

車站美學

Railroad Station Artistry

李欽賢 Chin-hsien LEE
美術史研究者

自從一九〇八年台灣縱貫鐵路竣工之後，將近一百年間，鐵路繼續延伸，車種不斷更新，速度一再推進，最嚴苛的考驗莫過於公路發達帶來的威脅。至今火車不但仍屹立於台灣交通運輸的舞台，而且正以一種文化新感覺訴說著百年來產業變遷、街市興衰與人事憶往。於是車站沉澱在人們的共同記憶裡，重被喚起文化資產的意識，筆者所謂的車站美學就是此意識下生成的觀念。

運輸工具的魅力

火車之名來自早年蒸氣機關車牽引列車的稱呼，蒸氣火車跑遍台灣城鄉的時期很長，直到一九八〇年代才消聲匿跡。緊接著柴油車上路，不多久電氣化推出，列車牽引機已不再生火冒煙，不再鳴叫尖銳的汽笛，但長長列車仍稱為「火車」，不改原名，除了習慣使然之外，大概另有一種與生活不能割捨的親切感吧！

大家已忘記了的一條廢線，就是從萬華到新店的鐵路支線，俗稱新店線。新店長年以來的觀光賣點，一直是碧潭泛舟和美麗的吊橋。新店線早於一九一二年竣工通車，起初是台北鐵道株式會社所屬的私營鐵道。三年後的一九二四年，新店溪暴漲，沖毀新店街，翌年新建碧潭護岸工程，開始引進國民旅遊觀念，開放游泳與划船的休閒活動，是乃台灣最早開發的郊遊勝地。一九三七年新架碧潭吊橋，益增碧潭秀麗景緻，新店線火車始完全派上用場運輸旅客。今台北汀州路即為新店線鐵路的廢線跡。鐵路也經過景美，往年人

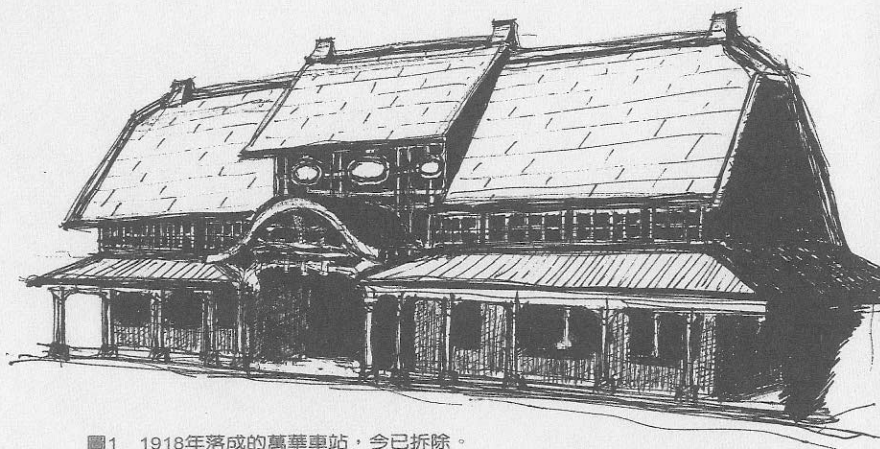


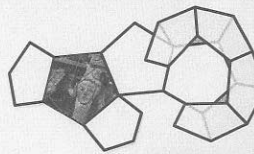
圖1 1918年落成的萬華車站，今已拆除。

們朝拜指南宮，也從這裡下車再徒步登石階上「仙公廟」（指南公的俗名。）

新店線從通車到廢線，只跑過蒸氣火車。近年修復行駛的CK101也曾是此線活躍的車種，然而不待蒸汽火車全面汰換，一九六五年三月新店線就停駛了。

一九六〇年代初美國水上特技團來碧潭表演，娛樂活動尚未如今天普及的年代，特技團來台吸引大批人潮，將新店線蒸氣火車車廂擠得水洩不通，允為萬華人津津樂道的一段往事。

當年新店線起點萬華車站是十足日本風的木造建築，與現存一般木造站房所不同者，是玄關有豪華型「唐破風」（唐式半圓屋簷）。在日本同型車站最著名的例子，是改建前的「長野驛」。會有如此設計際因當地有庶民信仰的善光寺，旅客皆善男信女之故。大致上日本驛舍有唐式半圓門軒者不多，若有的話一定附近有廟門。萬華車站落成於一九一八年，會蓋成這種形式，想必是要和古剎龍山寺相呼應，可惜一九八〇年代末萬華車站拆除重建。



