

高雄

畫刊

KAOHSIUNG PICTORIAL

一本記錄城市的雜誌

2002年市政專刊2 中華民國九十一年三月出刊

高雄站到了

不讓記憶隨風逝

留住高雄火車站

走進高雄火車站

歷史迴廊

細細品味

火車站之美

記憶進站

夢想就要出發

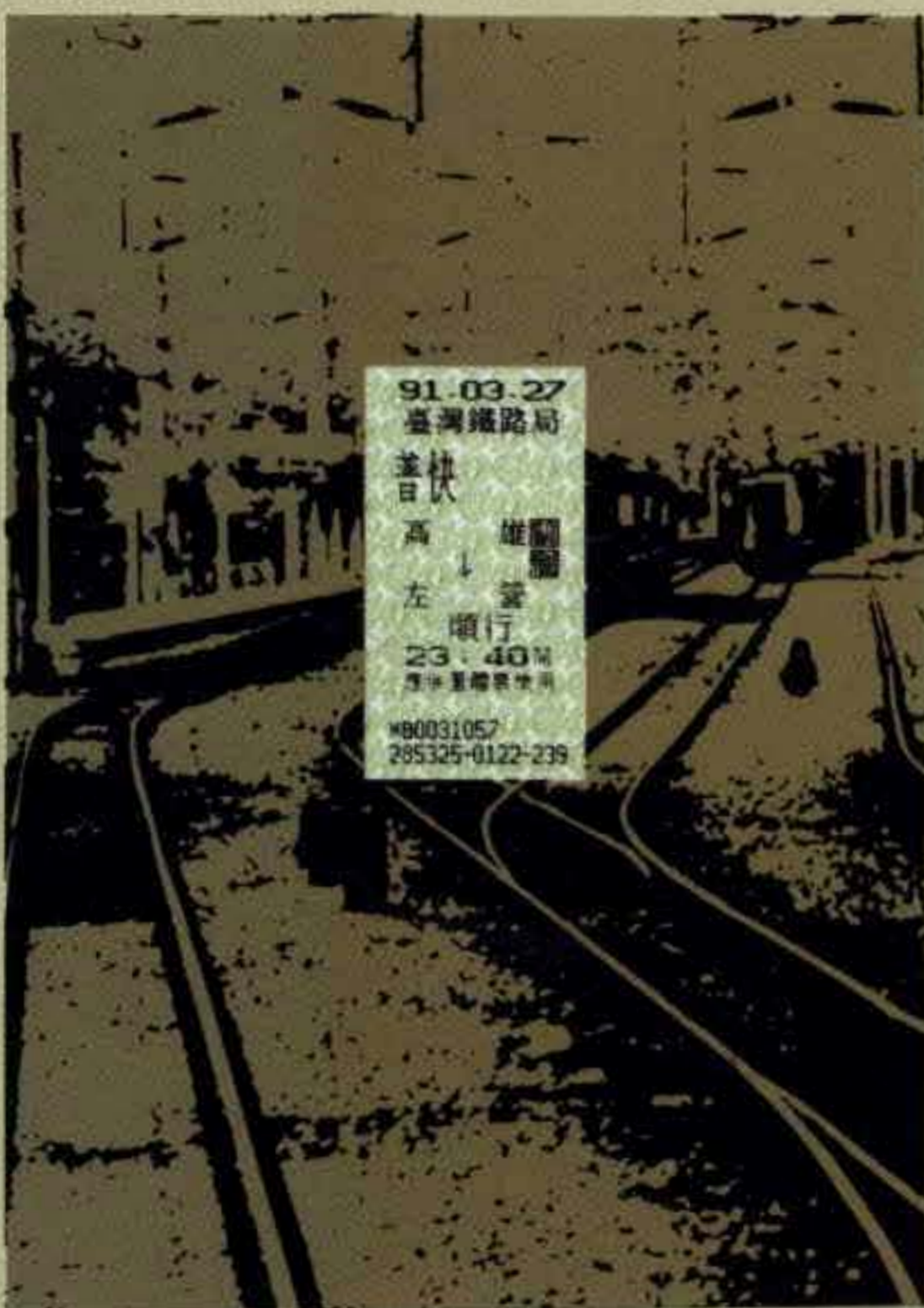


封面故事



歷史的、情感的、人文的，走過一甲子的高雄火車站，在重頭細細品味之餘，又將帶領高雄轉變成另一個現代城市。

封底故事



民國九十一年三月二十七日的晚上十一點四十分，開往左營的普快列車，高雄火車站發的尾班車。

高雄畫刊

KAOHSIUNG PICTORIAL

2002年市政專刊② 中華民國九十一年三月出刊

發行人：管碧玲

社長：朱文明

副社長：劉秀梅

編輯顧問：鄭德慶·陳月英·涂建豐·吳錦發·傅孟麗

主編：劉顯惠

發行：劉幸珍

地址：高雄市802四維三路2號2號 高雄市政府新聞處

電話：886-7-3315016

傳真：886-7-3307160

企劃製作：城市紀憶公關顧問有限公司

電話：886-7-5522252

印製：榮興印刷事業股份有限公司

電話：886-7-3129575

中華民國行政院新聞局出版事業登記證局版字第2266號

中華郵政台字第4442第一類新聞紙

著作權所有，本刊圖文非經同意，不得轉載

免費索取地點

市府大樓一樓聯合服務中心

區公所服務台

市立醫院

市立美術館

市立圖書館各分館

市立中正文化中心

市立歷史博物館

誠品書店(漢神店·大統店)

青年書店

金石堂書局各分店

西岸76街咖啡館

布蘭奇研磨咖啡連鎖店

用城市願景，創造新的歷史價值

民國91年3月27日的夜裡，我們共同見證了由高雄火車站發出的最後一班列車，緩緩駛出月台。在等待著轉型為「三鐵共構」嶄新車站的過程中，陪伴著高雄市成長的高雄火車站，即將與市民暫別，期待來日再見面時，是一幅佈滿城市脈動的運輸版圖。

進步中的城市，無時無刻都以迅速竄起的各項建設，改變城市發展的歷史，然而以往由破壞及耗損堆積而成的未來，將由傳統與現代並存的「保留與創新」概念，重新詮釋。這是城市的新願景，除了更完善的交通網路及都市規劃，更由每一個生活在這座城市裡的人，共同完成了一項浩大的情感保存工程。

由「鐵路地下化」的三鐵共構車站，並不完全取代舊站。未來的

「舊高雄火車站」將暫時搬遷到台汽站現址後方，並收藏整個交通浩大工程經過，創造一個城市願景館，並在新站落成時與其並存，成為地面上的出入門戶，讓人們首先走進一種歷史氛圍，更能感受新站內部令人驚嘆的現代風格。這是個由市民共同參與見證的城市空間再現工程，也將是高雄市躍升為國際城市的重要價值所在。

城市的共同記憶與情感，並不會隨著舊格局解構消逝，多年之後我們希望，當人們在現代感十足的車站進出之際，還能指著這座好不容易保留下來的歷史建築，告訴我們下一代有關「想當年…」的故事。

高雄市長

謝長廷





發刊詞

紀念一個夢想的開始

「高雄火車站要搬家！」是高雄市今年最受矚目的城市活動，這項將創造許多新記錄的城市活動，不僅將持續數月的時間，其背後更隱藏著一個重大的意義與價值，即以遠見翻新一座城市，取代太多的破壞，創造一個活化生命力的國際都市。因此，我們打破以往市政專刊的形式，改以「紀念典藏特輯」的特別企劃，將高雄火車站的過去、現在及未來完整呈現。

首先藉由「高雄發ㄟ尾班車」及「戀戀高雄驛」的活動記錄，發現高雄人正在凝聚的一份城市情感及記憶，也率先為「保留火車站」的緣由，從「人文情感」的層面，下一個最佳註腳，緊接著在歷史的觀點上，讓「高雄火車站」做為本期的主角，透過一系列的建物細節介紹、歷史由來以及老照片，回答「為什麼要保留火車站」的種種疑問；瞭解了與我們朝夕相處的火車站，以空間及文物影像呈現的單元，將引領讀者透過閱讀、細細品味高雄火車站的美。而對於這個位於城市中央的歷史寶藏，如何在現代元素進駐的同時保留相當程度的傳統，則為高雄架構了一個大願景，包括一個擁有「三鐵共構」的新站等等。

這將是一個需要全體市民參與的城市改造事件，讓夢想實現、從搬遷及保存一座火車站開始，現在，就讓我們走進高雄火車站的生命故事中，積極規劃一個距離不遠的美好未來。

新聞處處長

管碧玲

目錄 CONTENTS

4 不讓記憶隨風逝 留住高雄火車站

- 06 高雄發的尾班車
- 08 暫別·舊站
- 10 戀戀高雄驛

12 走進高雄火車站 歷史迴廊

- 14 咱的城市·咱的車站
- 22 老照片裡的高雄車站

28 細細品味 火車站之美

- 30 高雄車站處處驚豔
- 40 鐵道歲月睹物思情

46 記憶進站 夢想就要出發

- 48 一路走來創造紀錄的幕後英雄
- 50 情牽驛動 世紀工程
- 52 簡潔現代的臨時新站
- 54 三鐵共構都市新風貌
- 56 城市願景館—高雄的空間新思維

- 58 城市書坊



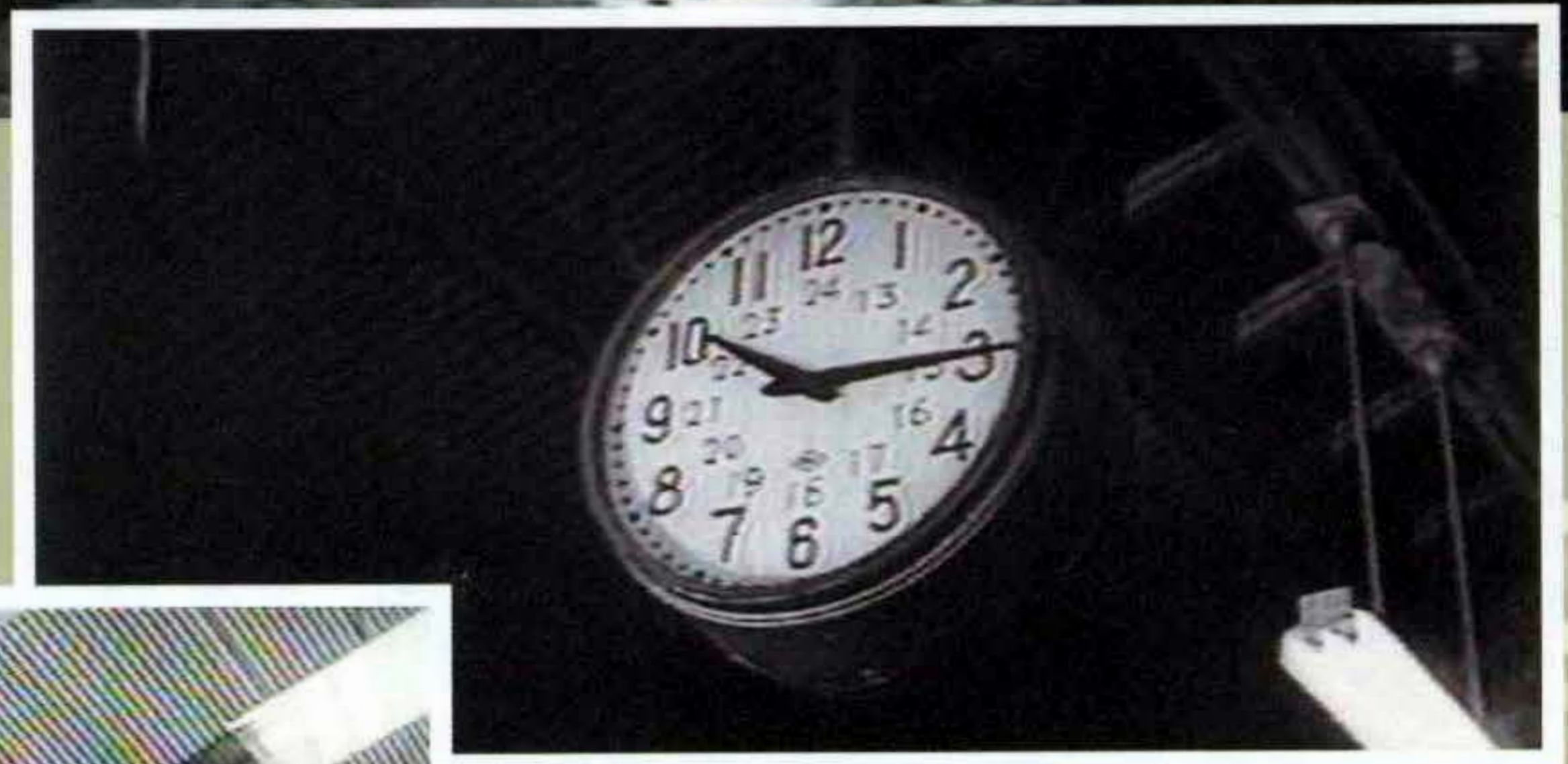
An aerial photograph of the Kaohsiung Railway Station. The station building is a long, white, single-story structure with a traditional tiled roof. In front of the station is a large paved area with several yellow taxis and people. To the right, there are several arched structures, possibly for parking or transit. In the foreground, there is a circular landscaped area with a central monument featuring a red bird sculpture. The background shows a city street with buildings and a bridge.

