

從經典車站到中小型車站

文·圖片提供／吳南藏（中國文化大學建築及都市設計學系助理教授）



▲第二代臺中車站，1917年落成。

臺灣的鐵道從清末開始鋪設，主要目的是資源運輸與貿易發展。到了日治時期，鐵道建設則可分為五個時期的發展及用途：一為接收復原時期（1895-1899），修復在接收期遭破壞的鐵道，站體主要為木造。二為西部幹線建設期（1899-1908），車站建築為日式建築移植期，多興建木造小型車站，僅臺北與基隆為磚造建築。三為東部幹線與縱貫線的南北延伸期（1910-1919），改建有白蟻蛀蝕及空間不足問題的車站。四是鐵道支線延伸和東部幹線持續建設期（1919-1929），適逢一次大戰結束、日本經歷關東大震及全球經濟蕭條，沒有大型車站改建。五是經營改良期（1927-1941），或稱為新技術與新式樣的發展期；後來在戰爭階段，鐵道僅以軍事考量進行維護。

大型車站建築

大型車站的構造材料、風格式樣等，均反映其重要性。

基隆車站因鐵道鋪設時間早，1907年改建時已是第三代車站，直至1965年拆除改建。主要構造是紅磚，屋頂使用洋式木屋架，上鋪石棉瓦版；建築風格則採用西洋歷史式樣，主要構成元素包括仿馬薩屋頂、中央山牆與尖塔、拱窗，立面轉角運用仿石砌的裝飾等。

臺北車站為臺灣鐵道最初的起點，於1891年建造第一代磚造車站，1895年、1901年分別改築為第二代土塊與木構混合與第三代磚造的車站，直至1940年改為鋼筋混凝土造的第四代車站。第四代車站已擺脫左右對稱的設計；建築風格採用現代風情但有部分歷史元素的過渡風格；1986年改建成目前站體。

第一代土塊造新竹車站興建於1893年，1896年、1902年興建第二、三代木造車站。第四代磚造車站於1913年改建完成，採洋式木屋架，立面外露紅磚與洗石子，目前已不復見。建築風格為西



▲第二代嘉義車站，1933年落成。

洋歷史式樣，採中央尖塔、山牆、勳章飾等巴洛克風格的語彙設計。

1917年完成的第二代磚造臺中車站，取代1905年興建的第一代木構造建築。臺中車站具備尖塔、山牆、勳章飾等西洋歷史式樣語彙，也因其飾帶被歸類為辰野風格。不耐震的磚造建築雖倖免於1935年的大地震，但九二一大震造成結構破壞，修復期間也一併去除立面漆料，讓素燒紅色面磚與洗石子重見天日。

1908年間完成的第一代嘉義車站，為磚木混合構造。1933年改建的第二代車站為鋼骨鋼筋混凝土構造，面貼褐色二丁掛面磚；在設計上逐漸捨棄歷史主義，可視為現代風情的過渡風格。1945年因空襲造成破壞，戰後修復後持續使用至今，惟結構體雖能修復，遭炸燬的面磚卻難以復原，故將整個立面上漆，以手繪溝縫仿面磚貼覆代替。

1900年興建的第一代木構臺南車站，1936年改建為鋼骨鋼筋混凝土的第二代站房，採用現代風情的過渡風格，是全島唯一兩層樓的車站建築，二樓為兼顧客房部與餐廳的鐵道旅館，戰後持續營運至1965年、1985年，客房部、餐廳才分別歇業。

高雄車站第一代與第二代木構造站體於1900、1908年興建。1941年第三代車站才遷移至現址，因時值日本南進政策，採面磚與洗石子裝飾



▲勝興車站，1912年落成。

◀第三代高雄車站，1941年落成。

的鋼骨鋼筋混凝土造，結合日本與西方古典的「帝冠式樣」。2002年，配合鐵路地下化，拆除候車空間、餐廳、貴賓室等空間，僅保留原大廳與售票空間。

中小車站建築

日治時期臺灣西部幹線前後建造超過240個車站，許多中小型車站以木構造興建。如「十六份停車場」（勝興車站）為1912年興建的一層木造日式屋架，外飾雨淋板，山牆位置除有菱形分割窗，還有兩個托架支撐突出量體，兼具東洋與西洋的語彙元素。

在鐵道建設第四期間，許多木構造或磚木混合構造的中小型車站以木構改建，如新埔、日南、追分、香山、「車路墘」（保安）等。鐵道部改良課成立後，從1931年起以加強磚造或鋼筋混凝土興建中小型車站，如二水、銅鑼、大安（泰安）、清水、造橋均屬之；同時，另有磚木構造的車站，包括山仔腳（山佳，1931）及斗南站（1945）。

車站建築風格與構造使用，反映了日治時期鐵道建設的進程受到風土地理條件與社會狀況的影響，這些車站建築保存至今，讓我們體會到當時的建築風格與特殊性。☞