

# 鐵道建築的極品 臺中車站

文、圖 / 李欽賢

① 臺中車站的紅磚結構、急斜式屋頂、中央尖塔，反映出城市地標的特質

鐵道建築是鐵路相關工程的建體，諸如橋樑、倉庫、隧道、車站或養護車庫等各具鐵道運輸專屬功能之設施。隨著鐵道技術的演進，早年考究的建材和古典精緻工法的鐵道建築，更可以視之為鐵道文化遺產，那麼，臺中車站勢必在今昔車站建築中脫穎而出。

業經指定為國家二級古蹟的臺中車站，將會留在原地永久保存；但是進行中的臺中市區鐵路高架化，新建的立體式臺中車站正

在趕工中，所以今天來談臺中車站，它不只是鐵道建築之極品，也是日後人們共同記憶的歷史建築。

## 最早的木造臺中驛

臺灣縱貫鐵道初建，是分別從基隆與高雄南北兩端起工的，至 1908 年全線通車，但是臺中驛站提前於 1905 年因分頭接駁已建竣的豐原與二水，而率先開通，所以 1905 年臺中站已經存在，只不過當時尚屬

簡易的木造站房。

當年臺中還不是大都市，為什麼縱貫鐵路會經過臺中？首先是預先就有的臺中造鎮計劃；其次，臺中是縱貫鐵路山線的一站，當初闢建縱貫鐵路的規劃案，寧走工程難度高的山線，而不走平坦的海線，就是因為海戰時代的軍事考量，純粹為了避開砲擊的威脅。

彼時，彰化才是臺灣中部最大、最繁榮的城鎮。結果縱貫鐵路本來也可以從臺中

直下南投的筆直線路，卻轉了個大彎，彎到彰化去了！因為交通運輸絕不能錯過彰化具有龐大客貨源商機優勢的重點站。因此就當時臺中的都市格局，臺中的人口比例，小型的木造臺中驛就足以應付當地旅客乘降，一直到 1908 年縱貫鐵路全線通車都還沒有改建。

就是因為臺中盆地人口稀少，1910 年代臺中都市計畫大改定時，完全沒有舊聚落阻礙，始得以實踐棋盤式街道設計。臺中



2

是 20 世紀初期方才興起的城市，也是都市計畫引進臺灣之後，實施最為徹底的近代化都會。綠川就是都市計畫截彎取直的水域綠帶，使得戰前臺中有過「臺灣小京都」的美譽。

### 紅磚造鐵道經典建築

臺中街道井然有序的規劃與建設，商業繁昌逐漸凌駕彰化，一躍而為臺灣中部第一大城，侷促的木造臺中驛已顯見不勝輸運旅客的負荷，必須進行改建。

1917 年全新落成的第二代磚造臺中

驛，由官方鐵道部營繕課負責設計。在日本同年代的紅磚造車站建築最著名的實例，就是竣工於 1914 年，由辰野金吾（Tatsunokingo, 1854 - 1919）設計的東京驛。以紅磚配上白色水泥飾帶鑲邊，是辰野金吾留學英國帶回日本的洋風建築手法，他任教東京大學建築科，亦同時傳授此一技法。臺灣縱貫鐵路全通之後的 1910 年，日本資本家紛紛來臺灣設廠生產蔗糖，臺灣總督府財政始自給自足，遂方有餘力大興土木，如蓋學校、建官署、重修車站等公共建築，擔綱的建築師，大都是師事辰野金吾的

東京大學畢業生來臺灣實踐的作品。信手拈來，尚留存的遺構就有臺南地方法院（1912 年建）、監察院（原臺北州廳，1915 年建）及國立台灣文學館（原臺南州廳，1916 年建）。現存的臺中車站於 1917 年完工，是臺灣紅磚造建築全盛時期的代表作。

