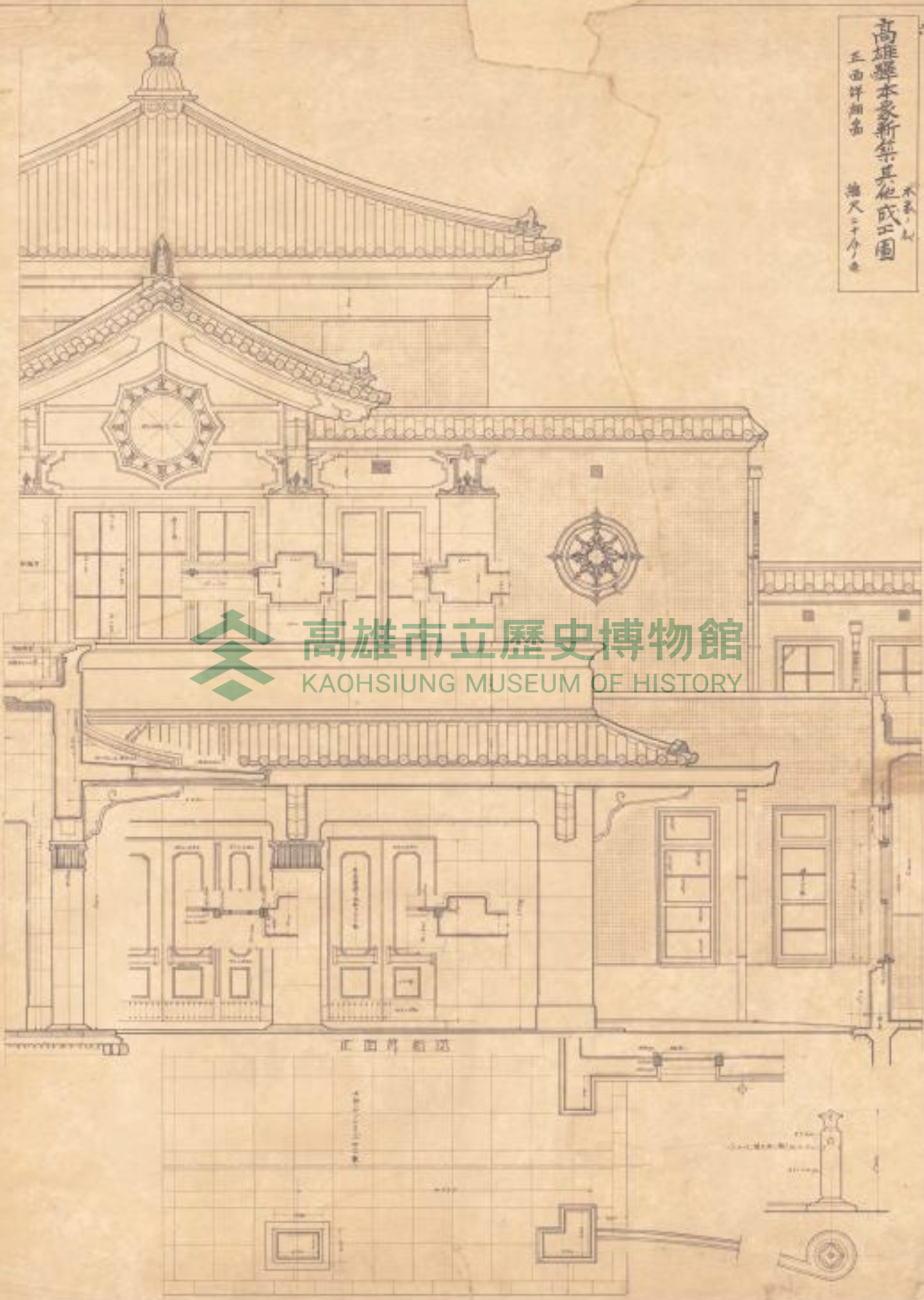


高雄縣本縣新築其他成工圖
正西詳細圖
繪大二十分一毫



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

由《高雄驛本家新築其他成工圖》 認識高雄火車站

撰文／國立成功大學博物館助理研究員 蔡侑樺

摘要

今日的高雄火車站奠基於 1937 年至 1941 年期間高雄驛的遷建，原本的高雄驛位於今哈瑪星地區、打狗鐵道故事館的北側。1930 年代，高雄驛的上、下車旅客人次突破百萬人，原有站體不敷使用；又伴隨高雄市人口與市街區快速擴張，舊驛站不僅地理位置偏西、其腹地狹小亦無法滿足擴建需求。最遲至 1935 年已決定將新高雄驛遷建現址，於 1937 年 12 月 15 日舉行地鎮祭、1941 年 6 月 20 日舉行竣工式，是帝冠式樣建築的代表建築之一。

然而，為進行鐵路地下化工程，2002 年僅保留車站「玄關」及「廣間」，並暫時拉牽至原址東南側。地下化工程完成之後，被保留下來的「玄關」及「廣間」於 2021 年重新被拉遷回原址前方，將作為新車站地下入口前的歷史導覽設施。為了解這座車站的建築價值，原藏於鐵道部及鐵路管理局的《高雄驛本家新築其他成工圖》，成為理解這座車站的重要史料之一。本文即透過盤點這些圖面，並根據圖說與現存的「玄關」、「廣間」作比較，討論車站的建築特質。

經盤點整理後發現，現存的原有圖紙共有 50 枚，若計入戰後重繪的正立面圖暨剖面圖，則有 51 枚，含蓋基本的平面、立面、剖面、結構、水電、細部大樣等圖面。除可藉由圖面認識高雄火車站原有平面格局、立面計畫、建築構造之外；經與現況比對，可發現屋頂之屋瓦配置與圖面有部分差異，此差異現象，或許與臺、日兩地不同建築文化之相互交流有關。

關鍵詞：高雄火車站，帝冠式樣建築，鐵道建築圖

投稿日期：2021 年 9 月 22 日
接受日期：2021 年 10 月 18 日



A Study of the 1937-1941 Built Kaohsiung Railway Station and the Old Blueprints

Yu-Hua Tsai

Assistant Researcher, National Cheng Kung University Museum

Abstract

The 1937-1941 built Kaohsiung Railway Station is one of a representative building of the Teikan (Imperial Crown) Style in Taiwan. However, in order to carry out the underground railway project, in 2002, the authority only retained the “carriage porch” and “entrance hall” of the station, and temporarily pulled it to the southeast side of the original site. After the completion of the underground project, the preserved station volume is relocated to the front of the original site in 2021, and will be used as historical guide facilities in front of the underground entrance of the new station.

In order to understand the architectural value of this station, the old blueprints originally collected by the Ministry of Railways and the Railway Administration have become one of the important historical materials. This article discusses the architectural characteristics of the station by studying these drawings and comparing them with the existing buildings based on the drawings.

After checking and sorting, it was found that there are 50 original blueprints in total. If included in the front elevation and section drawings redrawn in 1948, there are 51, covering basic planes, elevations, sections, structures, water and electricity, and the details. These drawings are enough to give a better understanding of the old Kaohsiung Railway Station. In addition, after comparing with the current building and the blueprints, it can be found that the roof tile configuration is partially different from the blueprint. This difference phenomenon, perhaps is related to the mutual exchange of different architectural cultures between Taiwan and Japan.

Keywords: Kaohsiung Railway Station, Teikan (Imperial Crown) Style, Blueprints of Railway Stations

- 壹、前言
- 貳、新高雄驛的誕生
- 參、圖面保存概況與內容概述
- 肆、高雄驛建築特質
- 伍、結論

壹、前言

帝冠式樣的高雄驛（高雄火車站）是臺灣建築史上的重要代表性建築之一，興建於 1937 年至 1941 年之間。所謂帝冠式樣，指的建築技術與風格逐漸轉向現代主義之際，因民族主義思想，致使在現代建築的基本框架構造下，利用屋頂造型、細部裝修表現所謂的「東方趣味」。然而，為進行鐵路地下化工程，2002 年僅保留車站「玄關」



圖 1 僅存的高雄驛玄關、廣間（蔡侑樺 2016 年攝）

及「廣間」，並暫時拉牽至原址東南側（圖 1）。地下化工程完成之後，被保留下來的「玄關」及「廣間」於 2021 年重新被拉遷回原址前方，將作為新車站地下入口前的歷史導覽設施。

為更深入了解這座車站的建築價值，原藏於鐵道部與鐵路管理局的相關建築圖面，成為理解這座車站的重要史料之一。尤其藉著劉舜仁 2018 年所執行的「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」，將部分建築圖面攤平、數位化、並予以整理，不僅可延長圖紙之壽命，也使圖紙研究，更為方便可及。《高雄驛本家新築其他成工圖》，即是該計畫下攤平且數位化之一套圖紙。所謂「成工圖」，指的應是建築物付諸施工前完成之建築圖說。該套圖說可視為是實體史料之外，解析高雄驛原貌的第一手資料。

本文因此將對整套圖說作一定之盤點與解析，包括掌握圖紙上各種戳印與記號，

並針對圖面內容，討論高雄驛之建築特質，包括原有空間格局、構造概樣貌等，並與現存的「玄關」、「廣間」作比較。不過在進入圖面解析之前，仍將透過其他文獻爬梳，整理高雄驛的興建歷史，作為討論建築特質的輔助資料。

貳、新高雄驛的誕生

在 1941 年這座高雄驛落成之前，所謂的高雄驛並非位於今日高雄火車站的位置，而是與今「打狗鐵道故事館」相鄰。舊高雄驛落成於 1908 年 9 月 15 日，¹ 位於今哈瑪星地區，該區域係由填海造陸而成，1912 年以後逐漸成為打狗（高雄）市街中心，不過至 1930 年代，因高雄市人口與市街區快速擴張，舊高雄驛的上、下車旅客人次突破百萬人（1933 年達 1,033,721 人次），此不僅導致原有站體空間不敷使用，舊驛對於新市街區來說地理位置偏西，加上腹地狹小無法滿足擴建需求，因而有了遷站計畫。²

由圖 2 呈現新、舊高雄驛的分布位置，新高雄驛（高雄火車站）位於都市計劃街區中央，但依鐵道線路位置而略為偏北。根據《臺灣日日新報》報導，臺灣總督府交通局鐵道部人員曾於 1935 年在大港庄附近勘查（舊大港聚落位於今火車站東北方約 1 公里處），地方上已有高雄驛將遷移的傳聞，因而造成地價暴漲。³ 鐵道部也在 1935 年度編列 50 萬圓預算，先行辦理部分用地徵收工作。⁴

1 臺灣總督府鐵道部・〈打狗停車場改築〉，收於臺灣總督府鐵道部編・《臺灣鐵道史 中卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 457-458。

2 李文環・〈高雄火車站的歷史文化研究〉，收於徐明福計畫主持・《高雄市歷史建築「高雄火車站」修復及再利用計畫》（高雄：高雄市政府文化局，2017），頁 26。

3 〈高雄驛の移轉を見越して 土地思惑者らが暗躍 一圓半位の土地が月餘で 八、九圓に暴騰〉，《臺灣日日新報》日刊（1936 年 3 月 12 日），第 5 版。

4 〈三ヶ年繼續で 臺北驛を改築 高雄驛と共に特別議會に提出 總工費は四百九十萬圓〉，《臺灣日日新報》日刊（1936 年 4 月 5 日），第 5 版。



圖 2 新、舊高雄驛位置圖

資料來源：底圖為〈高雄市街計劃圖（1937）〉，截自中央研究院人社中心 GIS 專題中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。

