

回首鐵支路： 大高雄鐵道百年的故事

文／圖 李文環、王遠謀

西元1829年英國人史蒂芬生（George Stephenson, 1781～1848）發明火車之後，掀起了人類歷史上巨大的陸路交通革命。此後，鐵道無止盡地在世界各地蔓延開來，它穿過森林、越過沙漠、跨過河流、翻山越嶺；一列列的火車載運著人流和物資呼嘯而過，汽笛所到之處，為千百年來緩慢推進的大地帶來天翻地覆的鉅變。

穿越城市的火車

今年（2011）5月7日上午11：00，高雄市立歷史博物館舉行了一場令全國鐵道迷興奮不已的「穿越城市的火車——高雄臨港線動態場景模型展」開幕式，主辦單位邀請了一些在地文史工作者與鐵道模型專家共襄盛舉，在充滿鄉土懷舊的音樂中，與會者共同隨著旋律，遙想高雄當年，港口火車和輪船汽笛此起彼落的盛景，悠悠前塵，令人不禁神往。

開幕式在高雄市立歷史博物館館長致詞後，正式掀開序幕；現場展出中最令人驚艷的，莫過於首度以N規（1：150）打造的全國最大18坪「高雄臨港線環狀動態鐵道場景模型」。它特別採用國際鐵道場景標準規格製作、軌道鋪設總長超過22,500公分、160棟精心製作的場景建物、超過150個人型模型、並以特殊工法製作出生趣盎然的各地景



高雄臨港線動態場景模型展（王遠謀攝）

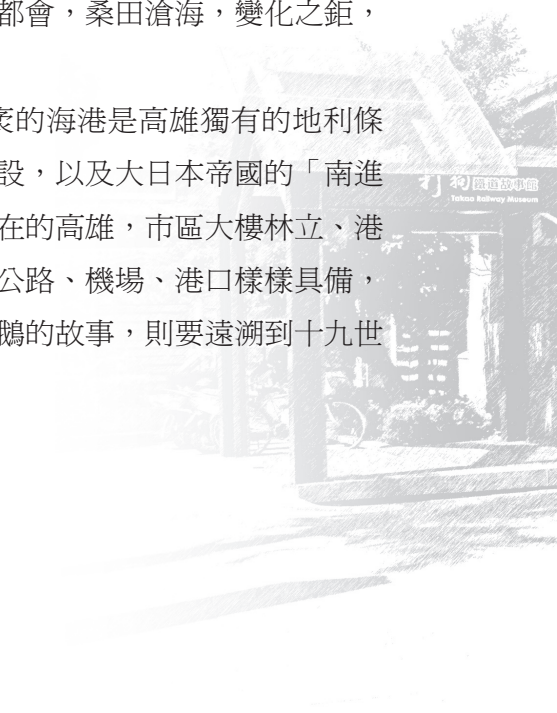
致，總製作工時超過1,500小時，堪稱國內鐵道模型的曠世鉅作。整座模型將高雄市許多重要古蹟、歷史建築、經典地標和鐵道文化資產鉅細靡遺地呈現在觀眾面前，包括：高雄車站、高雄港站、扇形車庫、北號誌樓、南號誌樓、紅橋、香蕉棚、玫瑰天主堂、前鎮調車場和舊高雄市政府（今高雄市立歷史博物館），讓參觀者透過火車模型的疾駛過程，來趟高雄臨港線之旅，對高雄的城市建設發展歷史及豐富的文化資產有更深的認識。

現場另一展區還有林松雄老師製作的G規（1：22.5）鐵道場景，以及許多國內鐵道場景收藏家歷來珍藏的各式鐵道場景、攝影名家遠赴海外拍攝的輕軌攝影展……。這真是一場鐵道文化的豐碩饗宴，也是高雄臨港線風華擬像再現的展演，更是鄉土教學、親子教育和鐵道迷觀摩學習最棒的地方，歡迎所有對高雄地方文史或對鐵道模型有興趣的朋友一起前來，讓我們一同隨著小火車穿梭時空，漫遊高雄臨港線，重溫那一段城市發跡的流金歲月。