不讓記憶隨風逝

留住高雄火車站

火車站，
是城市情感的出入口，也是記錄歷史的軌跡。
2002年，迎接三鐵共構的高雄人，
正凝聚著莫大的情感與期待
在新建設啓動的同時，
竭盡心力留住舊有的火車站
要邀請堂堂邁進一甲子的火車站，
繼續見證大高雄的願景。

高雄火車站，民國九十一年。即將迎向新的未來。(攝影 / 謝明祚)



電影「高雄發的尾班車」(1965年出品)劇照，(影像提供 / 國家電影資料館)



那天 我們趕搭 高雄發的尾班車

說再見的時候，沒有太多不捨，
因為它還會再回來。
感動，為了一份共同的情感，
讓我們攜手一起努力。



3月27日的晚上，高雄市民趕搭從高雄火車站發的尾班車，高雄市長謝長廷在懷念的火車站留言板上，寫下等待的心情。(攝影/張忠義)

暫別·舊站

文/曾祥屏·攝影/張忠義

今年三月廿七日夜晚十時許，那卡西「最後的火車站」動人的歌聲，從全台唯一擁有帝冠式屋頂及六十一年歷史的高雄車站大廳傳了出來，謝長廷市長和四任的高雄車站站長與近千位民眾引吭高歌，用懷念的心情為高雄老火車站餞別，謝市長還扮起副站長，手持搖鈴「噹！噹！噹！」催促還沒上車的旅客趕快上車，同時搭上晚間十一時四十分發出的最後「尾班車」，陪高雄車站走一段。當日的尾班列車緩緩啟動，老火車站隨著消失在夜幕中的車影，靜靜的暫時走入歷史，將在八月進行遷移。

有君臨天下氣勢，擁有帝冠式屋頂的高雄車站，是日治時期昭和十六年（民國三十年）興建，到今年的三月二十七日止，走過了六十年又二百八十八天。高雄車站從台灣光復至今，已經歷十四位站長，是台鐵全台僅次於台北站的第二大營收站。二十七日尾班車開往基隆後，暫停使用的帝冠式站體的功能，由旁邊新建的臨時車站接棒。帝冠式的車站站體預計在八月底暫移到距離八十五公尺處的國光客運後方的停車場，原址則將進行鐵路地下化及高雄捷運的工程，預計八年可以完工，帝冠式的站體將再移回和新站結合，這其間，遷移後的老火車站將規劃成為「願景館」。

由市府新聞處用心策劃的「暫別·舊站---

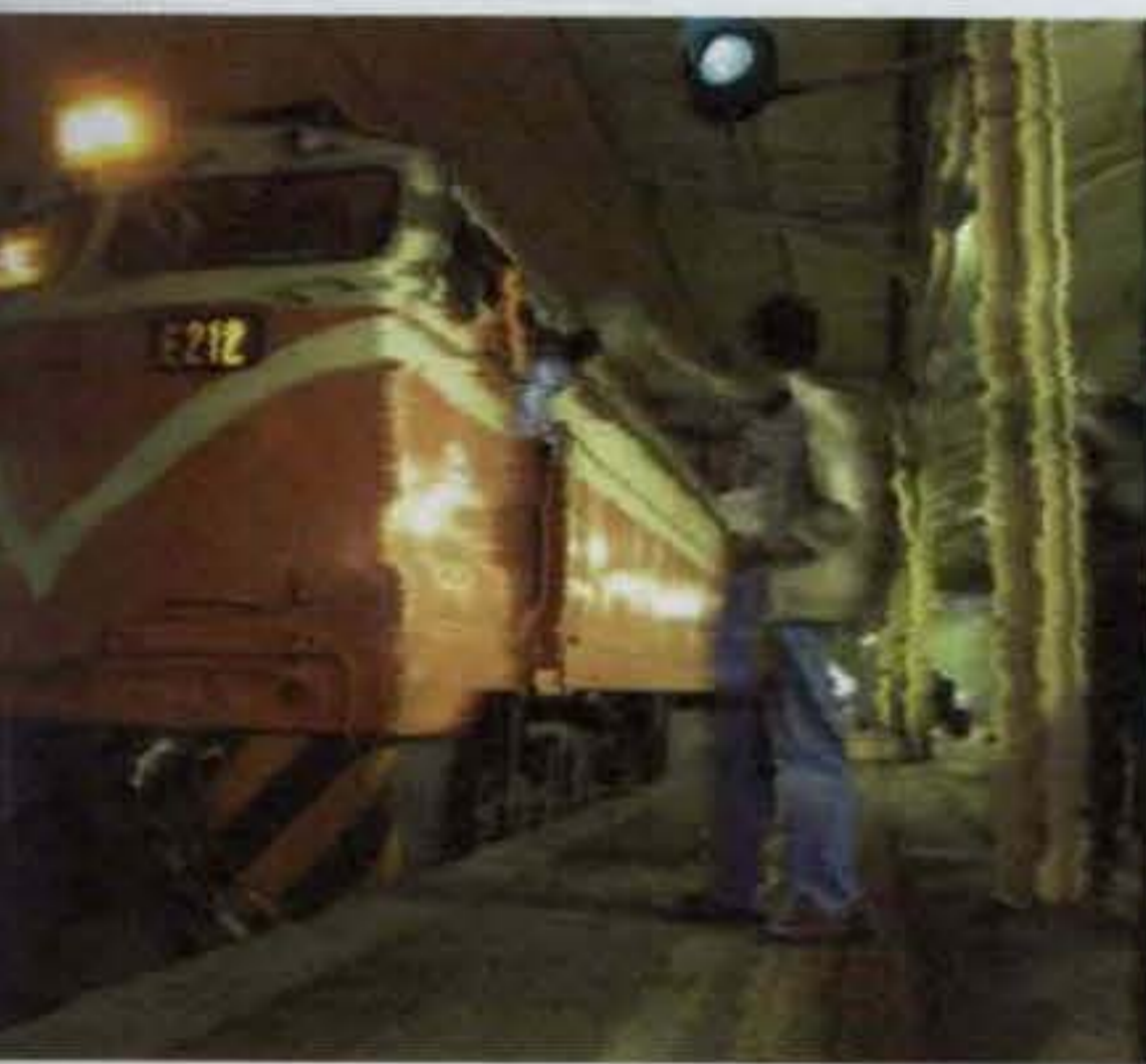


再會啦！高雄發的尾班車」送別活動，從三月二十七日下午五時即展開，新聞處製作發行典藏版「高雄火車站自述」紀念明信片成了搶手貨，三國小學童趁地利之便，下課後由校長李德水帶隊到老車站巡禮。車站中專程來看老車站或等車的旅客，排隊索取紀念明信片，並動手蓋上「尾班車紀念戳章」，為帝冠式高雄車站的功成身退留下歷史見證與留念；許多熱情的鐵道迷，從下午五時前就排隊，一直熬到晚上十時開放領取「高雄文化三寶」，陪著老火車站走過歷史的最後一夜。

晚上十時起，那卡西有關火車站的歌曲，一首又一首的在帝冠屋頂下的車站大廳內走唱了起來，在地的南風劇團以述說車站戀人故事的「行動劇—旅人」，也在候車廳裡上演；謝長廷市長和林湘津、曾玉虎、余維杰、賴泰元等四位歷任及現任高雄車站站長，

戀戀高雄

坐上高雄發的尾班車，或站在月台上目送揮別，依依不捨的情緒裡，有一份對未來的期待。



與市府局處首長、文史工作者、藝文界、民意代表及附近周遭的里長們都來暫別與他們相處多年的老車站。

謝長廷市長站在大廳內臨時搭設的舞台上說，興建於民國卅年的老火車站，見證過第二次世界大戰、二二八事件、高雄事件和台灣經濟起飛的年代，和高市有深厚的感情，因此他堅持保留這帝冠式建築為高市留下記憶，不希望讓市民未來有所遺憾。

謝市長並在簇擁下，在火車站的留言板上，為夫人游芳枝寫下「阿枝：時間到了，妳還沒來，我在左營站等妳！廷廷」的火車族親暱字句，隨後從剪票口步入月台區，在陳紀揚手風琴走唱藝人那卡西的樂聲伴奏下，在第一月台和大家合唱多首有關火車站的歌曲。歌聲在略顯昏暗的月台上，帶起了六十一年來一幕幕的悲歡離合，動人心神。

十一點四十分往基隆尾班車發車的時間快

到了，謝長廷市長從第一月台走過地下道到第二月台，準備搭車前往左營站。謝市長先當起副站長，手拿搖鈴「噹！噹！噹！」的催促還沒上車的旅客趕快上車，他步過一個又一個的平快車列車車廂，向這班開往基隆最後尾班車的旅人一一道別，在列車開動前自己也跨上了列車。

十一時四十分尾班車緩緩啓動，謝長廷市長和車上的乘客向車窗外揮手，向老火車站道別「再會啦！高雄老火車站」。在「隆！隆！」聲晃動的車廂裡，陳紀揚的那卡西持續的唱著懷舊老歌，「火車已經到車站，阮的心情漸漸重，看人歡喜來接親人，阮是傷心來相送……。」火車抵達了左營站，謝長廷市長一行下車，送走了尾班車，期待八年後遷移的帝冠式車站再遷回原處，以煥然一新的面貌重新見證高雄！

戀戀高雄驛



文/曾祥屏·攝影/張忠義

帝冠式高雄老火車站暫停使用後準備遷移，市府民政局四月二十一日下午在車站前舉行「戀戀高雄驛—情牽驛動」活動，將大家帶回古早年代的「高雄驛」。謝長廷市長當天下午象徵性的為三百顆燈泡串成的帝冠式高雄車站風情畫栓上第一顆燈泡，晚上並按鈕點亮這座車站藝術品。謝市長希望八年後的高雄車站，也能像這座藝術品一樣發光發亮。活動中模特兒穿著高雄車站造型的衣服亮相，古早味童玩及小吃攤位的重現，再再讓市民感受到老車站所經過的歲月點滴。

「戀戀高雄驛—情牽驛動」系列活動，四月二十一日下午十四點三十分在高雄老火車站前展開，近三百位十全國小鼓號樂隊及妝扮成火車造型的幼稚園小朋友遊行進場，謝長廷市長也搭乘高雄傳統的三輪車，進入活動會場。謝市長隨後為開場儀式剪綵，承載著市民祝福的火車造型熱汽球緩緩升空，謝長廷市長接著為驛站風情畫，象徵性的栓上第一顆燈泡，而後由參與活動的民眾接力完成栓上所有燈泡。晚上謝市長再進行點燈儀式，點亮驛站風情，吸引許多民眾圍觀拍照，直呼真美麗。

謝市長剪綵、栓燈後「戀戀高雄驛」系列活動正式登場。首先上場的是「火車迷歷險記」親子活動，考驗民眾對火車站的

走進高雄火車站

歷史迴廊

戀戀高雄驛的活動，讓高雄市民在熱鬧的活動和表演中，與火車站更加親近。



熟悉度，許多父母帶著孩子通過十項考驗，獲得帝冠式高雄車站造型的便條夾。熱情的參與者還實地進行拓印活動，拓印五種高雄車站不同面貌的模板。

舞台上的火車創意服裝秀，總共展示了七套有關高雄車站意象的衣服，分別有鯉魚雕塑、帝冠式建築、三鐵共構的遠景等等服飾。帝冠式樣的服裝由模特兒穿上舞台，看得人目瞪口呆；以火車站前原有的鯉魚雕塑為原型設計的鯉魚裝，鮮紅的造型配合上模特兒的婀娜多姿，讓人印象深刻。

活動一直進行到晚上，太古踏舞團以火車站的歷史編作二段舞碼，以不同時期的舊站風貌，舞出高雄車站的生命力。小星星劇團以老奶奶說故事給小孫女聽的演出方式，用舞蹈、音樂、戲劇表演串聯起高雄驛的歷史。東華皮影戲團，除了演出當年著名的西遊記戲碼外，還特別將高雄驛的歷史搬上舞台，讓市民可以了解當時的火車站生活。

現場的古早味童玩及小吃攤位，有如抽牌、跳房子、銼冰等活動，讓現場大小朋友感受到高雄車站在六十一年歲月當中，是以多少不同的面貌與市民共同成長。歌手秀蘭瑪雅也以歌聲共襄盛舉。