但若非獲得日本帝國議會通過預算，鐵道部應該無法動支預算進行新驛建築工程。新建高雄驛的預算，與一般被稱為第三代臺北火車站的臺北驛新建預算同時向 1936 年的帝國議會特別議會提出（圖 3、圖 4）。前者最初編列預算 279 萬圓，預計分三個年度（昭和 11 年度至 13 年度〔1936 年 4 月至 1939 年 3 月〕）分別支出 110 萬、110 萬及 59 萬圓，辦理用地徵收及驛站新建工作（不包含 1935 年度支出的 50 萬圓）。臺北驛方面的預算

則為 220 萬圓，同樣包含土地徵收與建物興建費用。⁵ 實際通過的高雄驛相關預算為 250 萬圓，其經費除將支出於新高雄驛興建外，也包含將舊高雄驛改為貨物驛，以及田町驛及岸壁線鐵路之改良工程。⁶



圖 3 1980 年代左右高雄火車站照片

資料來源：作者不詳，〈高雄火車站〉，高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2015.005.338。



圖 4 第三代臺北驛

資料來源：翻攝自臺北市役所，〈臺北市概況〉（昭和十五年版）（臺北：臺北市役所，1940）。

高雄 KAOSIUNG MUSEUM OF HISTORY

整個昭和 11 年度進行的工作主要為土地徵收及整地作業，兩位大地主分別為劉清雲及林迦，均不滿意政府提出的徵收價格。當時甚至邀請臺南州政府及高雄警察署署長工藤哲平出面，分別與林氏、劉氏交涉，直到 1936 年 6 月才獲得解決。⁷ 緊接著為辦理高雄驛新建工程，鐵道部於 1936 年 6 月 30 日在高雄開設改良事務所，該事務所隸屬鐵道部改良課下，由改良課技師坂本敏一擔任高雄改良事務所所長。⁸ 另一位工務課技師宇敷赳夫在此時也兼任改良課技師，並擔任工務課建築係係長。⁹ 1937 年 12 月 15 日舉行新高

5 〈三ヶ年繼續で 臺北驛を改築 高雄驛と共に特別議會に提出 總工費は四百九十萬圓〉，第 5 版。

6 臺灣總督府交通局鐵道部，〈臺灣總督府鐵道部 第三十八年報〉（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1937），頁 73。

7 〈新高雄驛の敷地 土地收用規則適用か 臺南州當局の斡旋も效なく 所有者が頑張るので〉，〈臺灣日日新報〉日刊（1936 年 4 月 8 日），第 7 版。〈高雄驛用地 買收略完 著手最後調査〉，〈臺灣日日新報〉夕刊（1936 年 6 月 12 日），第 4 版。

8 〈高雄驛改良事務所設置さる〉，〈臺灣日日新報〉日刊（1936 年 7 月 1 日），第 7 版。臺灣總督府交通局鐵道部，〈臺灣總督府鐵道部 第三十八年報〉，頁 5。

9 臺灣總督府，〈昭和十一年七月一日現在 臺灣總督府及所屬官署職員錄〉（臺北：臺灣總督府，1936），頁 220、226。臺灣總督府交通局鐵道部，〈昭和十一年十月二十日 臺灣總督府交通局 鐵道職員錄〉（臺北：臺灣總督府交通局，1936），頁 20、23-24。

雄驛開工典禮（地鎮祭）時，鐵道部即由坂本、宇敷兩位技師代表參加。¹⁰

坂本敏一係於 1929 年 3 月畢業於東京帝國大學土木工學科，畢業後即任職鐵道部改良課，1932 年 11 月升任技師。¹¹ 宇敷赳夫則於 1916 年 3 月畢業於名古屋高等工業學校建築科，歷任臺灣總督府營繕課技手、新竹州技師、臺南州技師，於 1929 年 12 月就任交通局技師。根據其履歷，1931 年擔任鐵道部改良課松山建築派出所主任、1936 年 6 月 16 日任工務課建築係長兼改良課工事係勤務、1939 年兼任臺北改良事務所所長等等。在 1941 年辭官之前，宇敷技師應該就是鐵道部內主導建築工程的第一號人物。¹²

1937 年 8 月 9 日左右，高雄驛的設計應該已經完成，在《高雄驛本家新築其他成工圖》的其中一枚圖面中，可見到「調製月日：昭和十二年八月九日」字樣（圖 8）。根據圖面內容並對照高雄市立歷史博物館典藏之《工事竣功報告書》文獻影本，當時高雄驛本家至少包括驛本家、事務所、公共廁所及月臺四個部分，詳如後述。新建工程由清水組承攬，1937 年 10 月 26 日契約正式生效，1937 年 12 月 15 日舉行開工典禮，出席典禮者除了鐵道部兩位技師外，也包含高雄州知事內海忠司、高雄市尹宗藤大陸、高雄要塞司令部部員遠藤秀人大尉、高雄州會議員高橋傳吉、以及清水組臺北支店長土井豐吉等人。¹³ 開工後不久，於《臺灣日日新報》報導中登出新高雄驛透視圖（原文寫作「模型」），象徵當時社會對新高雄驛的期待（圖 5）。



圖 5 1938 年 1 月 9 日刊登在《臺灣日日新報》的高雄驛透視圖
資料來源：〈新高雄驛（模型） 目下工事中的もの〉，《臺灣日日新報》日刊（1938 年 1 月 9 日），第 5 版。

10 〈新高雄驛 地鎮祭 きのふ嚴修さる〉，《臺灣日日新報》日刊（1937 年 12 月 16 日），第 5 版。

11 「坂本敏一任臺灣總督府交通局技師、官等、俸給」（1932 年 12 月 1 日），〈昭和七年十月至十二月臺灣總督府公文類纂高等官進退原議〉，《臺灣總督府檔案·進退原議公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010072072X002。

12 「宇敷赳夫（任工業研究所技師；二等；依願免本官；賞與）」（1941 年 5 月 1 日），〈昭和十六年五月臺灣總督府公文類纂高等官進退原議〉，《臺灣總督府檔案·進退原議公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010111083。

13 〈新高雄驛 地鎮祭 きのふ嚴修さる〉，第 5 版。

但 1936 年日、中之間的矛盾正在擴大，對照《臺灣日日新報》報導，可知 1936 年年底因軍備擴充，導致金屬缺乏，致使鋼筋價格飆漲 130%（13 成）。高雄市區另一棟帝冠式樣建築高雄市役所（今高雄市立歷史博物館）正出現 7 萬圓的資金缺口，估計高雄驛總工程費亦需提高將近 10 萬圓。¹⁴ 因資金上的缺口，使得臺灣總督府必須增加興建預算與時程。1937 年度，在帝國議會的支持下，高雄驛的建設預算已由原來核定的 250 萬擴充至 305 萬圓，並將完成期限由三年延長為四年。¹⁵

即使增加預算，因 1937 年 7 月 7 日中日戰爭爆發，在戰爭期間動工的新高雄驛，必然持續遭遇材料調度上的問題。最終雖未影響驛站本體建設進度，仍影響保安設備（如運輸訊號、鐵路運行管理系統等）及軌道工程相關建設工進，因此於 1939 年又將預算執行期限延長一年。¹⁶ 主體建築雖在昭和 14 年度的期限內於 1940 年 3 月 30 日完工，¹⁷ 部分預算甚至延長至昭和 16 年度才執行，包括完成保安設備工程，並執行驛前鋪面工程等。¹⁸ 是以新高雄驛直到 1941 年 6 月 20 日舉行啟用儀式，由長谷川清臺灣總督親臨主持。¹⁹

根據 1940 年 5 月作成的《工事竣功報告書》文獻，高雄驛本家包含驛本家、事務所、公共廁所及月臺四個部分，總工程費為 34 萬 9 千餘圓，總建築面積 3,084.95 坪、總樓地板面積 3,146.40 坪。其中本家及事務所為鋼骨鋼筋混凝土造、月臺採用舊鐵軌施作、公共廁所則為磚造。設計者署名交通局鐵道部，現場兼造包含玉井和夫技手等三名，算料計工者為藤塚義一、田中昌一兩位。清水組方面由土井豐吉的繼任者栗原榮次為代表，現場主任為荒瀨彥侑，現場人員則有塗木文夫、中山久治、村田十郎、力丸一榮等人。材料包括鋼骨、鋼筋、混凝土等均為官給，磚塊由臺灣煉瓦株式會社供應，磁磚、防水材料等供應商為堀內商會，另由淺野スレート提供石棉板屋瓦（スレート）等等。

另外在備考欄中，說明施工過程中並未發生事故，但因為在中日戰爭爆發之後施工，

14 〈鐵類建築材料昂騰 高雄市街及高雄驛 新築工費各不足數萬圓〉，《臺灣日日新報》日刊（1937 年 1 月 23 日），第 12 版。

15 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府鐵道年報 昭和十二年度》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1938），頁 79。

16 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府鐵道年報 昭和十三年度》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1939），頁 95-96。《臺灣總督府鐵道年報 昭和十四年度》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1940），頁 92-93。

17 「工事竣功報告書」收於高雄市立歷史博物館典藏文獻《清水建設在臺完成之建築史料一冊》中。清水建設株式會社，〈清水建設在臺完成之建築史料一冊〉（時間不詳），高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2000.002.019_6。

18 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府鐵道年報 昭和十六年度》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1941），頁 103-104。

19 臺灣總督府官房文書課，〈高雄驛竣功式に於ける長谷川總督告辭（六月二十日）〉，《諭告訓達類聚》（臺北：臺灣總督府官房文書課，1944），頁 152-153。

參、圖面保存概況與內容概述

關於《高雄驛本家新築其他成工圖》，現存圖紙清單如表 1 所示，共有 50 枚，均為約全開大小的描圖紙。所有圖面均以《高雄驛本家新築其他成工圖》為主圖名，除了主圖名外，右下角可見書寫「本家ノ部」、「事務所ノ部」、「上家其他ノ部」、²⁰或「公眾便所ノ部」，說明該張圖紙所指涉的建築物，分別為驛本家、事務所、月臺及公共廁所四個部分，即為高雄驛本家新建工程全數標的內容。

多數圖名均書寫於圖面右上角矩形方框內，方框內於主圖名左側書寫有表 1 所謂的「小圖名」，為圖面實際內容。「小圖名」下方則有比例尺，從而得知繪圖比例。在方框外側右上方尚可見到以「一」、「二」、「三」為編號之數字，推測應為圖面編號，表 1「原圖編號」欄即依據該編號以阿拉伯數字填寫。當中雖有部分圖面因截角破損致使編號佚失，因數量

不多，多仍可依圖面內容推敲其原有編號。如典藏編號 007A010155001 圖紙繪製內容為高雄驛背、側立面圖及剖面圖（小圖名「建圖斷面圖」，圖 9），依一般編圖邏輯推測該圖應為「本家ノ部」編號 2 之圖紙。又如 007A010155014 圖紙，可依其圖面內容得知為「本家ノ部」編號 15 之圖面（圖 7）。

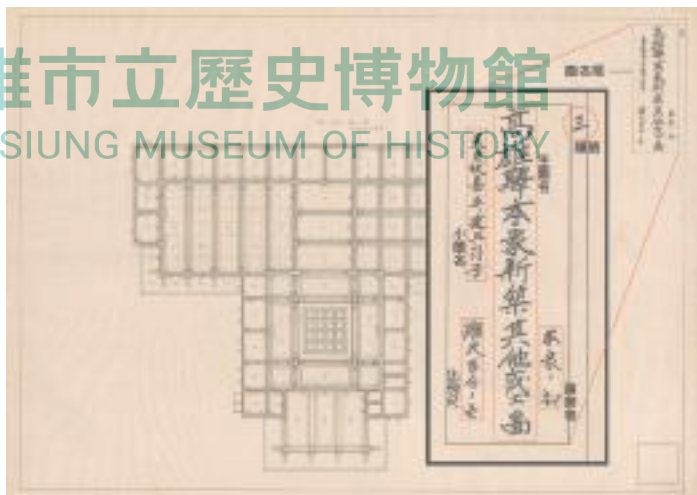


圖 7 《高雄驛本家新築其他成工圖》圖名標示說明

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」（未刊載之研究計畫）整理，圖紙編號：007A010155002。製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。蔡侑樺後製標示。