醜小鴨變天鵝

提起高雄臨港線，自然就令人想起高雄的城市發展過程和臺灣的鐵路建設歷史。高雄可說是近百年來臺灣發展最迅速的城市，1901年當時還叫「打狗」的高雄不過是個三千餘人的小漁港，到了1990年，人口卻已突破140萬人，已經是臺灣第一大港、第二大城市。2010年12月25日，高雄市與高雄縣正式合併，人口數竄升到277萬人。縱觀百十年來的光景，昔日那個打狗小漁村，已經成為巍然的高雄大都會，桑田滄海，變化之鉅，著實令人浩嘆！

高雄的發跡有其天時與地利。優越的地理位置和廣袤的海港是高雄獨有的地利條件，日治時期臺灣總督府推動一系列交通、運輸現代化建設，以及大日本帝國的「南進政策」等，在此因緣際會下，帶動了高雄的迅猛發展。現在的高雄，市區大樓林立、港口汽輪穿梭、工業區煙囪高聳，火車、高鐵、捷運、高速公路、機場、港口樣樣具備，所有現代化城市的組合元素應有盡有，而她從醜小鴨變天鵝的故事，則要追溯到十九世紀談起。



火車來了

火車大大提高人和商品的空間移動性，人類生活也因而發生鉅變，近代國家莫不以興築鐵路做為現代化建設的首要工程。即使古老而守舊的近代中國，在不敵西方列強的船堅炮利下，十九世紀末也接受了這個洋玩意兒，儘管當時多數的中國人仍認為鐵路會破壞風水，但，畢竟是形勢比人強，1881年唐胥鐵路開啓近代中國鐵道的新紀元。

當時仍由清廷統治的臺灣，在首任巡撫劉銘傳的倡議下，也於1887年開始興建鐵路，1891年他剛完成了大稻埕至基隆全長28.6公里的路段後告老還鄉；後來的新任巡撫邵友濂在延續完成大稻埕至新竹的路段後，就宣布停建。不過，這是臺灣鐵路建設的濫觴。

1895年日本領臺，爲了軍事運輸、配合作戰所需，先後成立「臺灣鐵道線區司令部」、「臨時臺灣鐵道隊」以爲管轄、鋪設與改建鐵路之運作。至1897年3月，臺灣鐵路擺脫軍事管理，回歸一般運輸營運。1899年5月，日本鐵道局工程師長谷川謹介在民政長官後藤新平的邀請下來臺，擔任「臨時臺灣鐵道敷設部」的總工程師，在他的帶領下，開啓縱貫鐵路的建設工程。1908年4月基隆至打狗的縱貫鐵路全線完工，臺灣鐵路邁入了歷史新頁。

空間移動革命

臺灣縱貫鐵路大幅擴大清代既有的鐵道線，它是連通臺灣西部重要城鎮的交通大動脈，也大幅提昇南來北往的時間效能，爲近代臺灣開啓第一次空間移動的革命性轉變，這樣的轉變同時改變了臺灣島內的城市風貌。清代臺灣有所謂：「一府、二鹿、三艋舺」，這些都是拜海運或河運所興起的港口城市；鐵路運輸勃興後，鐵路沿線的城鎮相繼受到影響，如新竹、臺中、彰化、嘉義。此外，鐵路提高人口、產業與物資的遷移，西部沿海物資透過火車迅速轉運，而海陸匯集的兩端點——高雄和基隆，也成爲這條交通大動脈上的南北吞吐港，換言之，港口與鐵道奠定了高雄往後發展的重要基礎。

打狗的鐵道往事

長達404.2公里的臺灣縱貫鐵路工程是南、北同時進行的。南部鐵路工程於1899年9月開工，由打狗依序往北推進，同時由向東修築通往九曲堂的鳳山支線。1900年11月打狗

