



細說苗栗「海線三寶」車站物語

站站回首，往海邊去……



1



2

在海邊，
淡水和汶水交會處，
就是談文。

走進隱身於臺 1 線省道旁這間無人售票的火車站，映入眼簾的是白牆上懸掛的兩幅筆意瀟灑的題字，使得小小古驛站透出幾許清韻。腦海中忽然閃過古人的一句詩—「折花逢驛使，寄與隴頭人。」—除此之外，車站內空無一物，牆上的布告欄貼著小小一張火車時刻表，背後則是一張美麗列車長微笑

敬禮的照片。環顧四周，只有滿室陽光明亮，此時此刻，彷彿置身於一個人的車站、一個人的候車亭，連時間都靜止不動。

這是「海線」上的一個小站—談文。

說她小，她真的一點都不大，談文車站緊鄰著縱貫線省道，可是她比省道的路肩矮了一大截，竟然「屈居」在公路的駁坎之下。不知是為了安全起見，還是要保護車站本體，主事者在車站與公路兩三公尺的距離之間搭起一塊鐵皮浪板，如此一

來，從公路上望過去，車站僅露出人字形的黑色屋脊，若非遠遠地看到豎立於省道旁的臺鐵藍色標誌以及「談文車站」的白色招牌，我們差點就與她擦肩而過。

但她似乎又很大，沿著公路旁的斜坡道走進車站，裡面空空蕩蕩，白色的牆面、

- 1 談文車站緊鄰著縱貫線臺 1 省道，可是比省道的路肩矮了一大截，竟然「屈居」在公路的駁坎之下。
- 2 談文車站為典型日式木造結構，外觀簡單樸實，昔日稱「談文湖驛」。

文、圖／容容

米黃色的木板框架，還有占據了牆面一半的方格窗，室內熠熠生輝，只是四下裡並沒有候車的旅客。

她其實很古老，從上世紀民國 11 年臺灣縱貫線「海線鐵道」完工通車，談文車站就是自苗栗竹南站「山線」、「海線」分岔後，南下的第一站，算一算，明年就是她 100 歲的生日了。

臺灣縱貫線鐵道會有所謂的「山」、「海」線之分，起於日本領台初期的軍事考量，最初的縱貫線鐵道計畫案，因軍方擔心鐵道沿海岸線修築易被海上的船艦砲擊而避入山區，這便是現在所稱的苗栗到臺中的「舊山線」。然而縱貫線實際通車後發現，「山線」路段坡度過陡，火車的運輸效率大打折扣，於是到了民國 7 年，當臺灣縱貫線鐵道運作 10 年之後，因經濟連年發展，南北物流運輸量吃緊，鐵路貨運出現飽和狀態，並發生嚴重的「滯貨」現象。為因應激增的客貨運輸量，當時的鐵道部提出縱貫線鐵道迴繞路線計畫，在竹南與彰化之間另築海岸線鐵道。這條海岸線鐵道從民國 8 年起建，至民國 11 年完工通車，全長 85 公里，若將起訖站計入則



木造車站白色的牆面、米黃色的木板框架，還有占據了牆面一半的方格窗。

為 91.7 公里。如此一來，新的縱貫鐵道過竹南之後迂迴海岸線，在竹南站以下，設談文湖（今談文）、大山腳（今大山）、後龍、公司寮（今龍港）、白沙墩（今白沙屯）、新埔、吞霄（今通霄）、苑裡、日南、大甲、甲南（今台中港）、清水、沙轆（今沙鹿）、龍井、大肚及追分等 16 個車站，並於臺中王田附近與「山線」會合後，進入彰化，此即通稱的「海線」。

「海線」通車後，地勢平坦的海線路軌讓當時蒸汽火車的拖曳力大增，一度取代「山線」成為臺灣縱貫鐵道的主線。

等到臺灣光復後，客運仍依循慣例走「山線」，而大部分的貨運則走「海線」。這種「山、海線」分庭抗禮的局面直到縱貫線全線鐵道電氣化工程完工後，火車爬坡不再窒礙難行，繞遠路的「海線」才被「山線」取而代之，「海線」的地位遂降為支線鐵路。