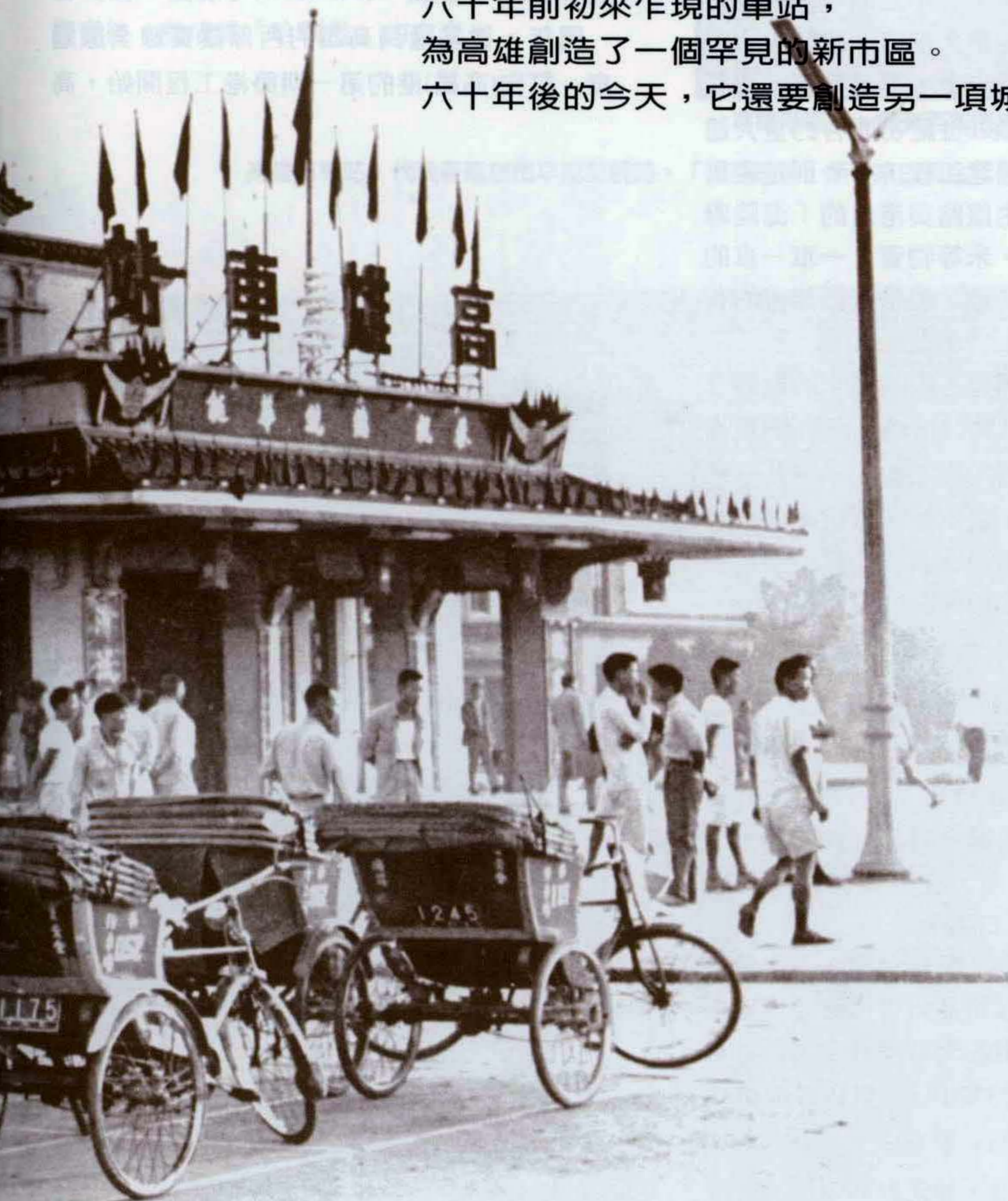
戀戀高雄驛



走進高雄火車站

歷史迴廊

高雄人保留的，不只是一座有了六十年歷史的建築，
而是一座承載著歷史悲歡離合的城市地標。
六十年前初來乍現的車站，
為高雄創造了一個罕見的新市區。
六十年後的今天，它還要創造另一項城市的歷史紀錄。



五十年代的高雄火車站 (攝影 / 董青藍)

咱的城市，咱的車站

文/王御風

代表高雄黃金年代的火車站

實際上，高雄市的發展始於20世紀，從不滿萬人的打狗小漁村，百年之間，轉眼成爲人口百萬，南台灣的最大都市、政經中心，起飛之快，在台灣歷史上，算是異數。而其中的關鍵，在於兩項20世紀初開啓的重大建設：一是高雄港的擴建工程，另一則是縱貫線鐵路的開通。藉由鐵路與港口的「海陸聯運」，南台灣的糖、米等物資，一車一車的由高雄港運往世界各地，也帶來高雄市的黃金年代。

也因此，鐵路的興築，與高雄市的發展息息相關。從最早的打狗停車場、高雄驛(現高雄港車站)、新高雄驛(現高雄車站)，乃至於未來的「三鐵共構」新車站，都說明了高雄市由旗津、鼓山，向現在市中心區發展，甚至是未來，成爲國際重要轉運中心的過程。

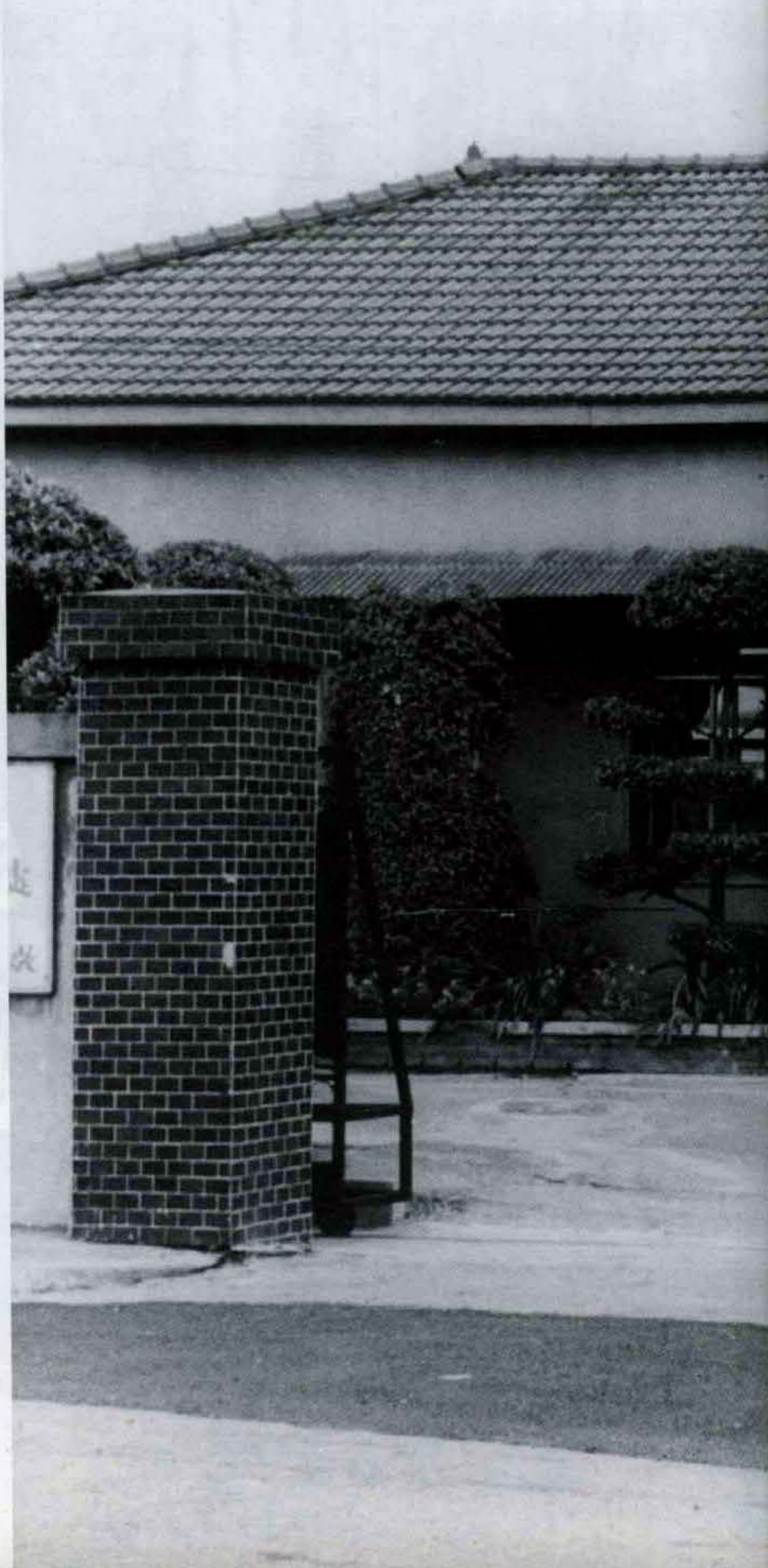
從打狗停車場到哈瑪星市區

1898年，當時的日本政府(台灣總督府)，開始籌建台南到高雄(當時還稱爲打狗)間的鐵路，並在1900年正式通車啓用。當時的火車站，稱爲打狗停車場，在今天的鼓山一路上，壽山登山步道入口處。

打狗停車場完工後，配合台灣南部起飛的製糖事業，大量的外銷品藉由鐵路經高雄港出口，開啓了高雄市的繁華歲月，人口大量增加(1901年原只有3720人，到1907年增爲7842人，以倍數成長)，漸漸地，原有的市區及火車站都不敷使用。於是在1904年，台灣總督府決定在原港灣西北側，填埋海埔新生

地，興建新火車站。1908年，新的打狗停車場(後改名爲高雄驛)落成，即現在的高雄港車站。

同年，從基隆到高雄的西部縱貫線全線通車、打狗(高雄)港的第一期築港工程開始，高



高雄正式邁入新的紀元，為配合新的局勢，「打狗市區改正計畫」正式推出，現在的哈瑪星成爲一個有規劃、最現代的市區，吸引了大批民衆來此，高雄市的發展也由原來的旗津，轉到以哈瑪星爲中心。而哈瑪星地名的由來，也是因爲當地有一條直通魚市場的濱海線鐵路，而日文的「濱線」(Hamasen)，當地人以閩南語發音後，就成爲「哈瑪星」的由來。



高雄港車站，擁有百年歷史。(攝影 / 蔡宗昇)

高雄港車站，代表著高雄市早期發展時，「海陸聯運」所帶來的黃金年代。(攝影 / 董青藍)



在荒野中創造大門戶的高雄火車站

隨著高雄港築港工程的逐步擴展，高雄市急速發展，不但許多工廠沿著鐵路開始興築，市區更向鹽埕、北鼓山、前鎮等地區發展。再加上日本政府處心積慮的推動「大東亞共榮圈」，有著港口，地理優越的高雄市就成了日本「南進」東南亞的基地，在此經濟、國防的雙重影響下，台灣總督府加緊建設高雄市。1936年，「大高雄都市計畫」正式公佈，該計畫規劃了現今的新市區，更在中央建立一座新火車站，成為高雄市的門戶。當時台灣總督府在選擇新高雄車站地點時，出乎許多市民的意料，因為在火車站的預定地上，是一片荒煙蔓草，只有一條小路通往鹽埕，令許多市民質疑未來火車站的功能。但隨著工程的陸續完工，高雄市門戶的氣勢也慢慢顯露。

1941年6月20日，大家最熟悉的高雄車站，正式落成。

搭配完善的交通規劃

除了外觀上的雄偉壯觀，由於高雄站是要做為當時新高雄市的中心，因此在火車站外保留了一大片的廣場(即現在的停車場、台汽、公車客運站位置)，配合正面興建的高雄市最寬廣馬路—昭和通(今中山路，為紀念昭和天皇而命名)，以及東西向的高風路(今建國路)，突顯其開闊雄偉的景象，尤其當時火車站四周都是稻田，樓高三層的火車站從遠處就可看見，是當時高雄市的標，再加上新市區陸續開闢的大馬路八德路、七賢路、六合路、大圓環、中正路等棋盤式道路，高雄市成為台灣最具規劃性的新都市，影響至今，也令人佩服當年籌劃者的宏觀眼光。

台灣唯一興亞帝冠式建築的火車站

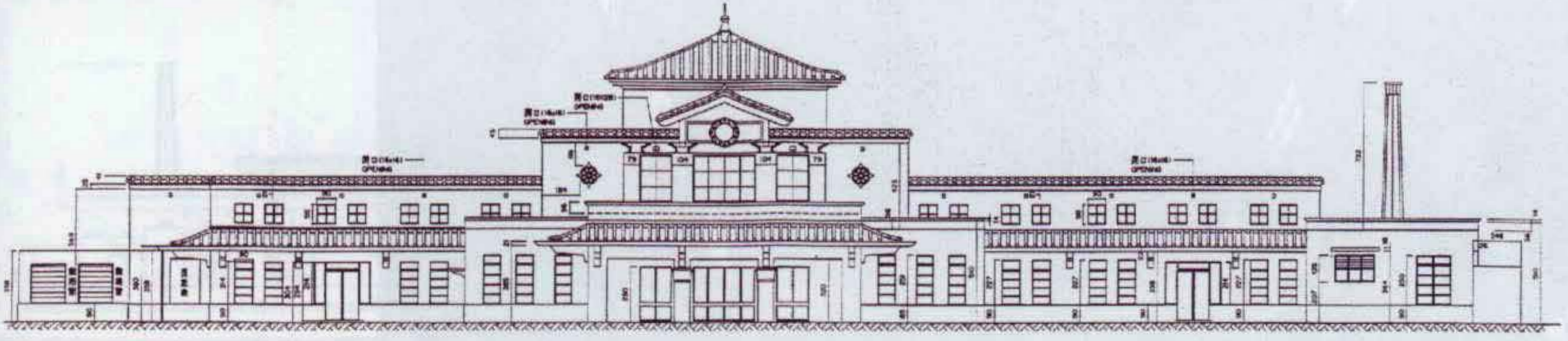
在西部各大車站中，高雄站是日治時代最

後一個完成的車站。日治初期所興建的火車站，多半是以歐洲樣式為主，如新竹車站的巴洛克風格、台中的自由派、台南的近世式，但到了高雄站，為了彰顯日本發動大東亞戰爭的民族自信心，在外觀上，特別採用與日本傳味；但其內部，仍然採用西方式的挑高大堂，這種具有軍國主義統大寺廟，或貴族家庭專用的「唐博風」式屋頂，有著許多細緻的雕刻，例如屋簷的鳥頭造型雕飾、