至臺南路段完工，並設置打狗臨時停車場（位於今日鹽埕區北斗街），正式對外營運。1901年底橋仔頭製糖所落成，隔年正式運轉，現代化製糖產業擴大鐵路運輸的需求。不僅如此，隨著南段鐵路逐年向北、向東修築，打狗臨時停車場也擴大集貨的腹地範圍，因而百貨雲集，站內設備不敷使用。然而，打狗築港遲遲未能落實，以致海陸運輸倍感吃緊。鐵道部深感打狗臨時停車場有擴建之必要，1904年開始疏濬打狗港內泥沙填築海埔新生地，一方面在此新建打狗停車場，並修築試驗性現代化碼頭，1907年完工，使打狗邁入海、陸聯運的新紀元。隔年（1908），鳳山支線與縱貫鐵通車，打狗停車場也完成遷建，又名打狗驛，亦即今日的高雄港站。1910年4月間，鳳山支線從九曲堂聯結至蕃薯寮（旗山）、瀾濃（美濃）的五分車鐵路也通車，1914年下淡水溪舊鐵橋完工，鳳山支線跨越下淡水溪（今高屏溪）進入屏東平原。如此，以打狗驛／打狗港為客貨集散中心的鐵路運輸網延伸至沿山地區和屏東平原。1920年打狗驛更名高雄驛，乃是日治時期南臺灣海陸雙棲的客貨運輸中心。



昔日打狗驛的打狗鐵道故事館（王遠謀攝）

終日治時期，高雄港歷經三次築港工程，港埠規模已經來到苓雅寮一帶（今新光碼頭），苓雅寮以南至前鎮之間的臨港區也於1930年代陸續成為重工業區，包括：石油儲存槽、製鋁工場、臺灣鐵工場、臺灣窯業工場、臺灣肥料工場、臺灣畜產工場、旭電化工場、南日本化學工場等，高雄市可說是臺灣最早也是最重要的重工業重鎮。當時為了輸送這些位於高雄港東岸工業生產線的原料和產品，從高雄驛拉出一條鐵路跨越高雄川（今愛河）沿著碼頭經苓雅寮來到前鎮的貨運鐵路線（今成功路段），這是高雄市最早的臨港線鐵路，它可是肩負現代化重工業運輸的使命。在1941年新高雄驛（今高雄願景館）落成之前，臨港線鐵路向東北延伸一條弧形鐵路線（今凱旋路段），最後並連至縱貫鐵路。如此，縱貫線與臨港線在高雄市結構成一環狀鐵路網，是為今人所謂的第一臨港線鐵路，同時也是臺灣最規模大的都市環狀鐵路，其鐵路主幹沿線串接眾多的產業支線，有如微血管般地深入高雄的各大廠區與倉庫，為高雄的經濟發展立下汗馬功勞。

日治時期的高雄市，一方面發展太過迅速，二方面高雄驛站前腹地與道路受到侷限，蓬勃的客貨運輸量使得車站不敷使用，鐵道部於是在大港埔庄興建新高雄驛，1941年落成啟用，主要負責旅客運輸，不過，舊高雄驛依然是海陸貨運的樞紐。二次大戰期間，舊高雄驛被美軍轟炸機炸毀。戰後，1947年重建而為今日的建築樣貌，是為今日的高雄港站。

1958年至1968年間，政府展開高雄港擴建工程，疏濬港內淤泥填築興建中島商港區、第二貨櫃中心、第三貨櫃中心、前鎮漁港等用地，後來並陸續這些地區創建高雄加工出口區、前鎮漁港、臨海工業區、中國鋼鐵公司、中國造船公司等，而這些產業正是締造臺灣經濟奇蹟最重要的基底。鐵路局為了輸運這些重要貨運，在既有的臨港線上延伸興建中島支線（沿擴建路）、草衙支線（沿漁港路）和小港支線（沿中山路）等，這三條支線結合日治時期的環狀鐵路網再匯集於高雄港站，是為所謂的第二臨港線。無論第一或第二臨港線鐵路，高雄港站仍扮演著貨物運輸的主要樞紐，事實上它是縱貫線、鳳山支線和臨港線的交會處，有著全臺最複雜的鐵路系統，設有南、北兩棟號誌樓來控制複雜的鐵道變換，目前僅剩北號誌樓留存至今。北號誌樓機房和機具都是日治時期的遺留，其功能與安全控制絲毫不輸給現代科技。目前高雄港站已由高雄市政府文化局認養，並委由中華民國鐵道文化協會進駐成立「打狗鐵道故事館」，裡面陳列許多難得的鐵道文物和設備，可是遐思百年鐵道文化的好所在。