鐵軌運輸在二十世紀末的台灣，新增了一種都會區通勤便捷的魅力，就是台北捷運系統的啟用。它有可能成為改造台北空間美學的契機。捷運各線通車宛如台北體質的新輸血運動，如果大換血成功，台北朝美麗城市的夢不遠；萬一變質了，台北只好依然故我。

老實說台北不美，看看縱貫鐵路台北市區段尚未地下化之前的鐵路沿線景象，可以說是醜陋的後街。目前不論捷運高架或鑽入地下，已能穩定維持高水準的運輸品質。一開始就規定車廂裡應守的規矩，車站人潮的動線因著指標清楚而井然有序，站房與月台永遠保持乾淨亮麗。這樣的習慣長期以來台灣人並沒有被刻意養成，我們期待捷運文明的延伸和成長，一來交通管理單位繼續嚴格監督；二來，民眾要有生活美感的要求。否則的話，台灣鐵道文明一百年由於監督嚴重失職，火車很少準點，服務人員像官僚（現在改進很多），學生又常以逃票為榮的錯亂價值觀，沿途景觀也乏善可陳，我們的鐵道文明一直無法培養出國民守時、排隊、靜音、欣賞車窗風景等旅行品質，誠為鐵道百年文明最大憾事。

出鄉與進城的體驗

縱貫鐵路將屆百年，當初運輸動脈完成對台灣的貢獻，最有利近代化推動。因發展各地特色產業的結果，北中南主要城市進入大建設，週邊城鎮也跟著興起，終於連結成鐵路網滿佈大小車站的台灣鐵道新地圖。

有了鐵道，資訊自然通達，鄉村子弟進城讀書或智識青年再北上深造，是百年鐵道前五十年主要客源。彼時長途列車旅行風氣未開，倒是日

本人來台商旅或洽公者不少。

一九二〇年代以後中等以上學府紛紛成立，中等學校都設在城市，特別是一流學府都集中在台北，如醫學校、師範學校等皆在北部，這兩所學校幾乎吸引了中南部最資優的子弟。醫學校出身的名醫兼社會運動家特別多；師範學校也栽培出不少美術家，是這兩個領域裡眾所公認的事實。台灣第一代智識份子和台灣老輩美術家都有縱貫鐵路長途跋涉的經驗，他們的目的是搭火車，但火車載出他們的成就，也載來台灣文化的累積。

鐵道百年滄桑的後五十年，屬戰後台灣經濟成長期，求學加上求職，以及人口遷徙蔚成風潮，在公路尚未全面暢通的一九六〇、七〇年代，擔綱了城鄉移民的乘載功能。與之學生們求學，大家樂觀其成又備受祝福對比出來的心情，城鄉移民帶著破斧沉舟的決心，離鄉背井去到一個以為可以改變命運的新天地，城鄉移民的心情勿寧是沉重的。



圖2 1943年戰爭中建造的南靖車站。



圖3 南靖車站右側的公用便所，今仍健在，與車站本體搭配非常協調，門前有同材質的屏風設計。



圖4 嘉義車站原本勻稱的建築結構，現在已被突兀的新建遮廊所破壞。



圖5 從站場月台仰望新竹車站，因為不見添加物的電子鐘等，更能感受老車站的原始風貌。

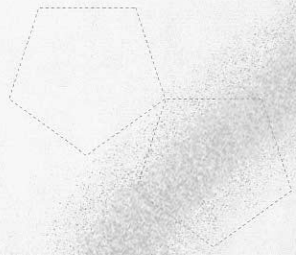
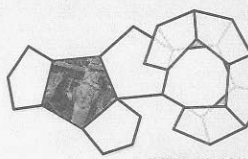
出鄉關是一場賭注，車站在別離情緒中也提供了人生舞台一角。以致於一九六〇、七〇年代潛伏的心緒，二十年後發達了，衣錦榮歸故里，才發現車站已經改建。也唯有獨對悵然，一連串車站情愁才會湧現，是為人們一生中別離與重逢，或失落與邂逅等種種悵然開始在內心浮動。