20 所謂「上家」，指的是在月臺上所興建具備頂蓋之構造。

表 1 高雄驛本家新築其他成工圖現存圖紙

原圖編號	建築物	小圖名	比例尺	圖面編號
1	上家其他ノ部	各建物配置圖及連絡排水路溜枓	1/20&1/200&1/500	007A010155045
4	上家其他ノ部	本家側及上家レール切便詳細	1/20&1/100	007A010155046
5	上家其他ノ部	向ホーム及洗面所人除柵詳細	1/10&1/20	007A010155047
6	上家其他ノ部	本家及向ホーム腰屋根詳細圖	1/10&1/20	007A010155048
7	上家其他ノ部	手小荷物取扱所平面及詳細	1/20&1/100	007A010155049
-	本家ノ部	建圖斷面圖	1/100	007A010155001
3	本家ノ部	天井伏圖並二建具符號	1/100	007A010155002
4	本家ノ部	屋根伏圖	1/100	007A010155003
5	本家ノ部	水道鉛管並二各排水管布設圖	1/100	007A010155004
6	本家ノ部	正面詳細圖	1/20	007A010155005
7	本家ノ部	側面詳細圖並二廣間斷面圖	1/20	007A010155006
8	本家ノ部	各所詳細圖	1/20	007A010155007
9	本家ノ部	廣間斷面圖	1/20	007A010155008
10	本家ノ部	食堂其他內部詳細圖	1/20&1/50	007A010155009
11	本家ノ部	貴賓室其他詳細圖	1/20&1/50	007A010155010
12	本家ノ部	基礎伏圖及一部詳細圖	1/20&1/100	007A010155011
13	本家ノ部	柱下基礎詳細圖	1/20	007A010155012
14	本家ノ部	柱下基礎	1/20	007A010155013
-	本家ノ部	柱下基礎詳細圖其他	-	007A010155014
16	本家ノ部	柱及壁伏圖	1/30	007A010155015
17	本家ノ部	鐵骨斷面圖	1/20	007A010155016
18	本家ノ部	鐵骨軸組圖	1/100	007A010155017
19	本家ノ部	鐵柱詳細圖(一)	1/20	007A010155018
20	本家ノ部	鐵柱詳細圖(二)	1/30	007A010155019
21	本家ノ部	鐵梁詳細圖	1/20	007A010155020
22	本家ノ部	鐵小屋詳細圖	1/20	007A010155021

(續上表)

原圖編號	建築物	小圖名	比例尺	圖面編號
23	本家ノ部	鐵小屋詳細圖	1/20&1/5	007A010155022
24	本家ノ部	各梁斷面圖	1/20	007A010155023
25	本家ノ部	各床斷面圖	1/20	007A010155024
26	本家ノ部	梁鐵筋斷面圖	1/20	007A010155025
27	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(一)	1/20	007A010155026
28	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(二)	1/20	007A010155027
29	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(三)	1/20	007A010155028
-	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(四)	1/20	007A010155029
-	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(五)	1/20	007A010155030
32	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖	1/20	007A010155031
33	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(七)	1/20	007A010155032
34	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(八)	1/20	007A010155033
35	本家ノ部	各部鐵筋詳細圖(九)	1/20	007A010155034
-	本家ノ部	鐵筋詳細圖	1/20&1/5	007A010155035
1	事務所ノ部	平面及建圖(一)	1/100	007A010155036
2	事務所ノ部	各部詳細圖(二)	1/20	007A010155037
3	事務所ノ部	各部詳細圖(三)	1/20	007A010155038
4	事務所ノ部	各部詳細圖(四)	1/20	007A010155039
5	事務所ノ部	構造圖(一)	1/20&1/100	007A010155040
6	事務所ノ部	構造圖(二)	1/20	007A010155041
7	事務所ノ部	構造圖(三)	1/20	007A010155042
8	事務所ノ部	構造圖(四)	1/20	007A010155043
9	事務所ノ部	水道鉛管並二各排水管布設圖	1/20	007A010155044
-	公眾便所ノ部	-	1/20&1/100	007A010155050

說明：圖紙資料來源為2018年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」，蔡侑樺整理。

藉由表 1 顯示，50 枚圖紙中公共廁所僅佔 1 枚，驛本家、事務所及月臺各占 35 枚、9 枚及 5 枚。根據圖紙上原有編號，可知目前有少數圖面屬佚失狀態，包含驛本家（本家ノ部）1 號圖，以及月臺（上家其他ノ部）2 號及 3 號。

全數 50 枚圖紙中，僅月臺（上家其他ノ部）編號 1 的圖紙上可見到戳印章（圖 8）。

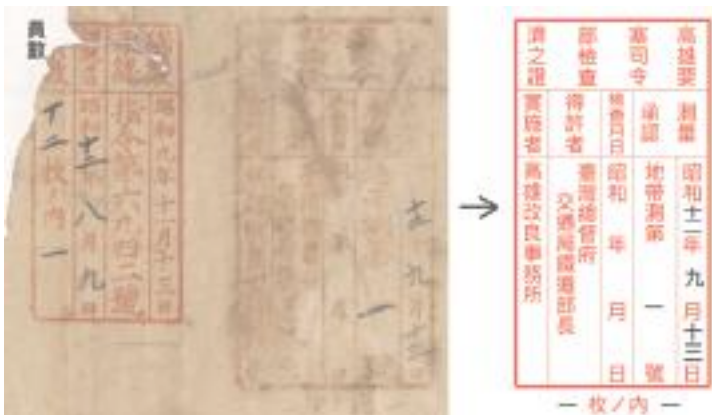


圖 8 《高雄驛本家新築其他成工圖·上家其他ノ部》編號 1 圖紙上之壓印
資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」
整理，圖紙編號：007A010155045。製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。
蔡侑樺後製標示。

因於該圖面可見到驛站整體配置，有可能就是全套圖的第一張圖面。

該圖上共有兩個戳印，字樣較清楚的左側戳印，原刻有「調製承認：昭和九年十一月十三日 指令第六九四二號」字樣。中間欄位為「調製月日」，利用書寫方式填上「昭和十二年八月九日」之日期。更左側欄位之欄名部分文字佚失，內文則寫作「十二枚ノ内一」。

「調製月日」所載之日期，應該就是這套「成工圖」的完成日期。「調製承認」所見日期則為 1934 年 11 月 13 日，由於臺灣總督府於 1936 年年初才向日本國會提出高雄驛新建預算，但回顧 1933 年當年舊高雄驛的上、下車旅客人次已突破百萬人，可推測新高雄驛之建設計畫，在總督府及鐵道部內應該早已形成。因此，戳印上「調製承認：昭和九年十一月十三日 指令第六九四二號」之文字，應該指的是總督府給予鐵道部的指令，自 1934 年 11 月 13 日起開始辦理高雄驛新建工程規劃設計。²¹同時期與高雄驛建設相關工程之一的《高雄機關庫附屬軟化裝置給水用タンク及ビ下部機械室共新築外五件工事》圖面，²²亦可見到

21 依指令號碼 6942 號及日期 11 月 13 日，對照臺灣總督府同年度作成的指令號及日期，如指令 6522 號為 10 月 24 日、6672 號為 11 月 2 日、6704 號為 11 月 5 日，則有非常大的可能性，這個於 1934 年 11 月 13 日決裁的指令第 6942 號，即是由臺灣總督府所作成。指令第 6522 號、6672 及 6704 號分別參見「羅東街市場改築資金（指令第六五二二號）」（1934 年 10 月 1 日），〈昭和九年國庫補助永久保存第十八卷地方〉，《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010634005、「台南市市場營繕費資金借入（指令第六六七二號）」（1934 年 11 月 1 日），〈昭和九年國庫補助永久保存第五卷地方〉，《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010625002，及「台南市時局匡救市區改正工事費資金借入（指令第六七〇四號）」（1934 年 11 月 1 日），〈昭和九年國庫補助永久保存第五卷地方〉，《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010625003。

22 タンク（tank / 水槽）。《高雄機關庫附屬軟化裝置給水用タンク及ビ下部機械室共新築外五件工事》（1937），國立成功大學規劃與設計學院數位典藏中心暫管，典藏編號 007B590944108。

同樣的調製承認戳印。

至於註記「十二枚ノ内一」那個欄位，透過《高雄機關庫附屬軟化裝置給水用タンク及ビ下部機械室共新築外五件工事》圖面，可知圖 8 佚失之欄名為「員數」，在機關庫附屬軟化裝置給水タンク那套圖中，「員數」一欄係寫作「十二枚ノ内三」。

由於日文「員數」指的是特定範圍內一定之數，因此，12 這個數字指的應該就是那個特定範圍。但其範圍為何？由於《高雄機關庫附屬軟化裝置給水用タンク及ビ下部機械室共新築外五件工事》圖之圖名下方另有「四葉ノ内一」字樣，而現存《高雄驛本家新築其他成工圖》總數已達 50 枚。因此，所謂的「十二枚ノ内三」或「十二枚ノ内一」之十二，應該不會是單套圖之圖面總數。本研究推測 12 可能是整個高雄驛新建工程之所有工程項目，《高雄驛本家新築其他成工圖》為 12 項工程項目中之第一項，《高雄機關庫附屬軟化裝置給水用タンク及ビ下部機械室共新築外五件工事》則為第三項。但目前未見到壓印有「十二枚ノ内二」，乃至於「十二枚ノ内四」至「十二枚ノ内十二」之相關圖面。

右側戳印之戳印本身字跡相對模糊，透過其他圖紙（典藏編號 007A070411052〔1937 年左右製圖〕、典藏編號 007A250611072〔1937 年左右製圖〕）上的相似戳印，釐清該戳印如圖 9 右側所示，乃為高雄要塞司令部同意鐵道部進行測量之戳章，核准日期為 1937 年 9 月 13 日。高雄要塞正式劃設公告於 1937 年 8 月 11 日，²³ 依《要基地帶法》第 7 條，若非獲得要塞司令官許可，不得在要塞地帶內進行任何測量、攝影或模繪等工作。²⁴ 為預備高雄驛新建工程，鐵道部必然需進行必要的基地測量與圖面繪製工作，而必須獲得高雄要塞司令部之核准。

雖然前述說明「本家ノ部」編號 1 的圖面已佚失，不過在這批圖面中，出現兩枚由柯煥生於 1948 年 11 月 20 日繪製完成的《臺灣鐵路管理局高雄車站建築圖》。²⁵ 其中 1 枚圖面（典藏編號 007A220155068）與〈高雄驛本家新築其他成工圖・本家ノ部・建圖斷面圖〉（典藏編號 007A010155001）、〈高雄驛本家新築其他成工圖・本家ノ部・背、側立面及剖面圖〉內容完全相同，包括陰影表現均相同，兩圖屬相互描寫的關係不言可喻（圖 9、圖 10）。依此，可推測另一枚繪製平面與正立面之圖紙（典藏編號 007A220155069），應