民國六十年代的高雄車站(攝影 / 董青藍)



高雄車站正向立面圖



(資料來源 / 交通部鐵路改建工程局「高雄車站既有前站帝冠式建築物保留及遷移工程期末定稿設計圖」)





高雄車站大廳挑高而明亮。(照片提供 / 串門文化)

正面的圓窗外雕飾，都展現出傳統的東方趣的「和洋混合」式建築，被稱為「興亞帝冠式」建築。

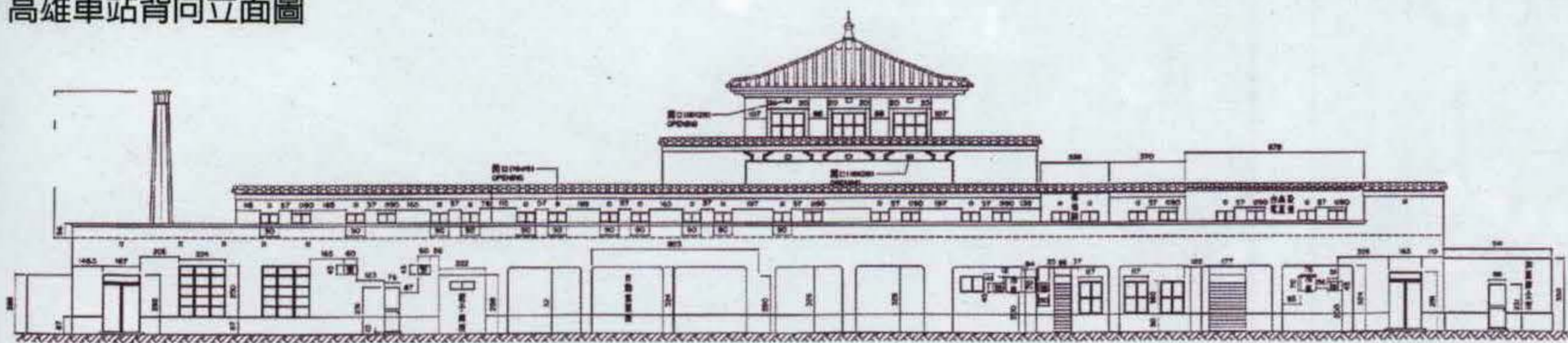
所謂「興亞帝冠式」建築出現在1940年代，日本軍國主義高漲的時代，不同於以往模仿西方建築的樣式，「興亞」是強調東方建築的風貌，屋頂或為中國式、屋簷呈現東方式雕塑、窗子或是阿拉伯式圓拱，而其屋頂上方仿唐朝建築的尖頂，如同戴上一頂冠帽，所以也稱為「帝冠式」。這種樣式，通常出現在官方建築，其中代表作是台北司法大廈、高雄車站、高雄市役所（市政府，現歷史博物館）。

專用客運的火車站

高雄車站另一個特殊之處，在於它是專用的客運車站。全台其他車站，除了台北站外，都是客貨運共用的車站，這也可看出日本政府有心將高雄市建為南部最大都市的企圖心，在高雄站附近，還有專供客車調度的調度場，實為其他車站少見。至於高雄的貨運，則由高雄港站負責，方便經由高雄港轉運到國外。也因此，在二次大戰後期，盟軍



高雄車站背向立面圖



(資料來源 / 交通部鐵路改建工程局「高雄車站既有前站帝冠式建築物保留及遷移工程期末定稿設計圖」)



車站建築外部博風面的圓窗，是帝冠式建築特色之一，優雅的雕飾，展現出傳統的東方趣味。(攝影 / 謝明祚)



野獸的劍冒險

轟炸台灣時，就將高雄港車站列為轟炸的目標，阻止其軍用物資的運轉，高雄港車站也在戰爭中毀壞，客運的高雄車站因此逃過一劫，也繼續屹立至今。

為什麼要保留高雄火車站？

雖然高雄車站有濃濃的日本軍國主義味道，但在其正式啓用後，絕大半時期都是在戰後度過，半個世紀注視著進進出出的旅客：遠地來到高雄求學的學子、高雄到外地謀職的子弟，悲歡離合日日都在車站上演，也使得這座車站徹底「本土化」，成為高雄市民的共同記憶。也因此，在新車站規劃興建時，原本要被拆除的高雄車站，在全體市民及市府的強力要求下，終究得以被保留下來。在高雄市民的眼中，「帝冠」的軍國主義象徵，早已不復存在，有的只是代表故鄉的原情，這段歷史記憶的重新詮釋，也是擁有複雜政治背景的台灣，族群重新融合的最好註腳。

參考書目

- ◎杜劍峰，《高雄火車站今昔》（高雄市：高雄市文獻委員會，2001年）。
- ◎鄭水萍，〈大和帝國象徵—從魚鱗港到高雄驛〉，《再見火車頭》（台北：推動台灣火車站保存再生聯盟，1988年）。
- ◎李乾朗、俞怡萍，《古蹟入門》（台北：遠流，2000年）。
- ◎〈高雄驛〉，《台灣七大經典車站建築圖集》（南投：文建會，2001年）。
- ◎鐵道情報2001年6月號



異常堅固的 高雄火車站

文/朱晨

今年七十六歲的林湘津是前高雄車站的站長，在任職期間，印象最深刻的是，有一回要打通一面牆，讓大廳開一扇門，結果怪手和機械怎麼挖，怎麼打，牆就是不破，讓承包的工人十分喪氣，後來開這扇門的計畫就因此做罷。

原來高雄車站屬於鋼筋混泥土結構物，當年中博地下道還特地避開火車站下方興建，即可想見這個建築有多堅固了，但相對的建物本身即有相當的脆弱性。

也因此在整個遷移的過程中，首重的就是結構補強的工程。

也由於堅固的建物結構，使得每一個環環相扣的小細節，都顯得格外重要。



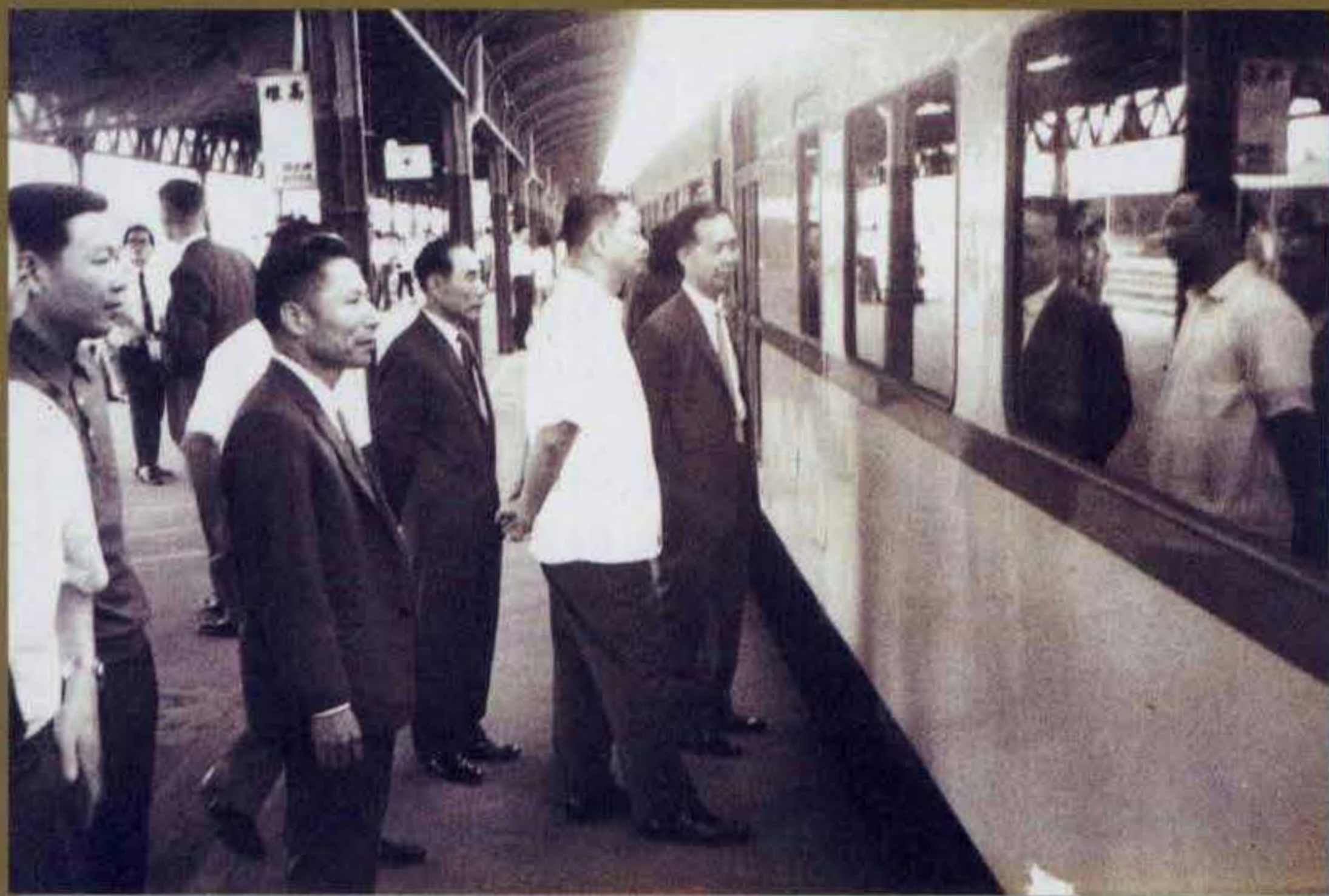
老照片裡的高雄車站

歷史，是城市冒險的過程

歷史中的城市，總是在進行一場冒險的旅行，
一切的考驗，對於創建一種城市共榮感，都是必然的過程。
很久很久以後，
當我們在「高雄發ㄟ尾班車」那天拍下的照片也泛黃時，
我們將慶幸，保留了高雄車站，
就像在旅程中創造了一個華麗而難忘的回憶。

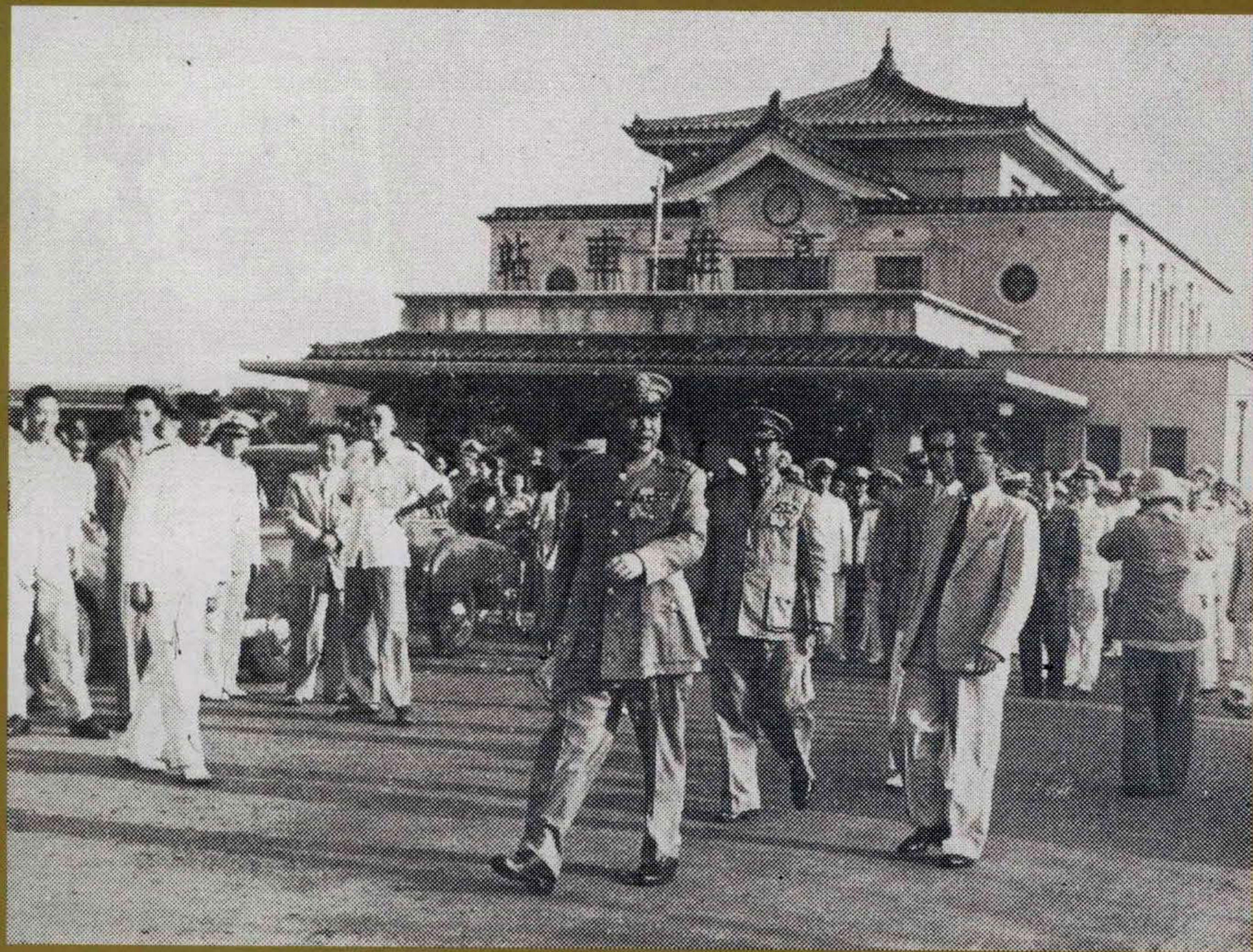


1941年日治末期的高雄車站
(照片提供 / 串門文化)