卻也因為「海線」行駛花費時間較長而退居次要地位，沿線車站設施改造牛步，反讓許多老站房得以原汁原味保留下來，這其中就有 5 座車站以起建之初的原貌留存至今。殊為可貴的是，這 5 座車站都屬於簡易型瓦頂木造驛，不但起造年代相同，連建築樣式和規格型制也幾乎一模一樣。最為典型之處，就是每座車站的三角形屋簷下，都開著圓形的「牛眼窗」（亦稱老虎窗）。

如今，這 5 座木造車站被鐵道迷暱稱作「海線五寶」，且被地方政府列為歷史建物加以保護。其中前「三寶」位在苗栗縣境內，分別是談文、大山和新埔站，後「二寶」則在臺中，分別是日南和追分站。

眼前所見的談文車站為典型日式木造結構，外觀簡單樸實，昔日稱「談文湖驛」，可能早期這裡是有大湖的，前詩所提到的「汶水」應該指的就是這座湖。車站由整齊排列的眾多樑柱巧妙的支撐起站房本體，看似單薄的牆面輔以「米」字形木板來加強固定，屋頂為二披水式，覆蓋

著厚實的日本黑瓦。由於海線地帶東北季風強且空氣中含鹽分高，所以採用木造結構和黑瓦是適應環境的選擇。從車站的正面觀之，屋頂的兩端只有左側呈現一個較大的斜面，很像被一分为二的半幢建築；但是由背面望去，則是「歐山式」屋頂，與正面全然不同，中間還開了一扇文藝復興時代巴洛克風格的「牛眼窗」。「牛眼窗」是臺灣眾多日式建築中最常見的設計手法，安裝於屋頂上，供通風採光之用。民間另有一說法：「牛眼窗」像牛眼一般瞪著路人，是教人要遵守秩序、循規蹈矩。可惜眼前這扇保存完好的「牛眼窗」被臺鐵「談文」站名的巨大站牌遮去了一半，有些煞風景也破壞了美觀。除此之外，站體前後屋頂的下方還有突出的帶狀傾斜雨淋板，簷下設有廊道具遮陽與避雨功能。

在出入口的設計上，談文車站僅設有一個無門的旅客出入口，其大小和位置正好與進入月台的剪票口相對相通，大約有十步之遙。這是方便旅客在進入車站購票時，就能一目了然看到月台上列車停靠的狀態，而出入口玄關前方的遮雨簷廊柱是成雙成對的，其頂端還有裝飾性的花窗。

仔細觀察談文車站的結構，從小面積的外牆剝落處可以看到這座木造車站的牆垣內部，是用長條的竹片以井字狀綁紮，再將黃泥、稻草和石灰混合，填入竹片內夯實而成。這種「古早味」就地取材的「編



泥牆」看似簡單輕薄，卻十分強韌，阻風性和耐震性一點不輸現代鋼筋水泥的建材，而且有防白蟻的功用，所以車站即使經歷了百年的風風雨雨依然結構完好，令人讚歎。

談文車站的月台為單島雙線的島式月台，此種月台又名中置式月台、中央月台或中間月台，其形式為路軌在兩旁，而月台被夾在中間。不論南下、北上，旅客都要在同一座月台上候車，載客量有限。也因此，談文車站目前為臺鐵車站中規模最小的招呼站之一，僅停靠短程區間車，單日上下車的搭乘人數近廿年來都平均在兩位數上下。

在這座島式月台上還有一座用水泥打造的浪板形候車亭，這是臺灣光復後所增建的車站設施，其他海線車站也都有，惟外觀大同小異。從月台望向站房，發現其左側還有一間紅磚的小房子，據現場值班的臺鐵工作人員介紹，那是以前「海線」鐵道尚未電氣化之前，站務人員需要在此等候列車經過時跟火車司機交換「路牌」。如今時過境遷，火車進站早已不用再交換路牌，但站務人員以手勢指揮准予火車通行的標準程序並未改變。