臺中車站的紅磚結構，以立面山牆採光的三口長形窗最為壯觀，急斜式屋頂穩穩地架住這座建築的氣勢，中央尖塔是吸引路人目光的焦點，反映出城市地標的特質。

本來尖塔上嵌有時鐘，凡古典驛站都會有大時鐘的設置，一方面是手錶尚未普及，再方面也代表準時觀念的教育，因為鐵路開通火車準點出發，才喚起臺灣人的時間觀

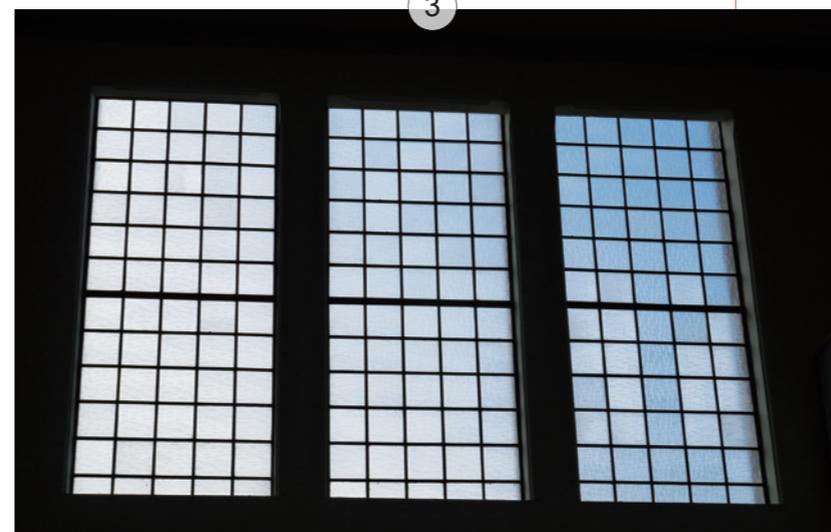
- ② 921 震後重新整修的臺中車站外觀已不見電子鐘及燈箱等設備
- ③ 臺中車站中，以立面山牆採光的三口長型窗
- ④ 車站大廳中的柱子

念，則是不爭之事實。在此之前，臺灣人少有守時的意識，也沒有一天 24 小時的概念，直到火車實施時刻表的機制之後，才建立了臺灣人以分為單

位之計時法，同時也成為參與社會活動的準則。同時期播下了臺灣人時間觀念的，還有新式教育的功課表鐘點制，準確地劃分上下課時間。

鐘塔底下正面山牆兩側展開的拱形窗，與東京驛的拱窗相仿，可視之為「辰野式」的建築語彙。現在，臺中車站右翼（反而是我們目視車站的左翼）延續了一小段低層拱窗，於戰後的 1950 年增築，是為了擴建車站候車室而仿造原形加蓋的。

1999 年 921 大地震，臺中車站受損，



3



4



5 臺中車站的風景戳

5

經過重修補強後，從此除去電子鐘、燈箱等干擾完整外觀的設備，不但恢復原貌，也露出本來被遮掩的三角屋頂下的水泥雕花，刻飾著臺灣的水果圖案。

新建的高架化臺中車站，位於站場北端，已於 2012 年動工，從潭子以下沿途鐵路亦同時高架化，直達烏日。未來臺中市區的鐵道景象會完全改觀，唯獨臺中車站不會遷走，但已失車站功能的驛舍，一旦成為閒置空間，屆時怎麼轉型與活化，且讓我們拭目以待。

### 驛站紀念戳的故事

臺灣縱貫鐵路開通 24 年後，鐵道管理部門推出一套驛站風景戳，網羅全臺各主要車站，包括其他已通車的線路共選出 45 站，圖案乃根據該驛站、該城鎮之特產或景觀為

設計參考。各驛站的風景戳，有催生逐站蒐集戳印的大眾興趣，進以推動鐵道旅行風氣之目的。

像臺中是重點大站，幾年就會重刻一次，圖案也一再翻新，甚至打破圓形戳的制約。新點子的風景戳不僅伸出圓周外，甚至有極為獨特的造型，以臺中為驛名的風景戳，這三樣形式都有了。

最早的臺中驛風景戳，是一般規制的圓形戳，刻繪著一株香蕉樹和臺中公園內的雙亭（今稱湖心亭）。香蕉是臺灣中部地方的特產，也是臺中車站貨運業務最大客戶。

雙亭立在公園的湖中，所以有一道水平線。臺中公園在鐵路尚未進入臺中市區之前，即根據臺中都市計劃預先規劃出一塊綠地，於 1903 年開放。等到 1908 年臺灣縱貫鐵路全線通車，有意在鐵路中心點的

4

臺中舉行通車大典，卻奈何當年的臺中木造驛狹窄又不風光，再加上車站廣場尚在整地中，因此選定離車站不遠的臺中公園舉辦鐵道全通式，當局還特別邀請皇族閑院宮載仁親王前來觀禮，為了接待這位超級貴賓有一休憩場所，而在湖中新建了雙亭。

至 1908 年日本統治臺灣已逾 13 個年頭，皇族中來過臺灣的，是率軍登陸臺灣第一年即病逝臺南的北白川宮能久親王，他是帶兵的將領，不能算是承平時期的訪問。所以第一位來訪的皇族成員，是北白川宮親王妃，於 1901 年來臺，視察其夫婿生前走過的遺跡。致於第二位訪臺的皇族，即是受邀出席鐵道全通式典的閑院宮載仁親王。