23 〈高雄愈よ要塞地帯に 陸、海軍省告示(十一日附)を以て 初代司令官は同品大佐〉・《臺灣日日新報》日刊(1937 年 8 月 17 日)・第 7 版。

24 日本國立公文書館檔案・〈要基地帶法・御署名原本・明治三十二年・法律第五百号〉。亞細亞歷史資料中心典藏，典藏編號：御 03736100。

25 《臺灣鐵路管理局高雄車站建築圖》(1945)・2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理(未刊載之研究計畫)・國立成功大學規劃與設計學院數位典藏中心暫管。

該就是描寫自目前屬佚失狀態的「本家ノ部」編號 1 之圖面，從而可補足《高雄驛本家新築其他成工圖》所缺漏重要的一枚圖面（圖 11）。

經推敲補足「本家ノ部」編號 1 圖面，並以月臺「上家其他ノ部」編號 1 圖面為全套圖第一張圖，則整套圖即有完整的結構。在全區配置圖之後，依序為各建築單元平面、立面、剖面、細部大樣、構造與設備圖說等等。其中除配置圖及全區排水圖分別以 1/500、1/200 比例尺呈現之外，一般平面、立面、剖面圖均以 1/100 比例尺呈現，多數細部大樣圖則為 1/20 之比例（僅少數為 1/30 或 1/50），僅為表達攢尖頂鋼桁架桿件間之添板鉚釘立面、以及煙囪上之爬梯平面，或是月臺之部分細部構造，才出現 1/5 及 1/10 之細部大樣。整套圖以公制單位繪圖，由於日本《度量衡法》經 1921 年修正通過後規定全國以公制作為統一單位，原定實施緩衝期至 1934 年 6 月底為止，1933 年 12 月商工大臣又提出請議希望延長 5 年。²⁶ 無論請議是否成功，可想見 1930 年代末期所設計的高雄驛本家相關圖面，仍必須以公制單位作設計，除符合《度量衡法》法規之外，亦為時代趨勢之所需。



圖 9 高雄驛本家新築其他成工圖 本家ノ部建圖斷面圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155001。製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

²⁶ 日本國立公文書館檔案，〈大正十年法律第七十一号（度量衡法中改正法律）施行ニ関シ度量衡ヲ「メートル」法ニ統一ノ第一次猶予期間ヲ延長ス〉。亞細亞歷史資料中心典藏，典藏編號：A14100383400。

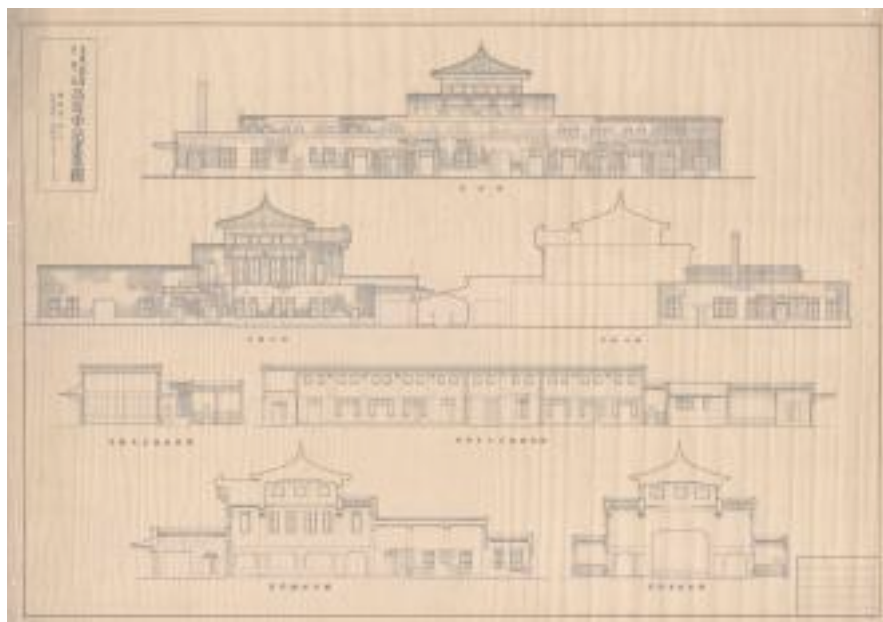


圖 10 柯煥生於 1948 年 11 月 20 日繪製完成的《臺灣鐵路管理局高雄車站建築圖》之高雄火車站背、側立面及剖面圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A220155068。製圖單位：鐵路管理局，年代：1948 年。

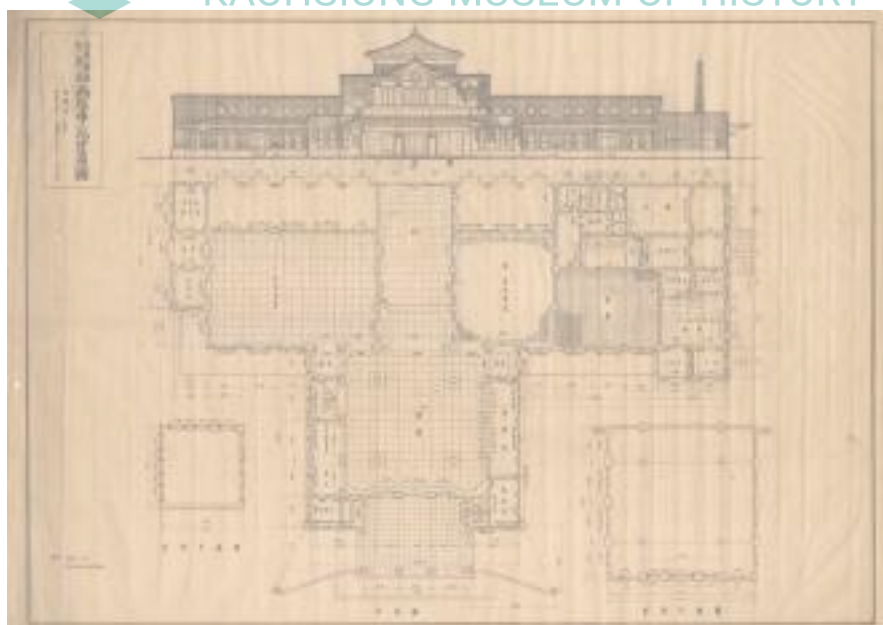


圖 11 柯煥生於 1948 年 11 月 20 日繪製完成的《臺灣鐵路管理局高雄車站建築圖》之高雄火車站正立面及平面圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A220155069。製圖單位：鐵路管理局，年代：1948 年。

肆、高雄驛建築特質

由於《高雄驛本家新築其他成工圖》可為高雄驛提供興建當時之一手資訊，以下將依照圖面所見內容，說明高雄驛之空間特質、立面計畫與構造特質。

一、空間特質

首先，利用配置圖，呈現驛本家、事務所、月臺「上家其他ノ部」及公共廁所四個部分之分布位置如圖 12 所示。屬「側面型」配置的高雄驛，驛本家位於月臺區南側正中央位置，其實也就在新市街區中央軸線之端點；事務所配置於東南角，公共廁所則位於西南角。整個站區配置有明確的乘車、下車動線，旅客乃藉由驛本家入站乘車，出站位置則位於驛本家西側的月臺處。至於西南角的公共廁所則提供旅客出站方便使用（圖 12）。



圖 12 《高雄驛本家新築其他成工圖》中的總配置圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155045。
製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。蔡侑樺後製標示。

對照 1945 年空拍照片，可知高雄驛本家相關配置大致上均依設計落實，驛站前方設

有面寬與月臺長度接近等長等廣場，內有草地、迴車道等設施，供旅客轉乘、聚集、逃生避難，並提供接送車輛暫停等服務（圖 13）。



圖 13 1945 年高雄市舊航照影像

資料來源：底圖來源為中央研究院人社中心 GIS 專題中心，〈1945 年舊航照影像〉，《臺灣百年歷史地圖》。蔡侑樺後製標示。

其月臺共有兩座島式月臺，月臺間彼此以地下道連接；在月臺的西側並設有託運行李升降機設備，推側是以吊掛方式，將行李吊掛至標的月臺。兩座島式月臺作為乘車月臺使用，北上在南側、南下則在北側。旅客車進站後，即停靠於兩月臺之間。岸壁式月臺可視為乘車月臺的玄關，處理調度託運行李，並作為驛站出口前的人潮匯集空間。當時月臺設計已預留未來擴充所需，因此在兩座島式月臺的外側各留下一條預備線。其他線路還包括「會社引込線」、「機迴線」、「留置線」、「解放線」、「貨運南下線」、「貨運北上線」等（圖 12）。²⁷

27 「引込線」為自本線分歧之專用線路，所謂的「會社引込線」，應為附近臺灣煉瓦株式會社、東洋製罐會社等之專用線路；「機迴線」為列車進站後，調度機關車所使用之線路；「留置線」為車站內，供列車臨時停車所用之線路；「解放線」為列車欲解開連結時，所使用之線路。

對照 1940 年 5 月作成的「工事竣功報告書」文獻（圖 6），月臺基礎構造為舊軌條入混凝土構造（古軌條入混凝土打），屋身以舊軌條構造，屋頂為浪形石棉板屋瓦。藉由《高雄驛本家新築其他成工圖》，可更清楚見到月臺之構造方式，舉其中一個局部如圖 14 所示。圖中可見立柱底部的放腳基礎下方尚有卵石混凝土，但現存相關圖面中，均未見到月臺平臺之構法。

月臺雖以公制單位作設計，平面基本上仍以 30 公分為模矩作規劃，為尺、寸觀念的延伸。線路中心至月臺邊界為 1.5 公尺，線路平面（軌條面上方）至月臺平面高程為 0.76 公尺，另棚架簷口高度等等，皆應依標準規格設計。²⁸圖面中也標示其屋坡斜度為三分水。²⁹

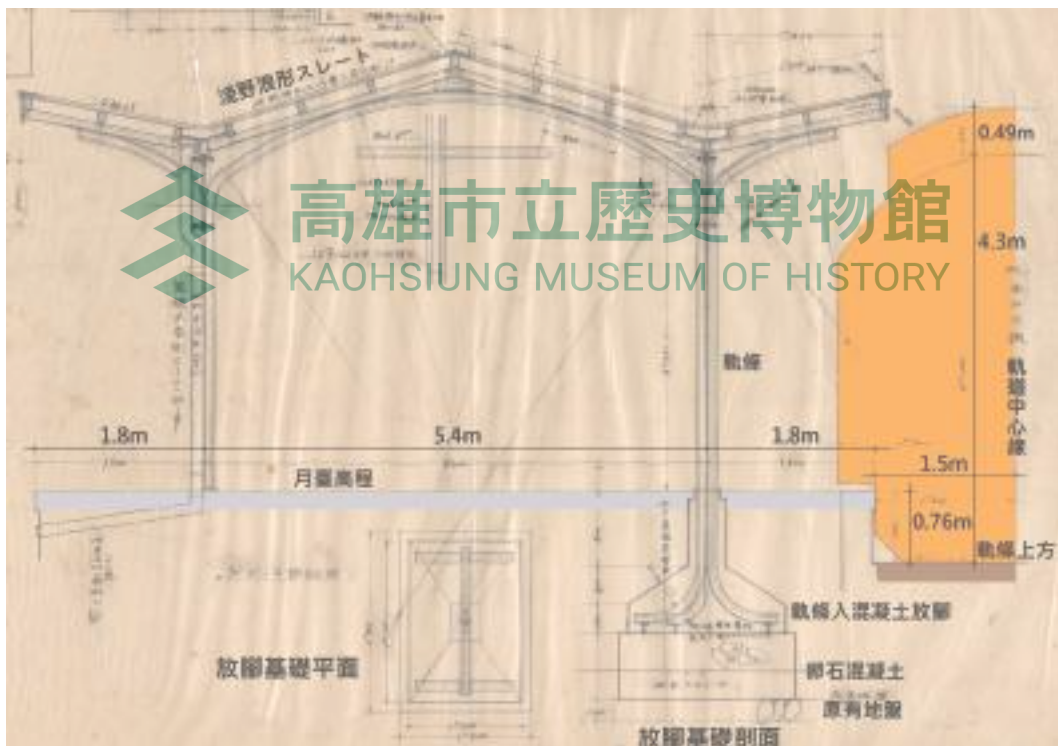


圖 14 月臺剖面構造

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A030266047。製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。蔡侑樺後製標示。