站在島式月台上，目光穿過候車亭的大面積開窗，談文車站正好被「框」進窗內，像極了一幀帶有濃濃懷舊氣息的老畫

片。這時，剛好有一趟區間車進站，下來一群歡聲笑語的婆婆媽媽，她們跟月台上穿著黃背心的臺鐵工作人員打聽附近「網紅」的向日葵花田在哪裡，然後簇擁在老站房前留下這趟火車旅行的印記。她們的臉上洋溢著青春般的笑顏，身後百年的車站就像是一位飽經風霜的老紳士，與月台上一株茄苳樹勃發的新綠交相輝映，老幹新枝、欣欣向榮。

離開了談文車站，我們出發到大山車站，月台站牌上標示兩站之間的距離僅6.8公里，但沿著省道前行路程並不短。談文站為苗栗造橋鄉所轄，而大山站則歸屬苗栗縣後龍鎮。不像談文車站周邊幾乎沒有住家孤單而立，大山車站則地處鬧區，昔日曾是「海線」上重要一站。車站面對著一條筆直的大馬路，不遠處還有公路客運的招呼站。大山站舊稱「大山腳」，但我們環視車站周邊卻沒有看到任何高的山地，詢問之下，原來所謂「大山」是臺語「山崙」的鄉民講法，「山崙」是指地勢較一般平原為高的小山丘。巧合的是，大山車站的位置也比站前市街低很多，所以「大山腳」之名倒也貼切形象。

據歷史資料記載，大山車站的站體是以臺灣所產的杉木建造，杉木質地十分堅硬，所以車站建築一直保存得很完好。但在我們造訪之際，面對馬路的站房一側卻被施工圍籬包覆著，顯然車站正在進行大

規模的修復工程。不明就裡的我們只能繞道車站的後方從剪票口觀察車站的內部設施，雖然格局與談文車站雷同，但是多了一個售票窗口，窗口前面還豎立著一支像日圓貨幣單位「」的紅色木質柵欄，是為了規範旅客排隊購票。

正巧遇到車站的一位清潔人員，她得悉我們的來意，便一五一十跟我們講述車站為何要做修護。原來大山車站在民國108年12月的某一天，不幸遭一輛酒駕的小貨車從正面衝撞，造成車站站體的木造結構嚴重毀損。看到事故發生時所拍攝的現場畫面，真是怵目驚心，由於百年老車站遭受如此嚴重的「傷害」事件，臺鐵緊急啟動古蹟修護，預計近期内就會完工。而這一「撞」讓大山車站被迫暫停使用，人工售票也停擺，旅客僅能從臨時通道刷電子票證進出站。

我正扼腕無法拍到大山車站的正面樣貌，沒想到這位熱心的車站工作人員欣然提供她所拍攝的昔日車站的照片，其中還有某電視台劇組兩年前來大山車站拍戲取景的劇照。但見畫面中，大山車站竟變成了「臺北車站」，原來這座百年老車站因與臺北車站的第一代站房頗有相似之處，所以為劇情所需，拍攝劇組就將大山車站改頭換面，變成了「臺北車站」的「替身」。

「海線」木造車站還有一個共通的建築語彙，那就是從月台望過去，站房旁多



談文站島式月台上的一株茄苳樹，老幹新綠，與百年老車站交相輝映。



關了一間突出的廂房，作為辦公室之用。廂房有時在左，有時在右，位置並不相同，而大山車站的廂房在月台側的右邊。

從談文車站到大山車站之間還有一個鐵道「獨一無二」的景象，那就是鐵軌僅鋪設單軌。反觀無論從談文站北上，還是從大山站南下都已經是雙軌並行，據說這是受地形狹窄所迫，所以區間車每每行經談文站和大山站之間時僅能單向通行。站上跨越鐵軌的人行天橋，便能一目了然看到這種前後單軌、雙軌不同的情形。也因

此，除談文站外，其他車站都有南下、北上兩個月台。

從天橋上俯瞰大山車站，可以看到修復前後的明顯差異，屋瓦的顏色最為明顯。倒是三角形屋簷下的「牛眼窗」沒有再被站牌遮住，古樸美觀。更遠處靠近海岸的風力發電機也歷歷在目，似乎預告著「海線」離海愈來愈近了。