大抵而言，求學、求職或遷徙，都是從小站往較大車站移動，那麼目的地的體驗也有可能是人生的一次心靈悸動。人生地不熟的恐懼感，處處不順遂的挫折感，到安定下來之後的落著感，這樣的大站有另一種哀歡的情緒，情緒的流露匯成集體的記憶，追撞出心靈衝擊，小站大站的情愁每個人都有一段刻骨銘心的故事。有感傷就有哀愁，昇華為詩情，這就是車站美學的第一步。

台灣車站的變調

車站改建絕對是時勢所趨，但能否與周邊環境取得協調，這樣的思維就大不如從前了。

嘉義南邊有個小鎮南靖，因是糖廠所在地，倒有一座別緻的瓦頂磚造小站——南靖車站。一九四三年興建的南靖站，尚構不到祖父級建築，材料也顯得很新，但是戰爭中落成的小站，除本體建築力求典雅、造型新穎之外，附屬的廁所也按比例成一建物單位，與本體相當協調。最用心的是廁所入口處立一同樣材質的小屏障，理出內外關係，非常符合人性。如果就這樣的思維檢驗一下現存木造車站改建過的盥洗室，無不像龐然大物，根本蓋過了木造驛



站的鋒頭，而顯得不太搭調。

一九三三年建的嘉義車站，亦屬磚造水泥貼盜磚的老站房，造型優美簡潔，屬三〇年代建築主流風格。嘉義車站至今未再改建，對保存鐵道歷史文物實屬難能可貴。但是令人扼腕的是車站前新增一排永久性的遮雨棚，車站建築下半部消失於視線，露頭的上部與之新築的比例、材質、顏色全不對勁。如此為老車站畫蛇添足，是最失敗的例子。

新竹、台中、台南、與高雄皆屬大站，考慮行人安全，開闢地下道是體貼的做法。但常見地下道陰暗、潮濕，文化櫥窗破落不修的窘狀，這樣的櫥窗有還不如沒有。從地下道出入車站，看不到車站建築英姿，也是一大缺憾。可見車站週邊景觀規劃與出入車站的動線，看不出哪個車站成功過。

台中車站建築之精美華麗，台灣無一車站能出其右。二十世紀末的中部大地震震垮了部分建體，目前仍在修復中。然而面對車站的台中客運乘車處，原來的候車亭震塌，至今仍僅以紅白條塑膠布圍成棚架，鬆鬆垮垮，七零八落毫無遮陽擋雨作用，依然攤在雄偉的台中車站前，還不知將到幾時？

車站就是車站，它的位置與形式一看便知，何必一定要用統一的霓虹燈箱架上古老建築的頂端，完全不顧與車站本體的協調性。其實大可不必用說明性這麼強的方式來標示，古老火車站建築的悲哀，就是今人用燈箱和電子鐘把格局破壞殆盡。

台中車站20號倉庫的再利用，或可挽回車站美學的迷失。20號倉庫原是廢棄的鐵道倉庫，台中車站貨運量少到早已用不著那麼多倉庫，她們坐落於站場一隅，屬鐵道文化建築的一部分。當初的設計也有站場整體性的思惟，所以保留下來並不礙事。今重新規劃的20號倉庫藝術村，在動線上已經與站場分開，安全無虞，但趁機讓人們藉著看畫展親近鐵道，或用鐵道網傳遞文化網，是運用鐵道閒置空間，帶動車站美學認知的新起點。

我們還沒有一座車站成為美術館的例子，但已有鐵道倉庫轉型藝術村的模式，車站美學就從這裡開始吧！■

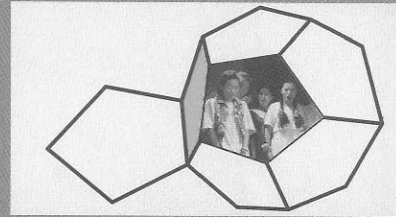


圖6 宏偉的台中車站彩架電子鐘與招牌燈箱似乎是多餘的。



圖7 台中車站20號倉庫今貌。

Education



The Development of Theatre
in Education in Taiwan