²⁸ 對照山崎兌，〈旅客驛〉，收於山崎兌著，《コミュニケーション施設》，建築學大系 36（東京：彰國社，1950），頁 97。依日本國鐵標準，軌條上緣至月臺平面高程為 0.76 公尺。

²⁹ 指的是水平方向 10 單位、垂直方向 3 個單位的斜坡。

整套圖中另有落水管細部、札口細部、月臺上洗手臺、託運行李處理處（手小荷物取扱所）等圖面，其中託運行李處理處是月臺上一處以木骨雨淋板牆圍塑之空間，該空間作為離站領取行李之場所，另設有必要的倉儲空間。因為是木構造，這個空間的尺度是以日尺、日寸作設計，惟標示上仍以公尺為單位（圖 15）。然而，月臺相關圖面中，並未見到地下道之圖面，或許位於目前屬佚失狀態的編號 2、編號 3 之圖紙中。

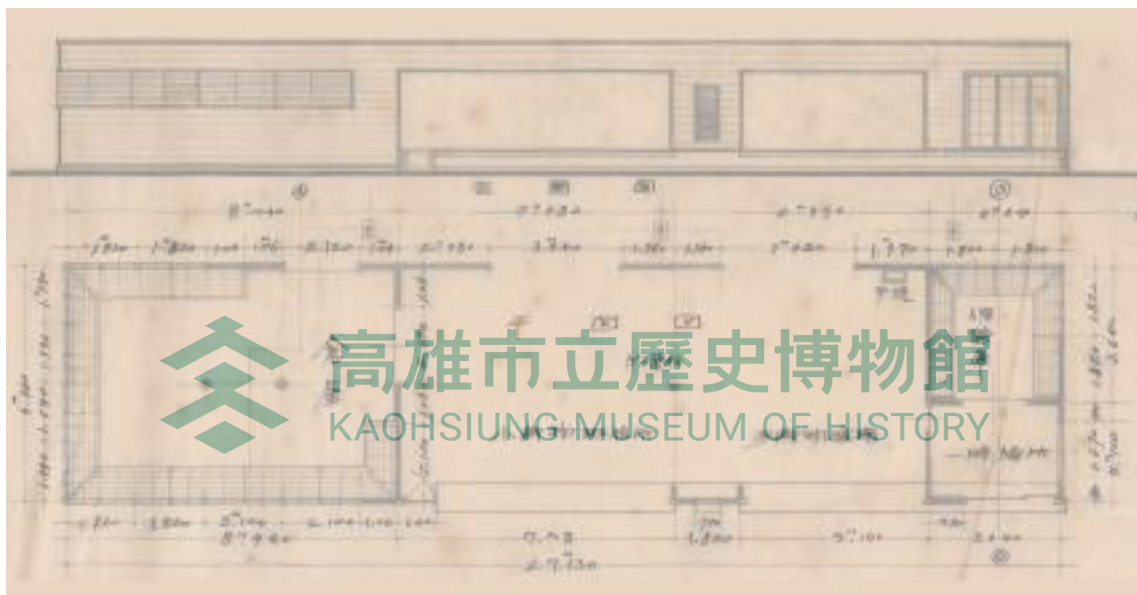


圖 15 託運行李處理處（手小荷物取扱所）平面圖及立面圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A030216049。製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

驛本家雖然原有圖面佚失，但如前所述，現存柯煥生 1948 年 11 月 20 日繪製的高雄車站平面圖，應該就是模繪自原有圖面。不過柯煥生的版本，平面圖上的空間名稱均為中文，且明顯有缺漏，如「玄關」、「手荷物受付室」等，在柯煥生的圖面中均未見標示。因同為平面圖之〈水道鉛管並二各排水管布設圖〉（典藏編號 007A010155004）於其上標示有空間名稱，因此，可從該圖面得知大部分空間之原有空間名稱，整理如圖 16 所示（括號內之名稱為柯煥生圖面或本研究翻譯之名稱）。

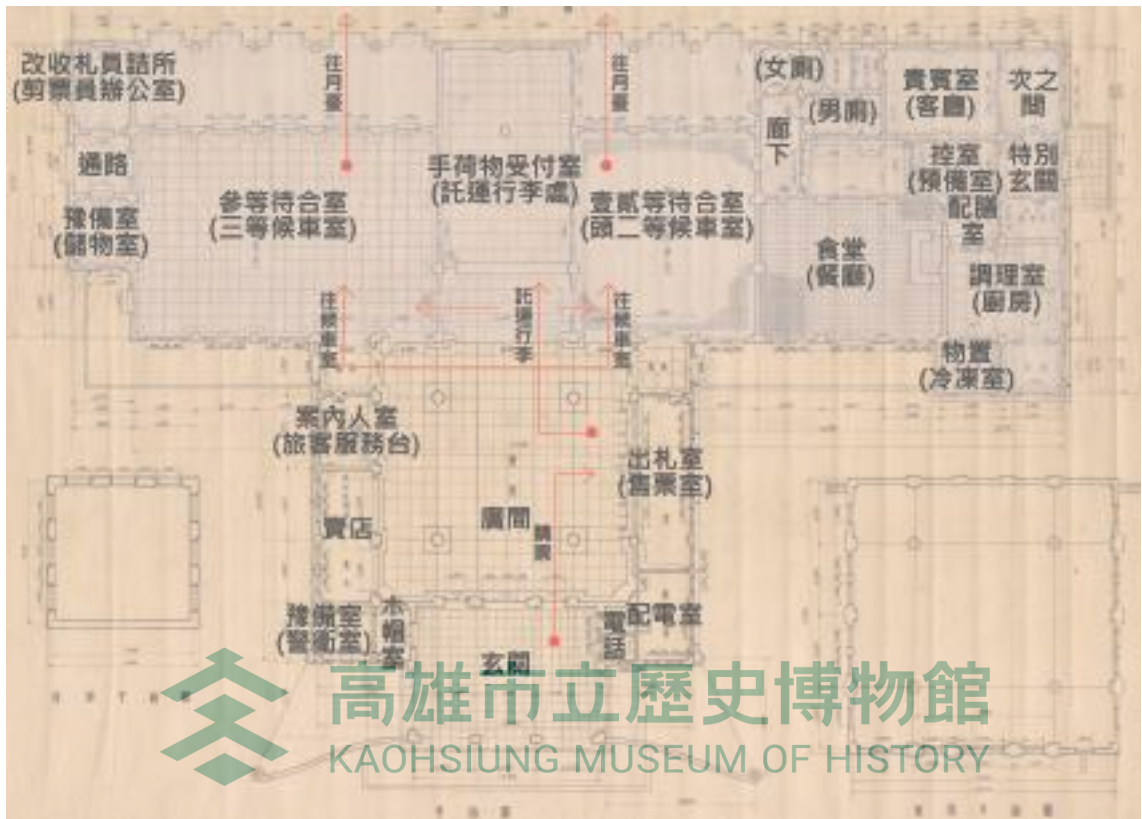


圖 16 驛本家平面圖，柯煥生 1948 年 11 月 20 日繪製版本

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A220155069，製圖單位：鐵路管理局，年代：1948 年。蔡侑樺後製標示。

玄關（典藏編號 007A010155004 圖面將該空間標示為玄關，依空間性質亦可稱為車寄）與廣間是高雄驛目前僅存之構造。旅客進入廣間，右側為售票之位置，共有六個售票口；左側則有賣店、服務臺等設施。廣間面積約 288 平方公尺，若依同時最大等待人數 $W_{\max} = (\text{總面積} - (\text{售票口數} * 2.7\text{m}^2)) / 0.7\text{m}^2$ 公式計算，³⁰ 則廣間的最大留容等待人數約為 388 人。在完成購票後，下一層空間為候車室，兩個候車室中央則有託運行李處，如同今日搭乘飛機一般，提供託運行李服務。

根據 1941 年《臺灣日日新報》一則報導，當時乘客需待發車前 5 或 7 分鐘左右才能進入月臺。報導主欲說明新高雄驛剪票口前人潮擁擠混亂之模樣，但月臺上既有由潮州線或

30 山崎兌，〈旅客驛〉，頁 77。



縱貫線前來轉乘車的旅客，可優先占得車廂座位，因此期待當局可提出改善方針。³¹ 從中說明候車室的功能，為旅客進入月臺前的等待空間，並可理解高雄驛初啟用時之人潮概況。

其「待合室（候車室）」共有兩處，即在託運行李處東、西兩側，分別配置「壹貳等待合室」與「參等待合室」，在同時期臺北、臺南、嘉義等驛站亦有同樣的空間配置。如此分等，應對應到列車等級與票價，如根據 1940 年的票價，自高雄出發，至臺南的票價共分三等，三等 0.74 錢、二等 1.41 錢、一等 2.08 錢。³² 平面圖中可見到不同等級候車室在空間服務上的差異，如「壹貳等待合室」可連接鄰近的廁所、餐廳，「參等待合室」則無這樣的服務。參等待合室面積為 272 平方公尺，以每人 0.7 平方公尺公式計算，³³ 最大留容等待人數與廣間同樣為 388 人。壹貳等待合室的面積則有 162 平方公尺。

在驛本家的東北角尚有一個貴賓室，並有獨立玄關、衛浴設備。該空間是驛本家主體建築中最靠近事務所的位置，應該就是規劃如日本皇族等貴賓前來高雄時，作為休息等待列車之空間。

藉由上述，可知高雄驛建造完成之初，平面格局迥異於今日對於火車站之空間經驗。包括當初在高雄驛內，有貴賓室與「待合室」等級之分，亦有託運行李之服務。同時可透過動線分析，了解過去旅客在車站空間中之使用概況。

二、立面計畫

所謂立面計畫，主欲探究高雄火車站現存玄關、廣間在立面設計上之幾何比例作法。首先將 1937 年作成的〈驛本家正立面詳圖〉與 2016 年作成的 3 維掃描點雲圖套疊如圖 17 所示，作為分析討論之底圖。

由於日本帝冠式樣某種程度為西方藝術裝飾式樣風格之衍生，³⁴ 現存玄關、廣間就設

31 〈押さずに“一列勵行”して下さい 高雄駅改札口の殺人的雑沓〉，《臺灣日日新報》日刊（1941 年 7 月 22 日），第 4 版。

32 武澤實太郎，《昭和十五年版 臺灣總督府交通局鐵道部（昭和十五年十月十五日現在） 旅費計算用 改正臺灣鐵道旅客運賃總覽》（臺北：臺灣旅行案内社，1940），頁 88。

33 山崎兄，《旅客驛》，頁 76。

34 佐藤嘉明，《神奈川県庁本庁舎と大正 昭和初期の神奈川県営繕技術者に関する建築史的研究》（橫濱市：横浜国立大学博士論文，2006），頁 260-262。整理日本帝冠式建築式樣推手之一的佐野利器在 1910 年的談話，認為建築之美不就是應明確表達建築構造如何支承重量之力學美感，因此偏好分離派藝術思想（Sezession），應真實簡明地表現建築的力量感，裝飾盡量簡單，同時尊重日本的品味，與國民性相合致。而後來的藝術裝飾式樣風格，即承襲自包括分離派的新藝術運動而來。

