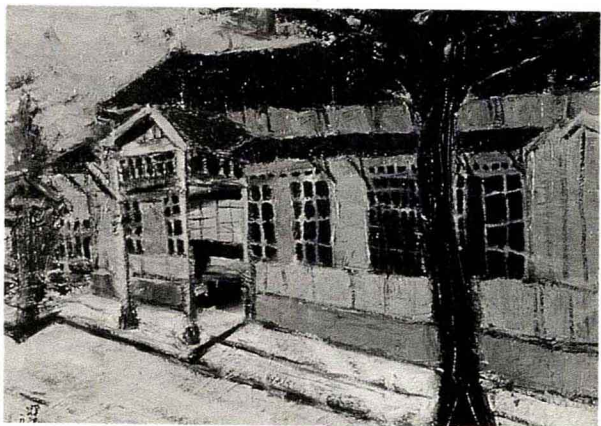
3 嘉南驛站

- 【石榴站】・【斗南站】——56
【嘉義站】・【南靖站】——60
【後壁站】・【林鳳營站】——64
【新市站】・【台南站】——68
【保安站】・【高雄站】——72



4 高屏旅路

- 【竹田站】・【崁頂站】——78
【鎮安站】——82



5 支線旅情

- 【支線鐵橋】——88
【青銅站】・【集集站】——90
【竹崎站】・【竹東站】——96
【內灣站】——98
【後記】尋訪車站風土——99

【附錄】

- 宜蘭線海岸月台——104
北迴線斷崖——108
花東線縱谷——111
南迴線絕景——113

把被剷平的火車站留在畫布上

台灣鐵道史年表《1891~1945》

文◆洪致文——115

文◆李欽賢——117

●本書畫作之標示，P、F均為油畫代號，號數越大，畫幅越大。
OP比1P略小；P代號則略呈長方形。