惜別「哈瑪星」

1908年打狗第一期築港工程開啓，1912年完工，日本人將疏浚打狗港航道的淤泥填築出七萬坪海埔新生地——湊町，亦即今日的哈瑪星。哈瑪星東鄰縱貫線、南濱打狗港，西、北兩側緊倚壽山而爲一口袋型社區，雖然腹地狹小，聯外道路也受到侷限，不過，打狗港和打狗驛兩項現代化設施交織構成著名的濱線（はません），此一海陸交通線是當時主要運輸動脈，後來被臺灣人音譯爲哈瑪星而爲穿越時代的空間記憶。在1939年9月高雄市役所搬遷至榮町（今高雄市立歷史博物館）之前，哈瑪星不僅是南臺灣海陸運輸重鎮，更是當時高雄市政治、經濟、教育、文化的核心，人文薈萃、繁華一時。除了火車站——打狗驛之外，還有高雄市役所（今代天宮）、警察署（今永光行）、山形屋書局（今臺貳樓）、郵便局、臺灣銀行支店、三十四銀行支店、商工銀行支店、愛國婦人會社（今紅十字育幼中心）、高雄振武館、打狗尋常高等小學（今鼓山國小）、打狗魚市場（鼓山漁市場）、公設市場等，此外商號、醫院和旅舍林立，儼然是高雄最現代化的核心。1927年8月西子灣隧道完工，哈瑪星連通西子灣海水浴場和壽山公園（臺灣八景之一），意味著政經工商活動空間和休憩空間完美結合，勢必構成豐富的歷史記憶和故事，將是哈瑪星重塑都市人文價值的最佳憑藉。

高雄鐵道建築遺產

百年來高雄鐵道文化遺留諸多的建築遺產，除高雄港站和舊高雄火車站（今高雄願景館）是最令人耳熟能詳之外，三塊厝驛和前鎮車場扮演重要角色卻不爲人們所知悉。

三塊厝驛位於今日三鳳中街北側的三德西街三巷八號。該站完成於1908年，是鳳山支線的第一站，原僅是招呼站。隨著旗山線五分車於1910年通車，運輸業務量漸增，始於1912年配置站員，並設置車站站體及附屬建物（如月台）。站體建築形式是木構造日式建築，屋部構造爲和式小屋組與洋式小屋組所搭建而成，整體而言，寄棟造與切妻造正交組合而成的屋頂是爲主要特徵，牆面是木構架，構造內爲編竹夾泥牆，外牆再釘以雨淋板。1912年之後，重要工場如興南工司、高雄酒精株式會社、東洋製罐株式會社、大江組石灰窯、打狗第二火力發電廠等相繼設立，以及早於1902年於三塊厝郊創設的臺灣煉瓦工場（前身爲鯨島煉瓦）等，使得三塊厝人口快速增加，也帶動三塊厝驛在旅客和貨物的運輸量，因而繁榮一時。隨著1941年大港埔庄的新高雄驛啓用後，三塊厝驛的



功能才被取代而沒落。1962年三塊厝站停辦客運業務改專辦貨運，1996年高雄港站至高雄火車站間的屏東線鐵路拆除後，三塊厝站也逐漸荒廢，甚至連站內的小月台也遭拆除的厄運。幸好，2004年4月被指定為市定古蹟，期能早日修復以恢復昔日的丰采。

舊高雄火車站這棟建築物創建於1941年，由臺灣總督府交通局建築係所設計，清水組施工。它是臺灣西部各大車站中最後完成的，因此擁有其他車站所沒有的特色。構造上，它是一座鋼骨鋼筋混凝土造；造型式樣上，它屬於所謂的日本帝冠式樣，中央門廳挑高兩層並設有塔屋，上為日本傳統四角攢尖頂屋頂，這是此建築主要造型特徵。站體啟用後，完全取代三塊厝驛和舊高雄驛的旅客運輸功能，2002年因高雄市捷運工程而往東南遷移數十公尺，未來俟三鐵共構工程完成後將移回原位，成為兼具歷史意義及現代運輸功能的高雄地標，目前被登錄為歷史建築，暫定為高雄願景館。