計上乃含有幾何量體堆疊之裝飾藝術式樣風格的影子，由最上層的攢尖頂、第二層以千鳥破風為主之量體、以及最下層以玄關（車寄）及廣間兩側服務空間構成量體所構成。

藉由圖 17 之幾何分析，可發現最下層量體與第二層量體間存在 1 比 $\sqrt{2}$ 這個由等腰直角三角形構成的比例設計。

其最下層底寬，與最上層攢尖頂之簷口高、或是第二層千鳥破風最上方的鴟尾高，大約就是 2 比 1 的比例。這個三角形作對半切開，即是一個等腰直角三角形。

以最下層底邊為直徑作圓弧，可畫出一整個半圓。再以底邊為中心點畫 45 度角斜線，即將等腰直角三角形作對半切分。則可見到第二層量體之邊角，以及最下層突出玄關（車寄）之邊角，分別落在等腰直角三角形斜邊及圓弧與 45 度角斜線之交會處附近，構成整個立面畫面。

根據上述討論推知，高雄驛當初在作立面計畫時，必然是在等腰直角三角形的幾何圖形架構下作圖，但最後會再依構造、空間等實際需求作微調，成為最後完成的建築物立面樣貌。



圖 17 高雄火車站立面計畫分析

資料來源：左側底圖：〈高雄火車站 3 維掃描點雲圖〉，國立成功大學徐明福教授研究室提供，2016；右側底圖：〈驛本家正立面詳圖〉，2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155005，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

三、構造特質

關於高雄驛之建築構造，1940 年 5 月作成的「工事竣功報告書」文獻（圖 6），記載驛本家基礎為鋼筋混凝土構造（鋪卵石），屋身柱、梁為鋼骨鋼筋混凝土，壁體則為鋼筋混凝土（スラブ）構造。外裝修包括貼磁磚及石磚（ストーンブロック）、屋頂鋪「綠色瓦本葺」。³⁵ 內裝修地坪材質有磨石子地、馬賽克拼貼、大理石、木磚、鎂水泥（リグノイド）、抹灰裝修、木板裝修等等。踢腳有人造大理石（テラゾー）、大理石、貼磁磚、木製、磨石等。臺度有人造石、馬賽克拼貼、苦灰石石膏（ドロマイドブラスター）、壁紙、漆喰白灰等。天花板則有苦灰石石膏假梁、木製假梁、纖維板（テックス振り）、其他漆喰白灰。另塗裝材有使用到苦灰石石膏（ドロマイドブラスター）、油漆、纖維貼附等等。但相關構造如何對應到實體空間，尤其那些屬於基礎、構造物內之隱蔽處，若非透過解體調查，唯有依靠圖面可獲得解答。

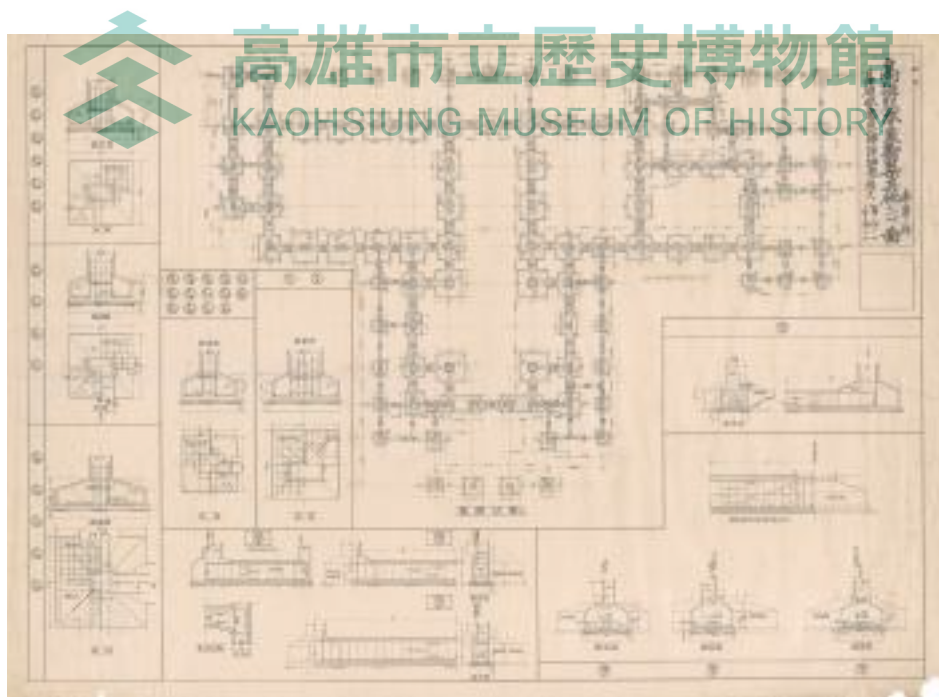


圖 18 驛本家基礎平面圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155011，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

35 「瓦本葺」，為一種包含平瓦、丸瓦的日本傳統屋瓦鋪法。

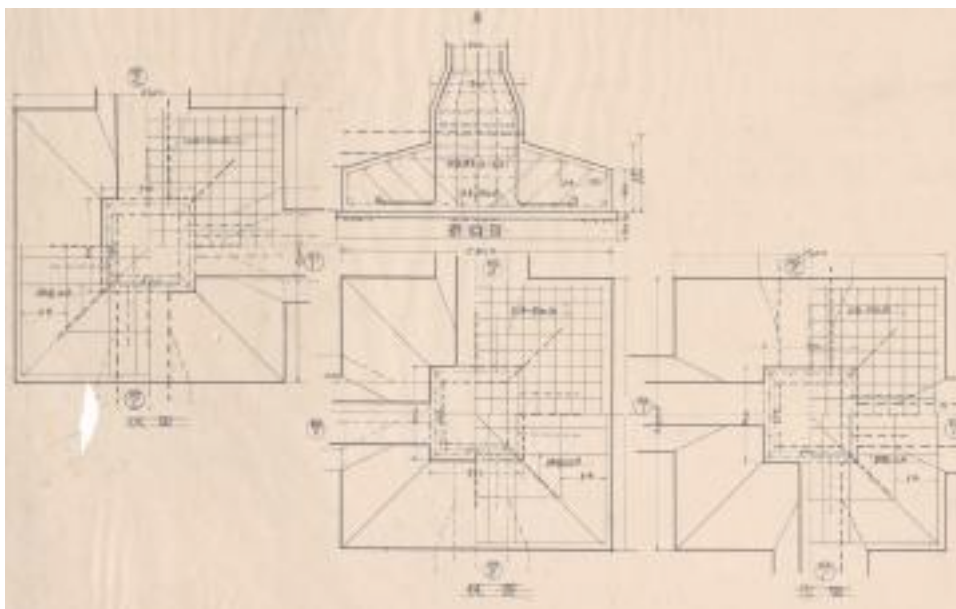


圖 19 驛本家立柱下基礎詳圖局部

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155013，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

高雄市立歷史博物館
KAOSIUNG MUSEUM OF HISTORY

依圖 18、圖 19 所見，所謂的鋼筋混凝土基礎多數為連續基礎、少數為聯合基礎或獨立基礎。於放腳下均鋪設軟石，澆灌 6 公分混凝土層後，施作鋼筋混凝土放腳；圖中描繪鋼筋收頭均作 180 度彎勾，箍筋作等距離配置。

圖面中清楚表達驛本家的柱梁系統為鋼骨鋼筋混凝土造。包覆在鋼筋混凝土構造內的鋼骨立柱係由 L 型鋼及鋼板組構而成的組合柱；梁亦以同樣的材料組合為之（圖 20 至圖 22）。

據《近代日本建築學發達史》一書指出，鋼骨鋼筋混凝土構造雖起源自歐美，但在 1923 年關東大地震後，日本積極投入發展，並在 1958 年由日本建築學會訂定「構造計算基準」。而這種組合柱、梁之鋼構造，就是日本獨自發展出來的構造，大約在昭和初年已出現。原來的鋼骨鋼筋混凝土構造可能採用 H 型鋼，以鋼骨為主體，鋼筋混凝土作為輔助材料，但這種組合鋼柱、梁的作法，整個構造想法上已轉變為將鋼骨、鋼筋、混凝土視為一體，而一同受力變形。³⁶ 又依循具有日本「耐震構造之父」的內藤多仲之想法，鋼骨

36 日本建築學會，《近代日本建築學發達史》（東京：丸善出版社，1972），頁 128-131。

鋼筋混凝土構造最好搭接剛強的外壁，形成一整體剛性之建築物，強調壁體之耐震效果。³⁷

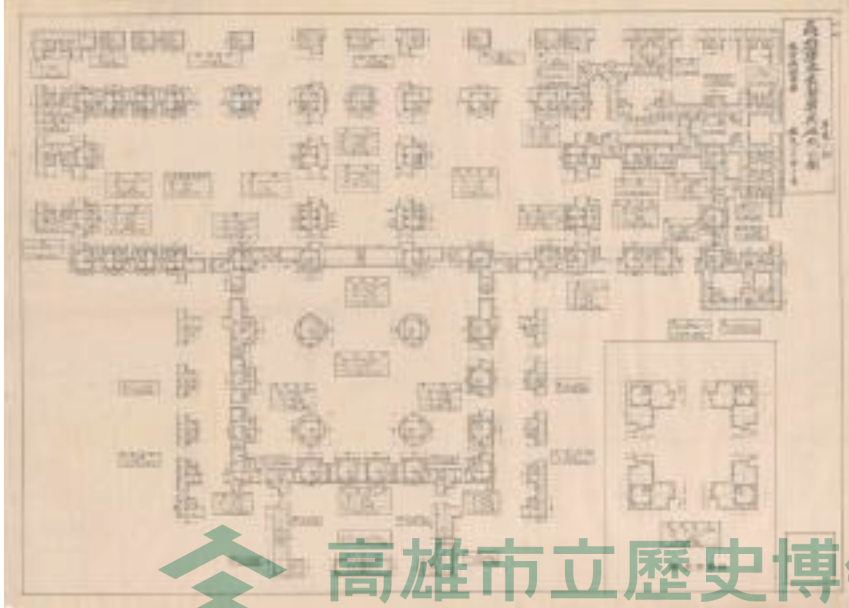


圖 20 驛本家立柱平面圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155016，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

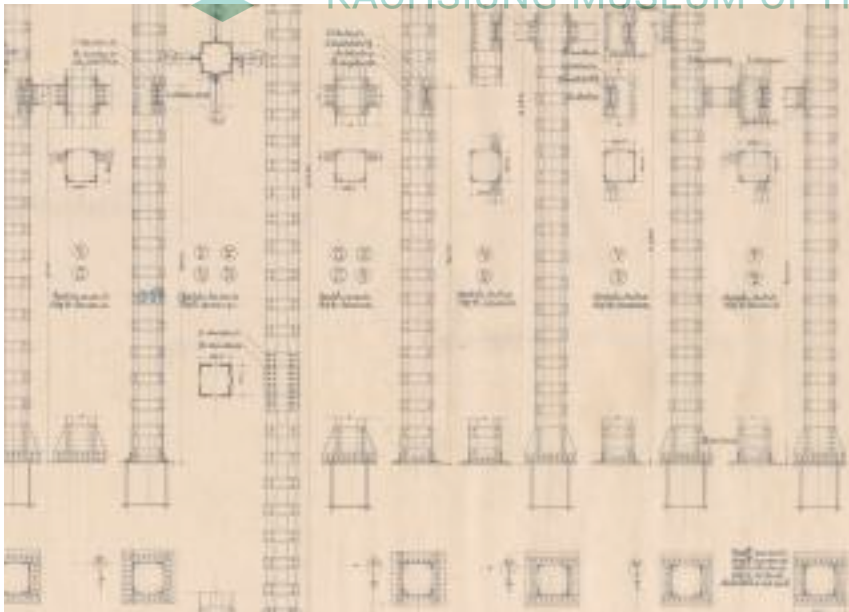


圖 21 驛本家鋼骨構造立柱斷面圖、立面圖局部

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155018，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