新埔車站是我們此行的最後一站，這座介於白沙屯和通霄兩站之間的小站，一樣緊鄰著臺1線省道，但卻是「海線」各



- 1 大山車站的三角形屋簷下，圓形的「牛眼窗」，十分吸睛。
- 2 大山車站島式月台上用水泥打造的浪板形候車亭，這是臺灣光復後增建的車站設施，其他海線車站也都有。

站中最靠海的車站。這段「海線」，也是看夕陽最美的一段。一路往海邊去，青翠的鄉間風景逐漸被寬廣的海岸線所取代，道路延伸往南往西，也正是通往臺灣海峽的方向。

在進入新埔站之前，會先經過一處對外開放參觀的私家花園，名為秋茂園，是早年旅日華僑黃秋茂先生的私人園邸。因園內古木雕塑眾多，如今已是當地一處頗為熱門的觀光景點。

每年的白沙屯媽祖繞境是苗栗海線的一大宗教盛事，很多參與繞境的信眾會搭火車而來，也會順道看看這座臺灣西部最靠近海岸的火車站。加上近年「網美」的宣傳，新埔車站的名氣和熱度都遠超過談文和大山站，而最能吸引鐵道迷和文青朝聖的臺鐵老車站，名單中也一定有新埔站。

新埔車站是座以檜木打造的車站，這點就十分與眾不同，車站明顯高於路面，是「海線五寶」中唯一有登階的車站。若從馬路上看新埔車站，她就像一幢小木屋，車站入口的玄關門廊為雙柱，頂端有格子狀裝飾，從下往上看過去，顯得很有特色。

可能備受青睞的原因，新埔站的綠美化也做得最好，高大的木麻黃垂下綠絲條，像拂塵為這座百年古驛滌去鉛華。遊客到此除了可以觀賞非常美的海岸夕陽，其實只要稍稍放慢腳步，徜徉在廊簷之下，就能隨處入眼尋覓到舊時歲月的痕跡，細細品味午後陽光與斑駁的木造結構映襯之美，沉浸在光影幻變古今虛實空間。而從站內透過玄關看出去，大海在望，一種樸實又不失單調的和洋情調油然而生。

來一趟「海線」之旅，不但可以從這



1

些鄉村古驛站發思古之幽情，沿途更可欣賞臺灣海峽的山海美景，而火車行駛在高架鐵路橋上也是令鐵道迷趨之若鶩的入鏡美景。因臺灣西部的溪流多為東西走向，所以南北向的鐵道遇溪流就必須仰賴高架橋通過，所以透過高架鐵路橋欣賞臺灣西部溪流入海之景，也是「海線」另一特色。

苗栗雖以山城聞名，但其海岸線也綿延 50 多公里，濱海公路雖不是全台最長，卻以狹彎著稱。乘著「海線」飛馳，沿途有濕地、沙灘、漁港、風力發電、歷史古蹟和田野風光，每一段都有著不同的特色景點。近年來苗栗縣政府大力推動「雙鐵」旅行，以「海線」鐵道結合「綠光海豐自行車道」，沿途串接起「中港溪自行車道」、「126 線自行車道」、「128 線自行車道」及「130 線自行車道」。遊人沿

著鐵道追風，「鐵龍」與「鐵馬」並駕齊驅，盡情暢遊、恣意騎乘，更能享受「海線」逍遙的樂趣。

綜觀臺灣百年現代化的歷程，這些老車站功不可沒；而今，更因著這些老車站的存在，拉近旅客遊子彼此從陌生到熟悉的距離。



2

靜靜的小站，
跟著旅人的腳步，
慢慢變老。

海風，
從未停止問候，
直到把山崙^註雕塑成車站。

媽祖，
在海與車站之間，
終年守望。

讓月台，
變成一座橋，
這頭是海那頭是家。[◎]



3



4

- 1 新埔車站是座以檜木打造的車站，也是「海線五寶」中唯一有登階的車站。
- 2 新埔車站外，高大的木麻黃垂下綠絲條，像拂塵為這座百年古驛滌去鉛華。
- 3 徜徉在廊簷之下，尋覓舊時歲月的痕跡，細細品味午後陽光與斑駁的木造結構映襯之美。
- 4 一張車票，為旅行留下最棒的回憶。

註：山崙，臺語指地勢較一般平地為高的小山丘。