前鎮車場，這是座位於凱旋路東側、介於二聖路和三多路之間的龐大鐵路基地，約於1970年代初啟用。它是鐵路局南部最大的貨物列車整編基地，是鐵路電氣化最南端，在鐵路運輸功能上與高雄港站有異曲同工之趣，特別對於第二臨港線貨物列車的調度，可說扮演樞紐的角色，默默為臺灣經濟起飛做出貢獻。2005年10月20日起，高雄港站到開貨物列車，全部改由前鎮車場到開。2011年1月24日第二臨港線從剛健鋼鐵公司開出最後一班到前鎮車場的列車後，第二臨港線也結束營運。至此，從日治時代所興建的環狀鐵路網全部結束營運，而如此珍貴的鐵道文化遺產尚有待釐清、重建、保存與運用。

同樣精彩的支線遺產

下淡水溪鐵橋，這是日治時期鐵道部為了使鐵路跨越下淡水溪（今高屏溪）所興建的橋樑。設計監造者是日本技師飯田豐二，歷經八年於1914年完工啟用，直至1986年才功成身退，隨之面臨被拆除的命運。後經地方人士奔走而於1997年被指定為國家二級古蹟。橋樑全長1,526.16公尺，有23座橋墩和首尾基座都是以磚材包覆花崗石堆砌而成。鐵橋結構上部是鋼桁架，橋面共鋪設四條鐵軌，當時號稱東南亞第一長橋。1914年通車後，連通鳳山支線和潮州支線，對於屏東和高雄之間的交通大大助益。至於總工程師飯田豐二，他是日本靜岡縣人，卻在工程完工之前1913年6月因感染瘧疾而病逝，得年40歲。死後由好友小山三郎等人集資於九曲堂火車站北100公尺處建紀念碑一座，以資紀念。



旗山車站（王遠謀攝）

旗山車站座落旗山鎮街中山路底，亦即日治時期的蕃薯寮驛或旗山驛，約創建於1912年後不久。這座小火車站不大卻有著濃濃的巧思。八角尖頂彷彿拉起有如童話世界裡的小屋，三角形屋頂隱約構繪成西式尖塔，滿溢著洋味氣息；同樣是三角形，另一側是從日式屋瓦中透出來的樸素三角形山牆，甚至，骨架裡儘是日本傳統的木構造，搭配著當時相當流行的「褲腰屋根」。如此一來，整體建築構成一種獨特而多重視覺享受的和洋混搭式樣，至今仍格外顯得輕巧與別緻。如此巧思的建築物出自高砂製糖株式會社，1909年他們為了解決旗尾製糖所的交通問題而修築旗尾到九曲堂的五分車鐵道。鐵道於1910年完工，除了提供旗尾製糖所的交通所須外，對蕃薯寮本街（今旗山）更是大大開啓聯外交通的正面效益，深具劃時代的意義。進入1930年代，著名的旗山香蕉就是仰賴五分車集散，再由旗山驛輸送到高雄港。隨著地方的繁榮，往來旗山街的旅客也大幅增加，最高曾達每年50多萬人。戰後，隨著香蕉產業於1966年達到巔峰後轉趨沒落，客貨載運量驟減以及維修問題等等，終於1978年全面停駛，四年後更拆除所有鐵道，只

剩下旗山車站孤立往來的車流中。後來，都市開發與文資保存爭議不斷，甚至火車站被火燒四次，幾經多次波折，終於在2005年被登錄為歷史建築，2009年修復，現為地方展覽館。

後記

從1900年打狗至臺南鐵路開通營運開始，大高雄鐵路發展已經有111年的歷史，百年高雄的崛起實與現代化鐵路、港口結合息息相關，背後隱含兩代政府在臺的經濟發展藍圖。在臺灣總督府刻意經營之下，高雄崛起之迅速，著實令人驚訝！也為往後百年高雄的發展打下深厚的根基。然而，在現代化便捷的鐵路交通網伴隨櫛比鱗次的工業廠區，高雄已經被構築成為一龐大的現代化生產性空間，多年來吸納大量的外地移民與勞工，繁忙的高雄有時緊湊地令人驚悸，幸耶？都市發展與繁榮只是幸福的指標？眾所皆知，高雄過去百年也因過度仰賴生產性工業而付出代價，汙濁的空氣和水質，不幸耶？這是否是近代工業化的共同宿命！不過，回顧大高雄鐵道的百年歷史，當鐵道與相關產業的空間逐漸成為可以討論、緬懷，甚或回顧與記憶的文化議題時，應該就是我們可以更成熟面對歷史過去的時候了。