車站送行，是火車站最熟悉的畫面。(照片提供 / 串門文化)

世界專人歡迎



約於民國42年左右拍攝的照片，圖中眾人迎接的是桂永清將軍。(照片提供 / 串門文化)

老照片裡的高雄車站

世事人情，總是分離相聚

初生嬰孩離開孕育之地、
為了工作、求學或種種原因離開家鄉、
為了新的家庭離開原來的家。
每一次的離開，都是因為相信，
在歷史的悲歡離合中，
下一站一定會更好。
高雄車站
見證我們每一次的離開與歸來



友人於鯉魚像前留影，攝於民國49年。
(照片提供 / 串門文化)



旅行團留影，攝於民國五十年代。(照片提供 / 串門文化)



日本友人來訪留影，攝於民國54年。(照片提供 / 串門文化)

暑熱祿壽，暑熱祿壽



學生旅行於月台上留影，攝於民國五十年代。(照片提供 / 串門文化)

老照片裡的高雄車站

喜新戀舊，是最流行的文化風格

看見舊衣服，發現媽媽縫補扣子的身影。
看見泛黃的紙條，發現隔壁男生靦腆的表情。
看見驚奇的老照片，發現生命行走的軌跡。
回頭看看那座火車站，
你是不是也發現了什麼？



攝於民國68年的高雄火車站。(照片提供 / 串門文化)

攝於民國六十年代的高雄火車站。
(照片提供 / 串門文化)



攝於民國六十年代的高雄火車站，當時的背景仍可見廣闊的平地，現在已是大樓林立的都會景象。
(照片提供 / 謝明勳)



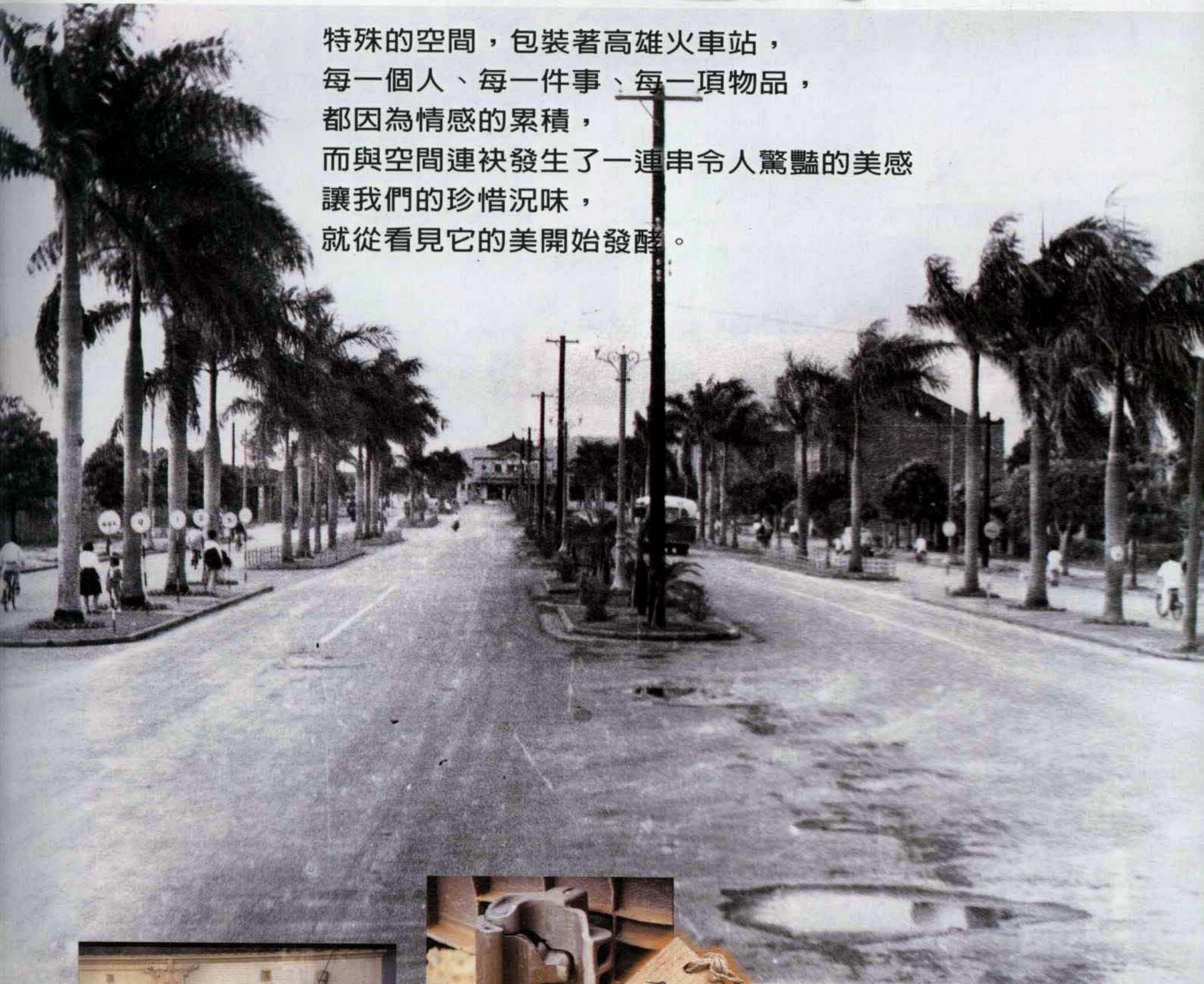
攝於民國九十一年的高雄火車站前中山路，中博地下道是高雄市區主要的交通要道，在三鐵共構的未來，中博地下道將開另闢為中博高架橋。(攝影/謝明勳)



細細品味

火車站之美

特殊的空間，包裝著高雄火車站，
每一個人、每一件事、每一項物品，
都因為情感的累積，
而與空間連袂發生了一連串令人驚豔的美感
讓我們的珍惜況味，
就從看見它的美開始發酵。



由高雄市「大圓環」往北到高雄火車站
的中山路長有三千米。老照片中的中山
路尚未開闢中博地下道。

(攝影/石萬里)



在新建築不斷興建的大高雄，仍保存著許多歷史建物。
(攝影/謝明祚)

空間篇

高雄車站 處處驚豔

文/王御風

東西融合的建築風

高雄車站建物呈現「T」字型，包括較高的前廳，以挑高方式呈現明亮寬敞的大廳，並以四隻圓柱做為支撐，這四隻圓柱混用了埃及的棕櫚葉柱頭及東方的雀替元素，也是其他車站所未見。至於後方的長方形，則是售票處、候車處、餐廳、站務辦公處，也是車站工作的主體。



攝影/蔡宗昇

車站裡的秘密花園

在第一月台，有台灣車站中罕見的車站花園，當時建築的台灣總督府，在此設計了有水池、花園的小小花園，讓整個車站顯得柔和而美麗，這不僅在台灣，連在國外的車站也相當罕有，讓高雄車站格外優雅。



鐵軌與遮雨棚的邂逅

攝影/蔡宗昇 候車的月台上，遮雨遮陽的遮棚也是建築上的一大特點。在1930年代，鐵道部已經開始自製鐵軌，因此許多後期建造的雨棚，也是以同樣的工字形鐵軌加工彎製成屋架或柱子，嘉義、台南、高雄都屬於此。



攝影/謝明勳



攝影/蔡宗昇

用雕像寫歷史

高雄市火車站的廣場，一如其他地區的廣場，豎立了一個雕像，只是這個雕像，不是有名的政治人物，而是一隻紅色的鯉魚，它所代表的，是爲了紀念當初在火車站現址居住，但因興建火車站而被迫遷村的魚鱸港庄，所設立的雕像。

城市建設的幕後英雄

位於第一月台花園內，靠近出口處的「鐵路電氣化殉職人員紀念碑」，是爲了紀念民國六十四年三月到六十八年六月間，台灣西部鐵路化工程施工時，因公殉職的26位鐵路局員工及20位廠商。這座紀念碑之所以聳立在高雄車站，因爲高雄站是當時電氣化的終點，這也象徵著台灣鐵路及高雄市的一項重要指標。

具有軍國主義「和洋混合風」的興亞帝冠式建築，在外觀上特別採用與日本傳統大寺廟、或貴族家停專用的「唐博風」事式屋頂，有許多具東方趣味的雕飾；但其內部仍採用西方式的挑高大堂。(攝影/謝明祚)



攝影/謝明勳

嘗一口懷舊的家鄉味兒

原先不怎麼起眼的鐵路餐廳，卻是在台鐵推出懷舊便當前，全國唯一的圓鐵盒鐵路便當專賣店，不鏽鋼的圓形盒蓋刻有台鐵的標誌，排骨、滷蛋和酸菜都是令人懷念的菜色，可以說是高雄車站的名產。

神秘的貴賓休息室

早期的大型火車站都有一間專屬於皇族高官休息的貴賓室，帶著濃濃的神秘色彩。高雄車站的神秘貴賓室，就位於鐵路餐廳的後方。



攝影/謝明勳



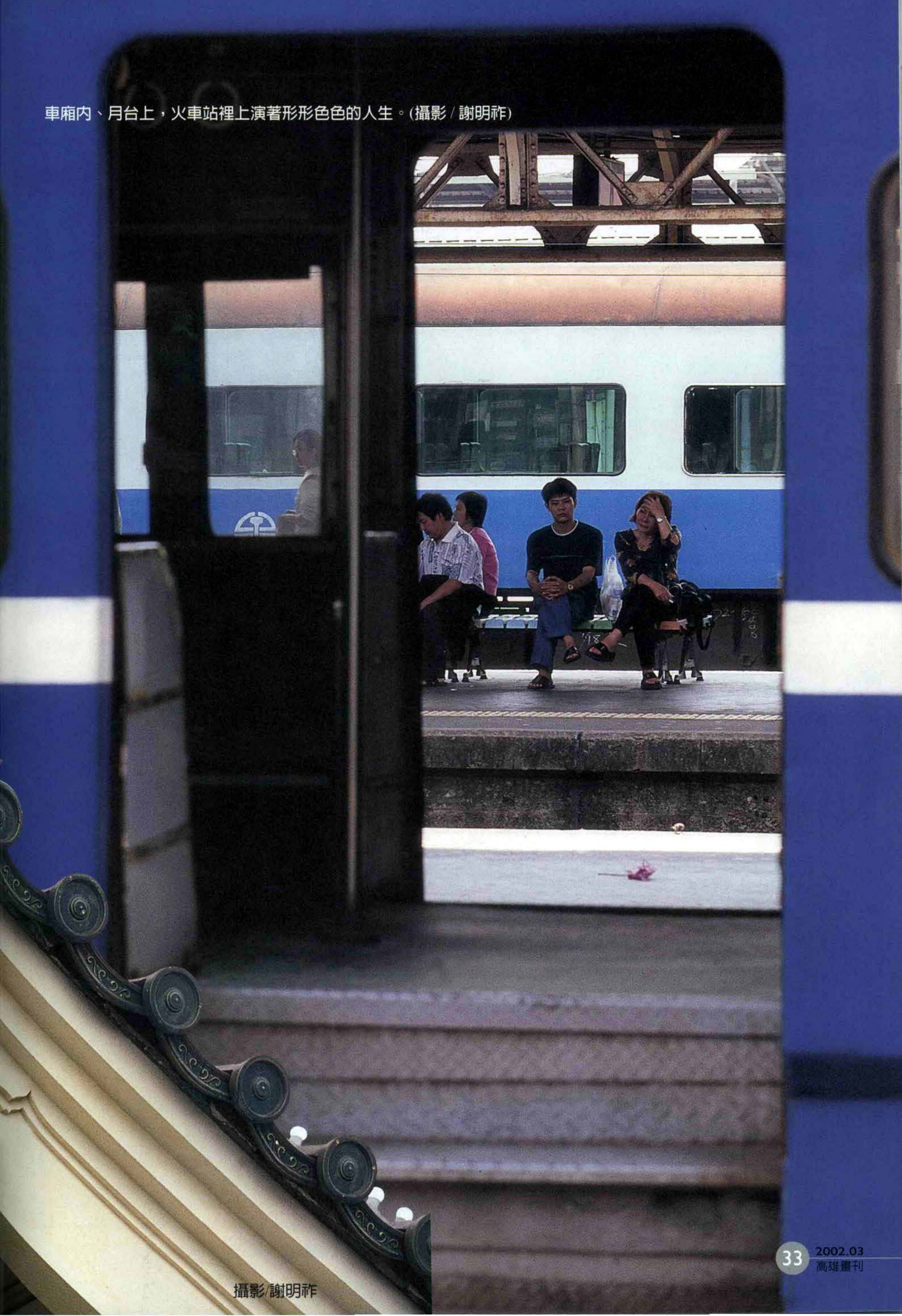
攝影/謝明祚

暗藏聲色的行車室

第二月台上，有一間名為「行車室」的辦公室，常常只聞其聲不見其人的播音員、負責旅客月台上的引導及服務的嚮導員、及負責監管及統籌所有事務的副站長即在此辦公。總是按下開車鈴目送列車離去的副站長笑稱，晚上十點以後你會發現，播音員從甜美的女聲變成了男聲，因為播音小姐晚上十點就必須下班，接下來的播音工作即改由當夜值班的工作同仁代勞。