37 日本建築學會，《近代日本建築學發達史》，頁 129。

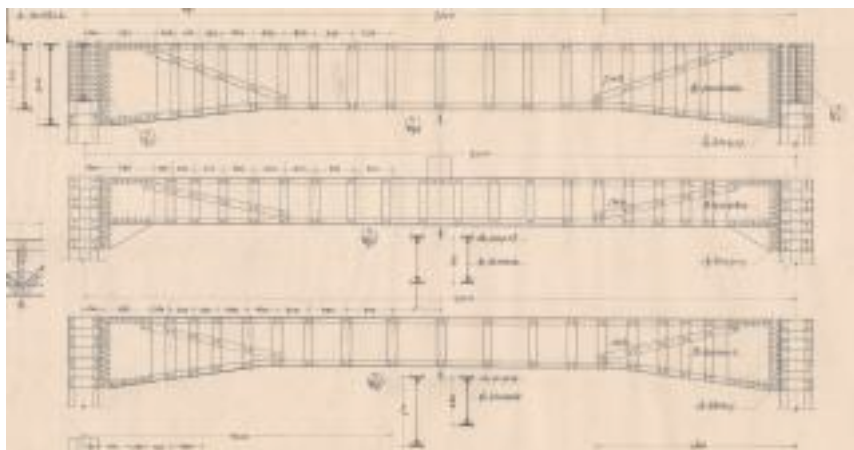


圖 22 驛本家鋼骨梁構造
立面圖局部

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A01015 5020，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

高雄驛本家外牆整體即以鋼筋混凝土施作，即圖 6「工事竣功報告書」記載のスラブ構造。開口部外框以垂直、水平鋼筋補強，或隨開口部之斜角邊緣配置鋼筋（圖 23）。同「工事竣功報告書」並未記載驛本家的屋頂構造，透過這些圖面，可清楚得知僅存的廣間攢尖頂採用鋼屋架構造，圖面上還指定屋面鋪設日進鋼網 A26 號，澆灌混凝土後，需塗上灰漿，再鋪設瓦片（圖 24）。攢尖頂前面的千鳥破風為鋼筋混凝土構造，由圖面詳細繪製鋼筋綁紮要求。其他則為平屋頂，以鋼筋混凝土板構成，頂部鋪設栗山式空心磚（圖 25），為前臺灣總督府營繕課技師發明的建築材料。

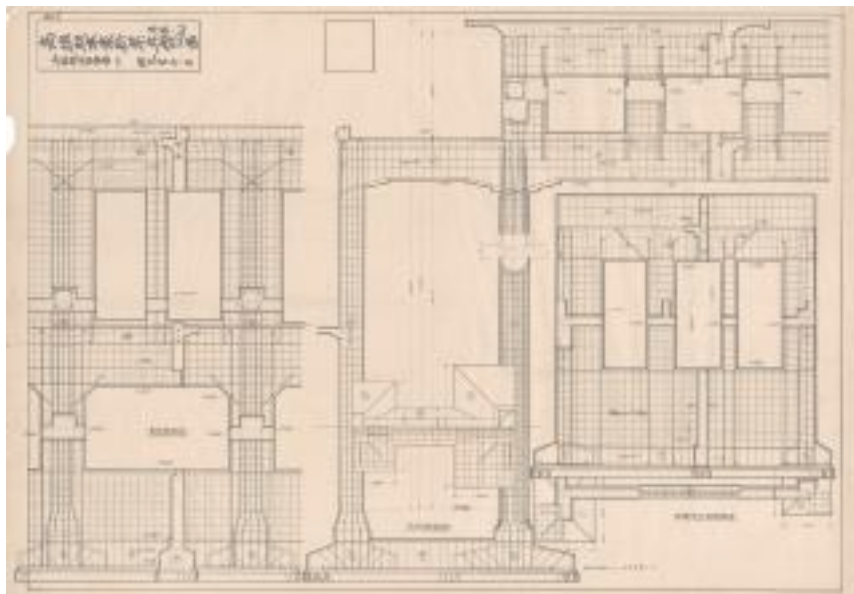


圖 23 驛本家鋼筋混凝土
壁體

資料來源 22018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A01015 5027，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

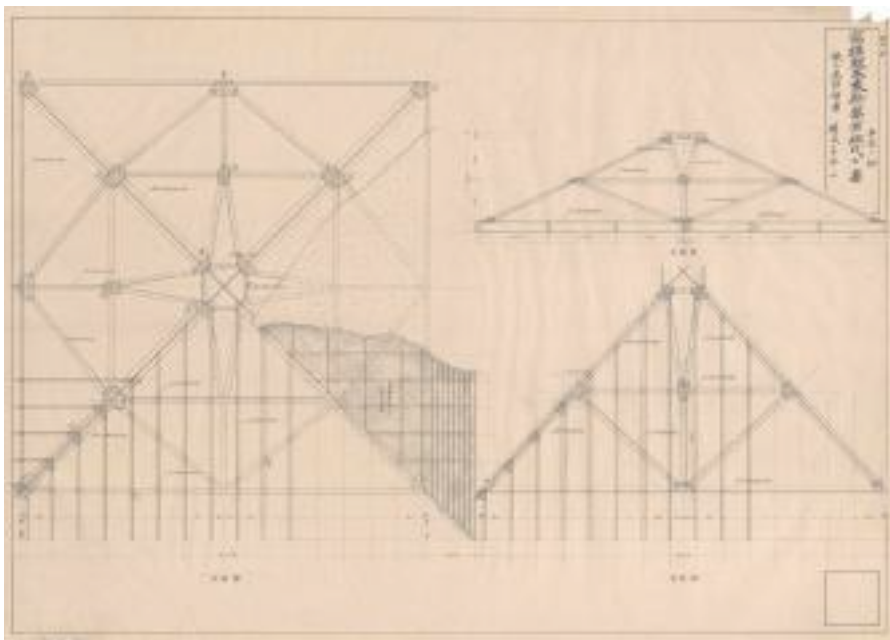


圖 24 驛本家廣間攢尖頂之鋼架構造

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155021，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

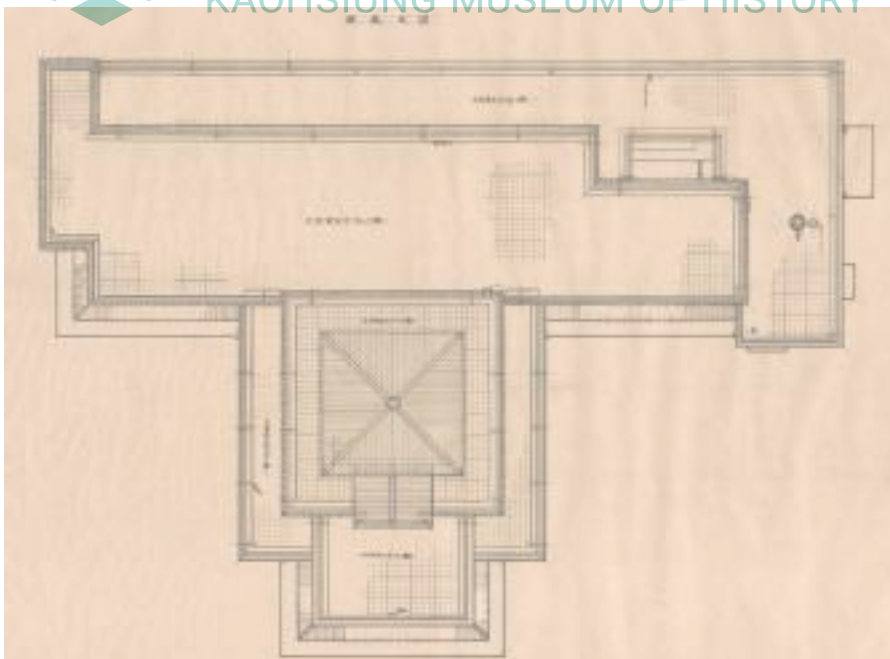


圖 25 驛本家屋頂平面圖，由平面圖指定平屋頂面上需鋪設栗山式空心磚

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155003，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

關於裝修構造，作為帝冠式代表性建築之一的高雄驛，屋頂必然是建築物受到注目之焦點。現況所見之屋瓦，誠如圖6「工事竣功報告書」記載為「綠色瓦本葺」，這套《高雄驛本家新築其他成工圖》雖未對屋瓦用材多所著墨，但藉由現況與圖面相較，可發現千鳥破風上方之鴟尾、攢尖頂上方之露盤（寶塔）、以及位於角落鳥頭造形之鬼面，均一如圖面所繪（圖26-29）。較大的差別在於平瓦與丸瓦之配置位置，圖面上將丸瓦繪製於屋面中心（圖29），現場則將平瓦配置在中心（圖26）。

依照臺灣漢式傳統建築禁忌，將平瓦配置在中心才是正確的作法；但對照同屬帝冠式樣的奈良驛，以及奈良東大寺金堂上層屋頂、法隆寺南大門、金堂、五重塔等，屋面中心均為丸瓦。換句話說，成工圖之屋面屋瓦配置，乃依日本傳統建築方法繪製，實際施作在高雄驛之屋瓦，相對依循臺灣的建築傳統作配置。



圖 26 高雄火車站屋頂（蔡侑樺 2018 年攝）



圖 27 高雄火車站千鳥破風上方之鴟尾（蔡侑樺 2016 年攝）



圖 28 高雄火車站鳥頭造形鬼面（蔡侑樺 2016 年攝）

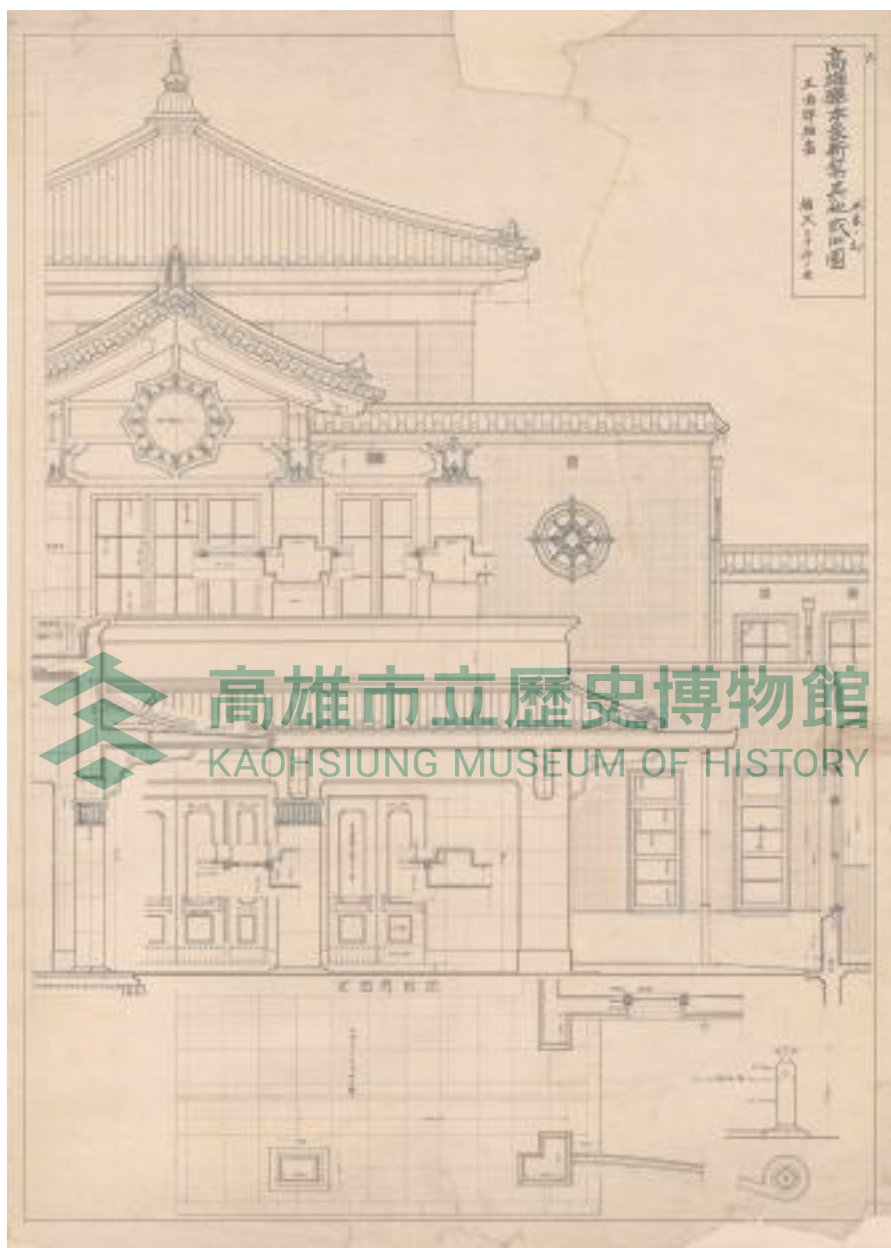


圖 29 驛本家正立面詳圖

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155005，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