重新刻繪的臺中驛風景戳，有一些線條已溢出圓周外，圖示所要表達的是綠川岸邊的柳樹，和跨在綠川的一座小橋。橋樑不長卻很別緻，因為短短的小橋橋頭四個端點，竟各自豎起共四座高聳的燈飾臺座，謂之「橋塔」，使得這座橋更顯得氣派非凡。

當年這座小橋名喚「櫻橋」，是櫻橋町通（今中正路）跨過綠川的橋面，櫻橋町通是臺中都市計劃的一等道路，是以櫻橋的架勢也應該有不同凡響的表現吧！

再介紹一顆完全捨棄圓形的臺中驛站風景戳，僅刻繪出兩邊對稱的雙亭造形，輪廓

內加了柳樹、櫻橋等元素，構成一幅特殊圖案，也是風景戳的變形體，相當有創意。

前文說過雙亭是為皇族閑院宮而建的休憩所，閑院宮就是所謂的「宮家」，亦即「華族」，他們是與歷代天皇世家有關係的皇族，直到第二次世界大戰日本投降，盟軍統帥麥克阿瑟進駐日本，立刻下令廢除「宮家」，降籍回歸民間，僅餘天皇直系子女及天皇三位親弟弟，繼續維持「宮家」身份。

### 站內站外今昔風景

閑院宮載仁親王再度蒞臺，是 1916 年四月偕夫人同行，也在臺中車站下車，並重遊臺中公園。閑院宮兩度來到臺中，都還是木造的臺中驛。

第二代磚造臺中車站完工 6 年後的 1923 年，皇族中最「大咖」的人物一皇太子來了！王儲裕仁皇太子訪問臺灣，是日本治臺以來的一大盛事，他所乘坐的御用列車，也停靠過臺中，並走出新建的臺中車站。

1923 年是大正 12 年，表示大正天皇仍在位中，但事實上已病入膏肓，由皇太子代理攝政，這位攝政就是三年後登基的裕仁天皇。因此當年「攝政宮」來臺，幾乎是以天皇的規格「奉迎」他的。皇太子出巡叫做



6



7

「行啓」，臺中曾經有一棟「行啓紀念館」，原址即在車站附近的自由路與中正路口，早就歇業的臺中遠東百貨。

「攝政宮」的臺中「行啓」，在同年4月19日下午2點44分，從新竹乘火車抵達臺中。有一張老照片拍到皇太子走出臺中車站中央玄關門廊，門廊的木製支架下有格子狀柵欄。所謂門廊其實是車站出入口的雨庇，雨庇由一排木造立柱撐起，正面玄關部位則加大木柱間距，支架變成雙柱，底部設計成格子柵欄，柱頭雕飾則與其餘單柱相同。

今天臺中車站的遮雨棚又延伸加長了，結果把原來的木柱完全擋住，仔細觀察的話，才可以看見仍然留存的雙柱，和格子狀的小小裝飾性柵欄。

從站前廣場仰頭一看，「臺中鐵路餐廳」的藍色看板依舊掛在臺中車站南側的屋頂上。鐵路餐廳在1960年代是臺中人接待遠

來客人最體面的場所，而隨著車站周邊大小餐廳、飯店林立，鐵路餐廳的規模逐漸裁縮，最後只有停業，餐廳原有的空間，目前是便利商店及藥妝店。廣場上遙望高掛的鐵路餐廳招牌，也許是老輩臺中鄉親的共同記憶吧！這應該也算是臺中車站履歷表上的一景。

說到臺中車站的「履歷」，除了建築物本身之外，年資最深的，莫過於站內的「擦皮鞋專家」，這位從13歲就在臺中車站擦皮鞋，從少年擦鞋童到古稀之年仍堅守崗位的老者，如今在忙碌穿梭的人群中，依然可

- ⑥ 臺中車站玄關門廊下的木製格子狀柵欄
- ⑦ 臺中車站內的「擦皮鞋專家」，仍認真替客人擦鞋、談天
- ⑧ 由木造立柱撐起的雨庇

見到他清癯的身影和認真擦鞋的模樣。「擦皮鞋專家」是他道具箱上書寫的文字，儘管旅客絡繹不絕，不管擦鞋業有多沒落，他的存

在，他的敬業，和他那與世無爭的精神，宛如都會紅塵中的一股清流。

臺中車站大廳最靠近第一月臺邊有一家漢堡店，狹長型的門面，與月臺隔著落地窗，看出去就可以瞧盡各型列車進出，或在店裡好整以暇地觀察月臺上的旅人，連自己也不禁油然會勾起一份驛動的旅情。不過想要體驗這份旅情，機會不多了，若等到明年高架新臺中站完工，現在的臺中車站便將卸下重任，即使轉型後還附設有落地窗的空間，恐怕再也看不到火車駛進月臺，或火車在地面行走的風景了。源

8