車廂內、月台上，火車站裡上演著形形色色的人生。(攝影 / 謝明祚)



攝影/謝明祚



火車站來往的，是數不盡的悲歡離合。(攝影 / 謝明祚)

全國最寬的月台用地

目前高雄車站擁有四座旅客專用的月台，但原來只有三個月台，主要為「下行月台」、「上行月台」(長247公尺，寬9公尺，高76公分)以及「汽油車月台」(長27.3公尺，寬3.16公尺，高35公分)，即現在的第二、第三和小月台。唯第四月台是後來增建的。而從前站到後站之間的月台及軌道所占的寬度距離，也是全台灣最寬的。



攝影/謝明祚

地下道裡大有玄機

供旅客進出月台與車站的地下道，也是台灣最早的人行地下道之一，但一般人可能不知道，火車站還有一個特別的地下道，銜接第二、第三、第四月台及行李房，包括大型的升降梯，專門運送旅客托運的行李或其它貨物，另外也供肢體障礙人士方便前往各個月台。

攝影/蔡宗昇





正好位於縱貫線、屏東線、和臨港線交會處的高雄站，由於兼具「始發站」的功能，因此車站的規模相當龐大，從前站到後站之間的月台及軌道所占的寬度距離，也是全台灣最寬的。(攝影 / 謝明祚)

列車進站後，工作人員必須迅速地，在不耽誤下一班列車進站前，將列車做「重點檢查」。(攝影 / 謝明祚)

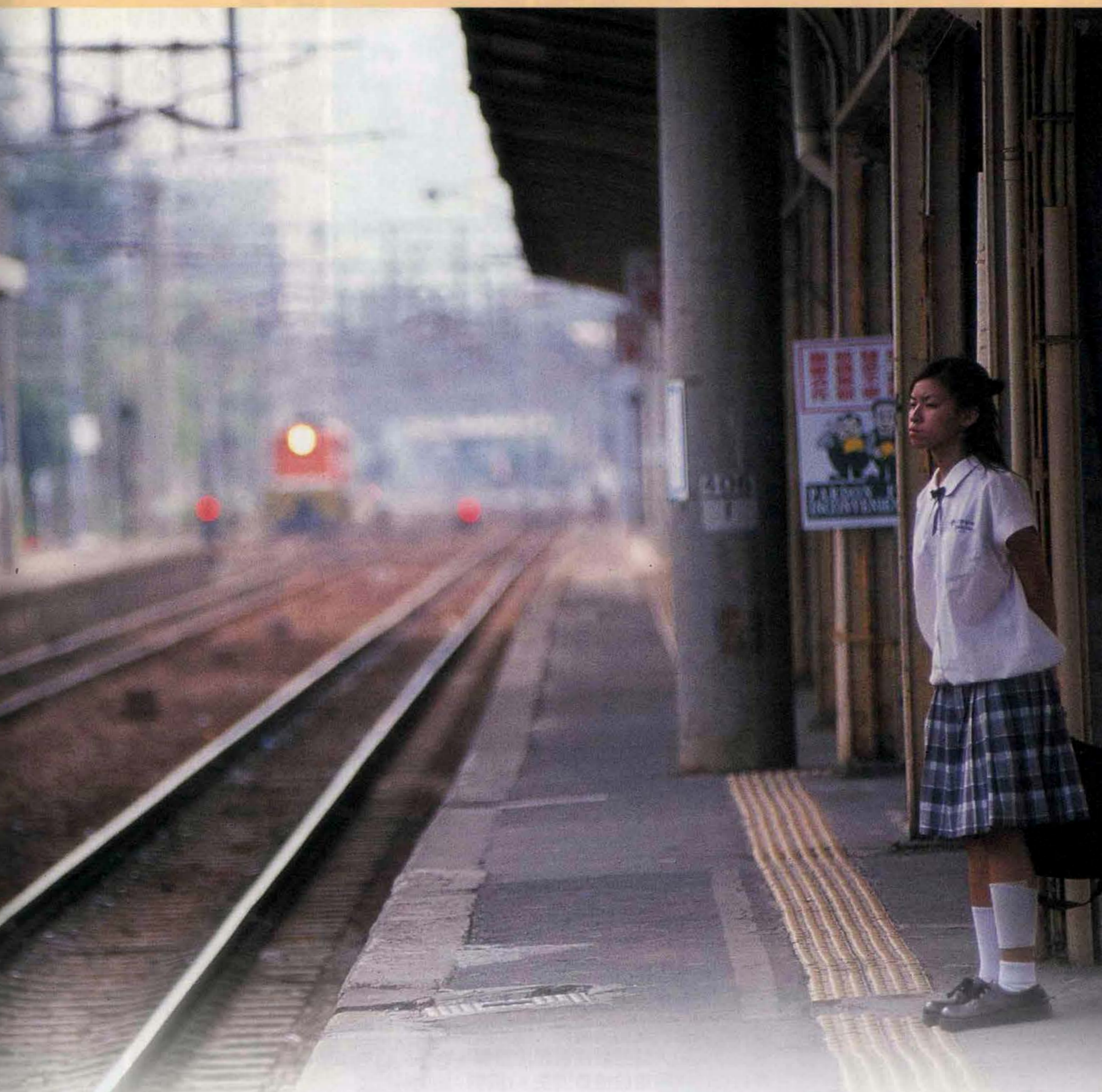


必須「趴趴走」的站務班

相對的，在第三和第四月台上，也有著一間名為「站務班」的辦公室，主要則供巡車及掛牌的工作者辦公。火車站的巡車工作採三班制，一班中有二到三個巡車人員，工作內容包括巡視整列車，看看是否有睡過頭忘了下車的旅客、或是旅客遺留的物品，以及簡單的清潔工作。看似簡單的工作項目，但試想如果在車班繁忙的時段，同時有兩台列車進站，緊接著在幾分鐘內又有其它列車將至，那麼你就能看到巡車者「奔馳」在列車中，甚至是兩個月台間。

而掛牌的工作人員更必須在列車進站後，以極快的速度將掛在車廂外的指示牌更換(即一般我們看到的「往高雄」字樣的牌子)，並協助將車內的椅子旋轉到另一個方向。這樣的工作情景，也只有在高雄這種大型的終點站和始發站才看得到哦！





列車還沒進站時，月台上的乘客們引頸翹盼，辦公室裡的車站工作人員，則懷著謹慎的心情，等待下一個繁忙的工作時段。(攝影 / 謝明祚)



當火車抵達終點站高雄時，即分離機關車與客乘列車，機關車則由大轉盤駛往機務段整備，客乘列車則由柴電調車機推往檢車段檢查清洗。(攝影 / 謝明祚)

火車站的大家庭，設備俱全

在高雄車站的範圍內，除了火車站本身及月台，我們熟悉的還包括穿梭在列車上的列車長、以及檢車段、機務段、調度所、運轉室都是和火車站一樣隸屬於鐵路局的平行單位。

我們常見的「火車洗澡」景象，即屬於檢車段的業務，順便進行檢察及整備，原則上長途的列車只要一進站就必須清洗，短途的則一個星期「洗澡」一次。

而機務段也可說是「火車頭(即所謂的機關車)的家」，包括油槽、砂槽及一座大型轉盤，負責的是機關車的保養維修。

一般稱為CTC的高雄調度所，則是負責整個南部路線所有列車運行的中樞，牆面上有巨大的顯示面板，佈滿所有車站的軌道路線及每班列車的車次號碼及位置，因此也是禁止參觀攝影的單位。



高雄車站由於擁有「始發站」及「終點站」的功能，因此是列車來往頻繁的車站。(攝影 / 謝明祚)

另外高雄車站的運轉室，負責掌控縱貫線、屏東線、臨港線所有進出高雄站的列車情況，複雜的控制面板及寫滿運轉事項的黑板，顯示高雄轉運室是全國最繁忙的鐵路單位。



列車的檢查與整備，是一項不易被外人察覺卻又重要的工作。(攝影 / 謝明祚)

文物篇

鐵道歲月 睹物思情

文/謝明勳 · 攝影/謝明祚

便當盒

比近年台鐵推出三百元一個千禧年圓鐵盒便當更真實的「鋁質便當盒」，裡面裝著香噴噴的排骨飯，是五十年代台鐵飛快車及光華號特快車上的名產，盒蓋上除了正統的台鐵標誌外，還刻上「鐵路公物請勿私用」的字句，當年許多鐵路子弟就用這個便當盒帶飯到學校。高雄鐵路餐廳一直到一年前，還可以吃到用圓鐵盒裝的五十元排骨飯。



火車站裡的每一件事物，都默默地紀錄著分秒消逝的時間，歷史即珍藏於此，如同守著每輛列車進出的軌道與信號燈，在來往間閱盡了無數年的人情世事，仍然存在的物件看似無所改變，但大環境卻已隨著歲月變遷。



杯子

以前火車上的服務比現在好多了，搭乘對號快車、觀光號、光華號、莒光號，都有服務生為旅客倒茶，一手同時掀杯蓋倒茶水，堪稱台鐵線上最吸引人的特技，令許多乘客回味無窮。當年高雄市長王玉雲不敢坐飛機，北上洽公都搭火車，有一次不小心被失手的服務生燙傷，還掀起不小的風波呢。



行先鈔

掛在火車車廂外的「方向指示牌」，正面寫著「高雄行」，另一面寫著「基隆行」，分別表示開往高雄和開往基隆的意思，當火車開抵終點，車站人員就會把行先鈔翻轉過來，準備讓火車開回去。這些日治時代的行先鈔都是鐵鈔上塗上一層白色的琺瑯，再把字鏤空塗上深藍色的琺瑯，牌上釘有一對銅扣，以便於掛在車上。

其中一塊牌子是「溪洲行/高雄行」，表示當年屏東線的列車只開到溪州驛，也就是今天的南州站，由此推算，這批行先鈔少說也七十幾年的歷史了。

飛快車方向指示牌

下圖這塊特別加上「特快」紅字的方向指示牌，是五十年代飛快車使用的牌子，當時台北高雄間只需五個半小時，創新了台灣陸地上最快的紀錄，從此北高可以當天來回，也改變了幾百年來島嶼旅行的方式。



東港線車牌

南部唯一的支線鐵路，東港線已經在民國八十年的二二八走入歷史，從此不能坐著火車穿過片片漁塢，抵達東港吃黑鮪魚大餐，只留這塊「東港↔鎮安」的方向指示牌讓我們回憶。





高雄站的老鑰匙

這是帝冠式高雄車站六十一年前開業時使用的鑰匙，每組都繫上一塊寫著地點名稱的檜木條，有條不紊。看到檜木條上用毛筆寫的日式名稱，不禁令人發思古之幽情。



最早的行動電話

這台製造於昭和年代的磁石式攜帶電話，原來配屬在高雄驛，可以讓鐵道員隨身攜帶到鐵路沿線，只要接上電話線頭，搖一搖左邊的手柄，就可接通電話總機，對於路線維修及現場搶修指揮都很方便，可說是最早的行動電話。



鐵道懷錶

擁有一只鐵道員使用的鐵道時計(懷錶)，從口袋中掏出對時，是許多資深鐵道愛好者的夢想。然而這種鐵道愛藏品卻是相當不易獲得，主要原因在於鐵道時計屬於貴重配備，員工退休時必須繳回。在物質缺乏的年代裡，一般人根本不敢奢望擁有懷錶，事實上，社會水平也不需要如此精確的時計。倒是鐵道行車管制，必須有精確的對時為基礎，於是鐵道員遂成為少數擁有懷錶的人。這個通常刻有鐵道部或鐵路局名稱的懷錶，就這樣跟著它的主人，盡責的在崗位上默默工作，一直到老鐵道員退休為止，於是鐵道時計強烈帶有特殊的鐵道性格。1929(昭和4)年日本鐵道大批採用國產的精工舍



號訊燈

很有鐵道氣息的油燈，主要是作為站長或列車長手作號訊使用，燈罩內有可以變換不同顏色的色片，白燈代表「平安」，可以開車或放心通過，而紅色代表「險阻」，必須停車等候進一步的指示。

馬燈

以前國軍有一支騎兵部隊，配備許多剽悍的駿馬，這些馬移防時就必須裝載在通風的火車貨車內，車頂還會掛上這樣一盞油燈。



19型懷中時計，展開精工舍懷錶的全盛時期，品牌「SEIKOSHA」遂成了懷錶的代名詞。

當時作為日本領地的台灣，鐵道部也採用精工舍製的懷錶，背面刻有「ITR」的字樣，也就是Imperial Taiwan Railway (帝國台灣鐵道)的意思，下面四位數為流水序號。

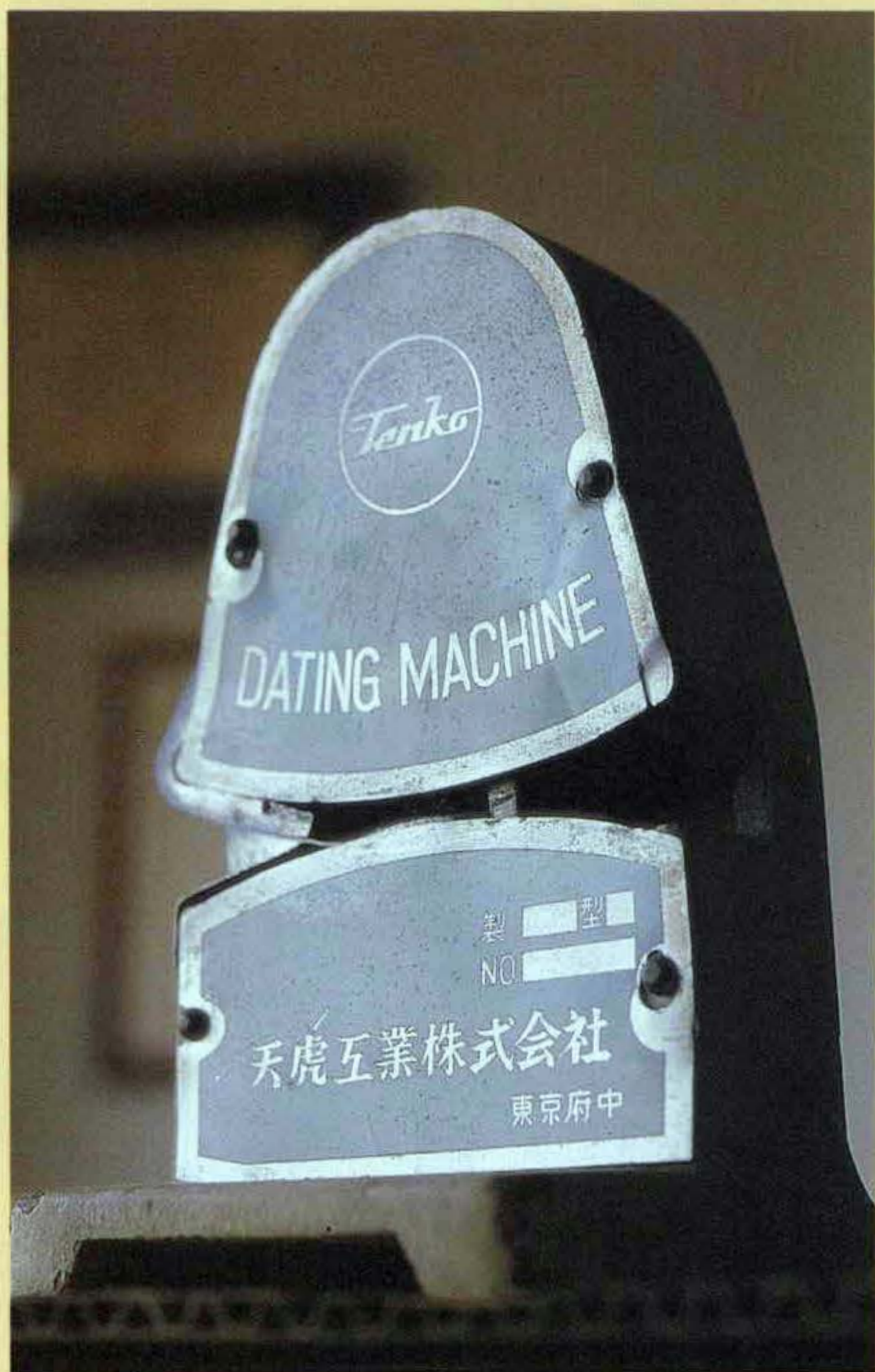
戰後台鐵於1950年左右又向日本精工舍採購一批懷錶。這時期的懷錶錶面在「SEIKOSHA」之下又加上「PRECISION」小字，數字和戰前的有所區別，背面則刻有台鐵的圓形局徽和採購年份及流

水號。後來採購的批次，更刻有「運」「機」「工」等字樣，通常「運」是站長、車長等使用，「機」則是司機員開車對時用。



打日機

在絕大部分的火車票都已經改爲電腦售票和自動售票機的同時，令人懷念的老式硬卡火車票已經全面從售票窗口淘汰。這台打日機是專門用來在名片式車票上打印日期用的，從一百多年前由一位英國小站站長發明以來，都是維持這樣的設計，台鐵和日本鐵道最喜歡採用「天虎株式會社」的產品，用了五六十年還在用，可以一直用到99年，可惜早在那天來臨之前就已經全面電腦化了。

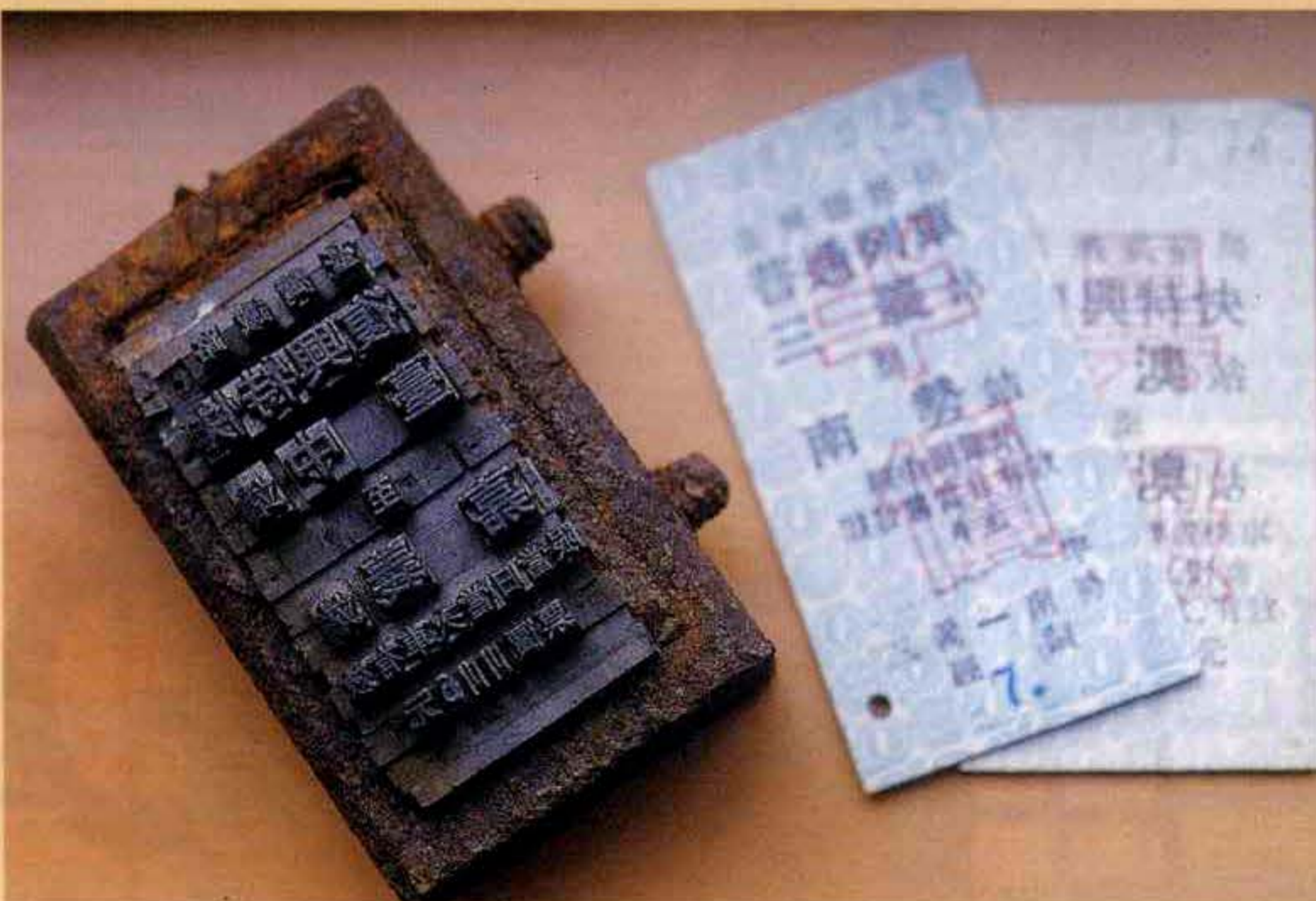


時刻表

從不同年代各式各樣的火車時刻表上，可以研究當時的鐵路營業史，如果你對內容沒有興趣，單單欣賞時刻表封面，也可以帶來許多歷史美學上的趣味，喚起當年搭乘火車的許多回憶。



汽
油
車
時
刻
表



車票印模

傳統的名片式車票是由票務中心的人員將鉛字排在這塊印模中，校核無誤後，再上機印票，一百多年來都是維持這樣的作業方式，只是售票電腦化之後，樸拙的卡式車票被時代潮流所淘汰，這塊孤獨的車票印模也只好退休了。

便當紙盒

早期的火車開得慢，停站的時間也比較久，在許多車站都有人揹著熱騰騰的便當在月台上叫賣「便當——便當——，燒的便當——」。從這些由日本火車迷野間晃收藏的便當紙盒，可以看到那個只要有一個火車便當就很滿足的年代，搭火車雖然慢，又有煤煙從車窗飄進來，不過卻是最令人回味的。



90.11.25
臺灣鐵路局
通勤電車
高雄
↓
嘉義
順行
票價 160元
限當日有效
295825-0059-372



A photograph of a person standing on a train platform, looking out a large window. The person is silhouetted against the bright light coming from the window. The window has large blue letters 'KAN' and '2' visible. The platform has a dark metal railing in the foreground. The background shows a blurred view of a city street through the window.

記憶進站

夢想就要出發

站在人生的月台上，
難以忘懷的回憶、
總是準點抵達懷舊的心裡，
現在就用珍惜將記憶包裹在生命的行李中，
坐上城市發展的列車，朝不遠的夢想前進。

簡潔寬敞的臨時新站，代表著未來高雄的新起點。(攝影 / 謝明勳)



進行部份建物拆除的火車站，必須經過先前眾多詳細的補強、評估工程，包括每一項拆卸下來的物件，都要小心翼翼地保存。

一路走來 創造紀錄的幕後英雄

文/小三·攝影/謝明祚

六十年前，日本公司「清水營造」為大高雄建設了一座開啓城市迅速進步門戶的「高雄驛」，擁有特殊風格的建築，挺著堅毅非凡的身骨，矗立在高雄遼闊的平原中央，創造了一甲子來繁華興盛不斷的新興市區。

六十年後，火車站即將搬遷的工程訊息發佈後，再度由「原創者」清水營造在台灣的子公司，努力爭取到一個繼續締造歷史的契機。因此對於保留這座「親手」建立的建築，和所有高雄人一樣，清水營造有著一份特殊的情感及責任感。

然而搬遷一座歷史悠久的建物，除了「怎麼搬」令工程師傷透腦筋，「怎麼搬才能完好如初」更是一大挑戰。幾經考量，清水營造最後選擇以架設軌道由電腦自動操控搬遷動作的方式進行這項工程，只是在架設軌道之前，必須經過漫長的建物整體評估，考慮如何在拆除部份建物時，保留基礎立面及帝冠式建築本體，其中包括測量建築底下的土質、地下水位等等繁複卻重要非凡的工程，同時進行建物本體補強維護，才能接著展開長達三個星期的地下土壤挖掘工程。

派出了工程菁英團隊，包括了整體的規劃、設計、及施工，有無數的幕後英雄正為了創造高雄另一項歷史紀錄而揮汗辛勤，目前的

土壤開挖工程即將完工，緊接著還有架高建物、鋪設地下軌道的大挑戰，下一次經過工程圍籬外，別忘了為煙塵漫漫中的工作人員加油打氣。



情牽驛動 世紀工程

文/曾祥屏

高雄車站帝冠式建築預定八月開始遷移，這重量約有三千餘公噸的車站站體，將以水平千斤頂同步使用油壓機，用推的，以平均每分鐘前推一公分的速度，移動八十五公尺，推到火車站左前方的國光客運後方的停車場，單趟的遷移費用約一億元。

屋頂為帝冠式樣的高雄車站，興建於西元1941年，主要特徵是站體採用西方古典建築型式，而屋頂則採用日本皇宮建築慣用的帝冠式樣，由於火車站將進行鐵路地下化及捷運工程，為保留這個歷史建築，市長謝長廷堅持要保留此一建築，做為高雄市民的共同記憶。在施工期間暫時遷移，待工程完工後再遷回原處和新站體做結合。

交通部鐵路改建工程局高雄作業組主任蘇直評說明遷移的方式，他說高雄車站帝冠式

屋頂的主體結構將做整體的遷移，兩翼則將以拆卸的方式搬遷，等地下化及捷運工程完工後遷回原處組合。

蘇直評主任說，據估計，火車站要整體遷移的部分面寬三十六公尺，面積六百五十平方公尺，重量約三千餘公噸，移到火車站左前方的國光客運後方的移動距離約八十五公尺。

移動的方式將採風險最小的總掘工法及剛性地坪，移動的方式是先將站體撐起，隨後在下方鋪上鋼軌，並在站體的柱子基礎腳上裝置水平千斤頂同步使用油壓機，用推的方式推進，平均每分鐘約移動一公分。而千斤頂的走動長



簡潔現代的臨時新站

文/米米·攝影/謝明祚

在高雄舊火車站搬遷的過程中，同樣設有前站和後站的臨時新站，將暫時取代原有車站的旅運功能。臨時前、後站分別位於目前前、後站的西側廣場，兩站之間以一座寬約250公尺的人行天橋連繫，取代原有的人行地下道。

「實用」及「現代」是臨時新站的建築設計理念，因此主體為簡潔的鋼結構，並大量採用「輕量化」的建材，而空間感亦強調透視及開放性，並盡可能地降低視覺的障礙感，搭配大片的鋁板及玻璃，不論是白天或黑夜，臨時新站呈現了乾淨俐落的建築風格。

帶領我們走透透的現任站長賴泰元，回想起三月二十七日的夜半時分，車站裡的所有員工竟就在一夜之間，將舊站的辦公事物搬到臨時新站，面對偌大的新車站，他強調雖然是「臨時站」，卻也兼具實用與堅固，相對地，負載的客運量也增加不少。

除了保存以往舊有的設施如：自動售票機、售票處、候車室、鐵路餐廳、化妝室之外，站內更增設了餐飲商家及鐵路紀念商品店，未來在第二層樓的候車室週遭，更將開發為商業空間。為了方便市民及外地朋友使用臨

時新站，在前、後站的大門口外皆設有車站設置平面圖供索引，民衆在使用上如果仍有疑問，站內的服務台及志工人員都是不錯的幫手。

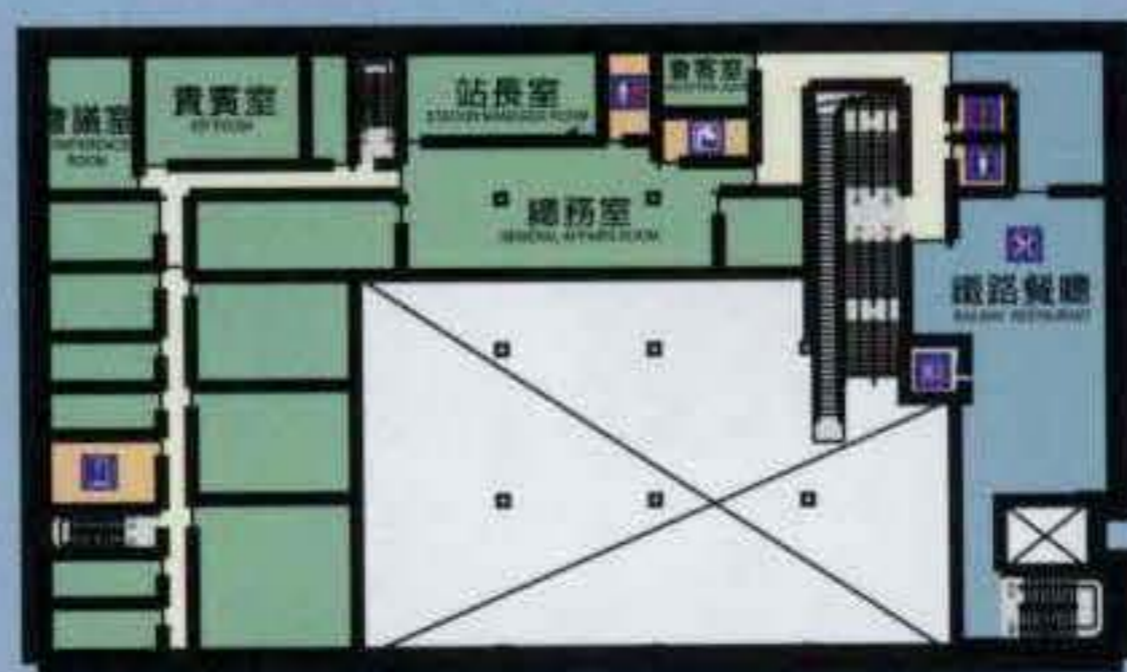


高雄車站旅客導引指南

(資料來源 / 高雄車站)



前站一樓平面圖



前站二樓平面圖



前站三樓平面圖



高雄車站臨時新站具現代新穎的室內設計。



聯接臨時新站前後站的人行天橋，約有二百五十公尺長。



後站一樓平面圖



後站二樓平面圖



後站三樓平面圖



未來的新站將整合周邊區域，形成完善的都市規劃。(資料來源 / 高雄市政府工務局都發處網站)

三鐵共構都市新風貌

資料整理/如果

資料來源/高雄市政府工務局都發處網頁 <http://pwb.kcg.gov.tw/pwba/高雄車站/kssa.htm>

高雄市政府捷運工務局網站 <http://www.kcg.gov.tw/~mtbu/index-c.htm>

地面上的新站

當舊車站於八年後遷回原地，與新站共存，又將以高雄新地標的姿態展現新的城市意象，未來的新站將以「穿透性」取代高聳的地標特徵，並以取代中博地下道的中博高架橋，聯通以往被鐵路阻斷的建國路與九如路，表現南北相通的大門戶意象，形塑高雄新世紀大廳。因此，在成為未來新站出入口的帝冠式舊站體上方，將有一個象徵打通前後站的巨型屋頂，成為新車站的標誌，前後站並各有一個大型廣場，形成新的市民空間。

完善的交通計劃

未來新車站的動線包括有從路面層往下延伸的行人及車輛進出樓層、地下共四層，另外

路面層則有市內及聯外的公車線，南北向的中山路及博愛路連通隧道、台鐵、計畫中的高鐵及計畫中的大眾捷運系統紅線，提供清晰、有效率、便捷的車行動線及行人徒步動線是新車站規劃目標，目前相關的工程執行皆由交通部鐵路改建工程局負責。

三鐵如何轉乘

依交通部鐵路改建工程局規劃，地下第三層為捷運大廳層，地下第四層為捷運月台層，旅客進出均經由高雄車站出入口，進入地下第二層購票後搭乘電扶梯至地下第三層剪票口剪票再搭乘電扶梯至地下第四層搭乘捷運。

對於三鐵間之轉乘，在地下第二層中規劃有四個轉乘大廳，並設置有自動售票服務。台鐵、高鐵轉乘捷運旅客在地下第三層（台鐵、



高鐵月台層)下車後，上至地下第二層之四個轉乘大廳，購票後搭乘電扶梯至地下第三層剪票口剪票再搭乘電扶梯至地下第四層搭乘捷運。捷運轉乘台鐵、高鐵旅客則在地下第四層(捷運月台層)下車後，上至地下第二層轉乘大廳購票後搭乘電扶梯至地下第三層(台鐵、高鐵月台層)搭乘列車。

三鐵共構 由捷運先開跑

文/朱惠娟

自從台北捷運通車之後，高雄市民也開始在心中描摩高雄市捷運的地圖，高雄市捷運局長周禮良表示，三鐵共構的車站之中，捷運是三鐵之中第一個通車的大眾運輸工具。

周禮良表示，由於科技的進步，高雄市捷運的地下車站特別採安全門的設施，旅客全部在舒適的室內空間候車以及上下車，全年的溫度都控制在攝氏廿五度至廿八度左右，大家擔心的候車時旅客不小心滑落車軌中的問題都可以防止；而且車站內空調設備將因此達到節約電力效果。

另外在設計上除了考量地震造成車輛行進間的衝力等因素，防火方面也以防火材料建構地下車站，至於電線電纜部份優先以低煙、無毒材質為主。為了民眾人身安全以及老弱婦孺的搭車安全，捷運局也以「車站無死角」及「加強照明設備」等安全的車站設計，讓民眾擁有一個安全便捷的新捷運站。

攝影/謝明祚





從臨時新站眺望舊站，看見高雄美好願景 (攝影/謝明祚)

城市願景館 ——高雄的空間新思維

文/未來

資料來源/高雄市政府工務局新工處

最另類的博物館

在等待遷回原址的期間，高雄舊火車站初步規劃將結合鐵道文化讓工程透明化，以數位科技、平面展示等方式，讓民衆宛如走進一座博物館，看見工程藝術及城市願景被塑造的過程。

城市願景館

展示著高雄古今風貌及未來發展藍圖，城市願景館將是座包涵高雄過去、現在及未來的博物館，展示區內設有互動區，呈現的內容仿如奧地利未來美術館的虛擬城市建造案，讓市民透過網路或搖控機器臂等電子科技設備建構虛擬或積木城市。

體驗施工工程的願景橋

連接著願景館與臨時新站前站之間的人行天橋，由於橫跨捷運施工現場以及空中鳥瞰的優勢，未來民衆將可由人行天橋上，直接目睹火車站搬遷、捷運施工實況、火車站站體地下化及週遭環境變遷的過程，天橋內部並以數位科技展覽捷運或虛擬城市的題材，將城市改造的過程轉化爲一種實際的生活體驗、及可紀錄的軌跡。

願景館戶外廣場

一座有生命力的城市，通常具備著許多供市民活動的大廣場，因此在願景館外亦將開闢市民廣場，不定期展出藝術作品，包括火車頭、由車廂改造的火車藝廊等。



城市書坊

書目推薦／中華民國鐵道文化協會常務理事兼南部主任謝明勳先生



台灣鐵道七大經典車站圖集

劉舜仁2001年行政院文化建設委員會

這本取材於台鐵一度廢棄於北門總局內，重新出土的車站設計圖的書，份量相當驚人。內容限於日治時代完成的縱貫鐵道七座大型經典車站，包括基隆、台北、新竹、台中、嘉義、台南、和最近超人氣的高雄帝冠式老車站，由劉教授領導的東海大學建築系團隊，將這些精采但卻保存不佳的原圖，考證並數位化處理後以新的方式呈現，對於老火車站有興趣的讀者，是一本不可錯過的好書。

台灣鐵道印象

洪致文 南天書局

這位知名的鐵道作家延續早期時報出版「台灣鐵道傳奇」的風格，將多年來研究台灣鐵道的成果，在這本書作一次完整的呈現，內容著重在鐵道歷史、車輛、路線、車站等，分為上下兩冊，對於想認識台灣鐵道綜合面向的讀者，是必備的案頭參考書。



台鐵機關車110年

1996年 中華民國鐵道文化協會

台灣第一本由非官方出版的火車頭專書。由於台灣特殊的政治與社會背景，一百多年來曾經有德、英、美、日、意、南非、南韓等國製造的火車頭，因緣際會在這個島嶼上登場，形塑島嶼鐵道豐富的「火車聯合國」風貌。這本書集合國內鐵道車輛史專家逐一考證說明，並引用第一手的車輛照片，整本書基本上可看做是「火車頭寫真集」，此外，以中、日、英三種文字說明的「台鐵機關車110年」，也第一次將台灣鐵道文化推向國際舞台。

台灣鐵道車票圖誌

謝明勳 2001年 火車票房附屬博物館

這本從清朝劉銘傳以郵票代作的火車票，歷經日治時代，一直到二十一世紀捷運磁卡作一完整呈現的火車票專書，在日本鐵道文化界造成了很大的轟動，因為在日本這樣鐵道文化發達的國家，也沒有一本火車票的專書是三百多頁全部彩色精印的，而作者本身就是「永保安康」車票的發明人。

「台灣鐵道車票圖誌」收錄了台鐵、糖業鐵路、森林鐵路、私有鐵路、金礦鐵路、一直到捷運系統，一百多年來各式各樣的火車票。藉著這些新舊交夾的車票，讀者可以坐在捷運電車上，馳騁於騰雲號火車，也可以想像日治時代台南到東京的聯運航路，並有神遊旗山、北港等地的五分仔車。



火車快飛繞家園

2001年 大地地理出版

這本大開本並附有學習手冊的「火車快飛繞家園」，是頗適合青少年認識台灣鐵道的入門書，取材相當豐富生動，甚至還有摺疊跨頁的大幅台灣鐵道地圖與台北車站剖面圖，書中的資料說明兼顧生活性與知識性，不僅推薦有心的小朋友閱讀，對於想以輕鬆的方式認識台灣鐵道的大朋友也蠻不錯的。



鐵道旅行季刊

近年來鐵道旅行開始在國內成爲熱門話題，也在去年催生了第一本以「鐵道旅行」爲專題的雜誌，由於取材及編輯上的限制，是以季刊方式發行。

和「鐵道情報」的小眾專業取向不同，「鐵道旅行」是以一般大眾爲發行對象，彩色大圖片與輕鬆閱讀是它的特色，只是台灣鐵道旅行並不方便，路線也有限，所以近一兩期開始和日本雜誌合作，擴增日本鐵道的篇幅，希望可以吸引更多的讀者。

鐵道情報月刊

<http://tacocity.com.tw/railway/railnews>

這本不太起眼的雜誌，其實已經傳奇性的持續發行了十三年。從早期在交通大學鐵道研究會以影印方式每月發行，一傳十、十傳百，到現在的34頁16開雜誌，在國內外都是內行鐵道迷資訊來源的第一品牌，被譽爲「比官方更真實的鐵道史」。嚴謹而沒有商業氣息的編輯態度、精采的鐵道資訊、與各地熱心提供情報的讀者，是這本雜誌發行131期以來不變的特色，由於印製數量不多，所以只有在少數本土文化書店可以看到它，是許多火車迷每月期盼的大補丸，台灣的店每個月一百五十本的配額，不消幾天就被搶購一空呢。



特別感謝：

協助採訪攝影

高雄車站站長賴泰元先生以及所有工作人員

協助聯繫

德生長老教會

高雄市歷史博物館

國史館主任秘書劉峰松先生

中華民國鐵道文化協會蘇昭旭先生

交通部高速鐵路工程局

資料及照片提供

交通部鐵路改建工程局暨高雄工作組

高雄市政府工務局

高雄市政府捷運局

董青藍先生

石萬里先生

串門文化出版

中華民國鐵道文化協會常務理事兼南部主任謝明勳先生

國家電影資料館

高雄市文獻會



91-03-27

臺灣鐵路局

並快
普日

高

雄團
證

左



營

順行

23:40 開

應併團體票使用

*80031057

285325-0122-239