除了屋瓦之外，現存正立面之大致模樣基本上與圖 29 所繪相仿，包括兩側的圓窗、千鳥破風下面原裝設時鐘的圓窗，以及簷口柱頭裝飾等等（圖 30）。可惜圖 29 除記載

玄關（車寄）地坪為士林石鋪設並作斬石（士林石ブロック〔小叩き〕敷き）外，未再交代其他外部裝修所使用之材料或工法，僅依圖 6「工事竣功報告書」記載，應包括磁磚與石磚（ストンブロック）。磁磚為方形磚，為經嚴謹磁磚計畫而完成之作品，包括於轉角處貼附轉角磚（圖 31），此乃符合同時期磁磚施作之品質。石磚以片假名「ストンブロック」書寫，推測應為人造石（圖 32），乃如同同時期興建的高雄市役所廳舍外牆一般。後者依其仕様書得知使用的材料為中村式グラニット（中村式花崗岩），³⁸係由中村式グラニット商會在關東大地震之後發展出來並取得專利的人造石材料，可隨建築設計調整外觀顏色、造型及尺寸。高雄火車站之部分石材表面可見再施以斬石技法裝修，而可見到水平向的斬石肌理（圖 33、圖 34）。

依文獻記載，日本人造石的使用自 1914 年東京火車站興建時左右開始，但初期發展仍有變褪色、龜裂等種種問題。1920 年代後期所開發人造大理石「テラゾー」（terrazzo），曾成功地被施用於駐日英國大使館（1929 年落成），乃回收大理石碎片，將其研磨為粉末後，經調色、膠結壓縮後，形成類似石版的材料，至 1930 年代後期，除了人造大理石之外，日本的人造石已有人造トラパーチン、グラニット（人造花崗岩）、富國石、カストストーン、白丁場、小松石、千掛石等多種。³⁹



圖 30 高雄火車站兩側的圓窗、千鳥破風下面原裝設時鐘的圓窗，以及簷口柱頭裝飾（蔡侑樺 2016 年攝）

38 根據〈高雄市廳舍新築工事仕様書〉，收錄於「高雄市廳舍新營費ニ對シ州費補助認可指令案（指令第八〇九〇號）」（1937-09-01），〈昭和十二年國庫補助永久保存第四十三卷〉，《臺灣總督府檔案・國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010831011。

39 建築資料協會，《日本建築資料發達史・社團法人建築資料協會十五年史》（東京：日滿工業新聞社，1938），頁 32-33。文獻中僅記載テラゾー人造石被成功應用於英國大使館，推測所述之大使館，應為 1929 年落成的駐日英國大使館。



圖 31 高雄火車站各種轉角磁磚 (蔡侑樺 2016 年攝)



圖 32 高雄火車站外牆石磚 (ストーンブロック)・固定在結構體上之樣貌 (蔡侑樺 2021 年攝)



圖 33 高雄火車站玄關立柱及柱頭之石磚 (ストーンブロック) 裝修 (蔡侑樺 2018 年攝)



圖 34 高雄火車站玄關石磚 (ストーンブロック) 上的斬石肌理 (蔡侑樺 2018 年攝)

成工圖對於室內裝修用材有相對較多之記載，整理現存玄關、廣間兩空間之裝修用材如表 2 所示。人造大理石（テラゾー）是廣間一般視線高度範圍內的主要材料，使用範圍包含牆面、圓立柱及柱礎等（圖 35、圖 40）。前述說明人造大理石為 1920 年代後期所開發的產品，依相關文獻記載，臺灣較早採用的案例為 1936 年落成的臺北公會堂，由臺灣石材株式會社（簡稱臺灣石材）提供，因施作後廣受好評，臺灣石材因此有機會獲得更多訂單。⁴⁰ 推測高雄驛的人造大理石亦由臺灣石材所提供，如圖 6 所示，臺灣石材為本工程的「石工事」廠商。

40 建築土木資料集覽刊行會，《建築土木資料集覽 昭和十四年版》（東京：建築土木資料集覽刊行會，1939），頁 30。臺灣建築會，〈臺北市公會堂工事費區分〉，《臺灣建築會誌》，9（5）（1937），頁 36-40。

其他被指定使用的材料，尚包括鋁合金飾帶，位於廣間圓立柱人造大理石裝修之上（圖 35、圖 41）。苦灰石石膏塗裝會用在以鋼筋混凝土或鋼骨鋼筋混凝土為基底的牆面高處與梁構造，最後再以棉布團上油漆，並於梁板間以印花石膏作為線腳裝飾（圖 36、圖 37、圖 42）。另有木摺假梁天花板，包括高大的廣間曾採用纖維板作為天花板頂板（圖 38、圖 43）；賣店部分之天花板在施以白灰塗佈後，會再以有色的乳膠漆作塗刷（圖 39）。

表 2 高雄驛玄關、廣間裝修構造

空間	構造部位	裝修內容
廣間	正常視線範圍牆面	人造大理石（テラゾー（原文寫作テラゾウ））貼附・圓立柱上人造大理石上方的裝修飾帶・為鋁合金材料
廣間	人造大理石上方牆面	苦灰石石膏（ドロマイドプラスター）塗佈・再以棉布團上油漆（ペイントタンポ仕上げ）
玄關、廣間	混凝土樑	苦灰石石膏（ドロマイドプラスター）塗佈・再以棉布團上油漆（ペイントタンポ仕上げ）。樑板間的收邊線角以印花石膏貼附
廣間	木摺假樑天花板	纖維板（フェックス張り）
賣店	木摺假樑天花板	白灰塗佈後・再以有色的乳膠漆塗刷（漆喰塗り イマルジョン著色仕上）

蔡侑樺整理自《高雄驛本家新築其他成工圖》之〈側面詳細圖並二廣間斷面圖〉及〈廣間斷面圖〉。

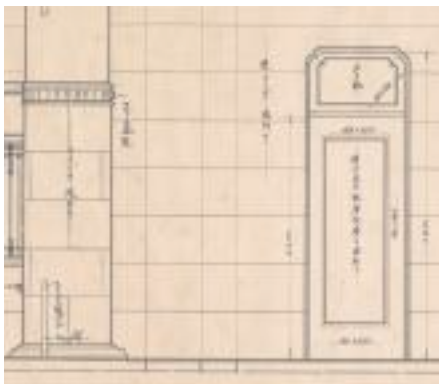


圖 35 側面詳細圖並二廣間斷面圖局部（廣間剖立面）

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155006，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

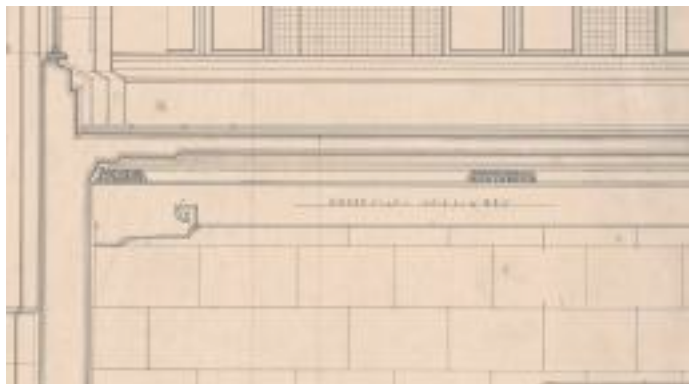


圖 36 側面詳細圖並二廣間斷面圖局部（玄關剖立面）（廣間剖立面）

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155006，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。



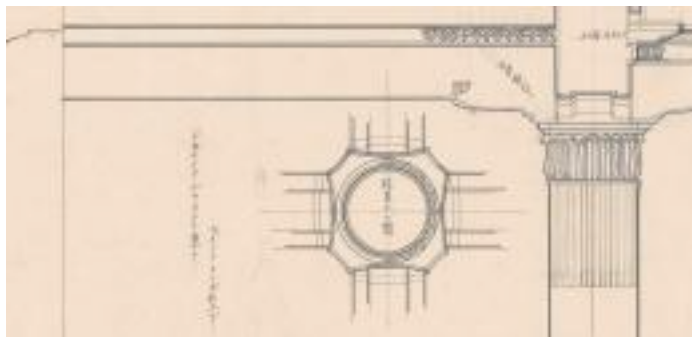


圖 37 側廣間斷面圖局部（廣間剖立面）

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155008，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

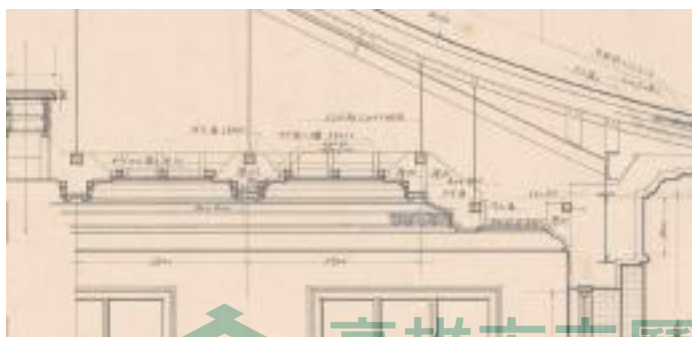


圖 38 廣間斷面圖局部（攢尖頂下方天花板構造）

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155008，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。



圖 39 廣間斷面圖局部（賣店處之剖立面圖）

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155008，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。



圖 40 高雄火車站廣間圓立柱與柱礎，為人造大理石裝修（蔡侑樺 2018 年攝）



圖 41 高雄火車站廣間圓立柱上的裝修飾帶，依文獻記載應為鋁合金（蔡侑樺 2018 年攝）



圖 42 高雄火車站玄關鋼筋混凝土梁，依文獻記載，表面係施以苦灰石石膏（ドロマイドプラスター）塗佈，再以棉布團上油漆，梁板間之線腳裝飾則為印花石膏貼附（蔡侑樺 2018 年攝）



圖 43 高雄火車站廣間木摺天花板，依文獻記載，其頂板由纖維板構成（蔡侑樺 2018 年攝）。

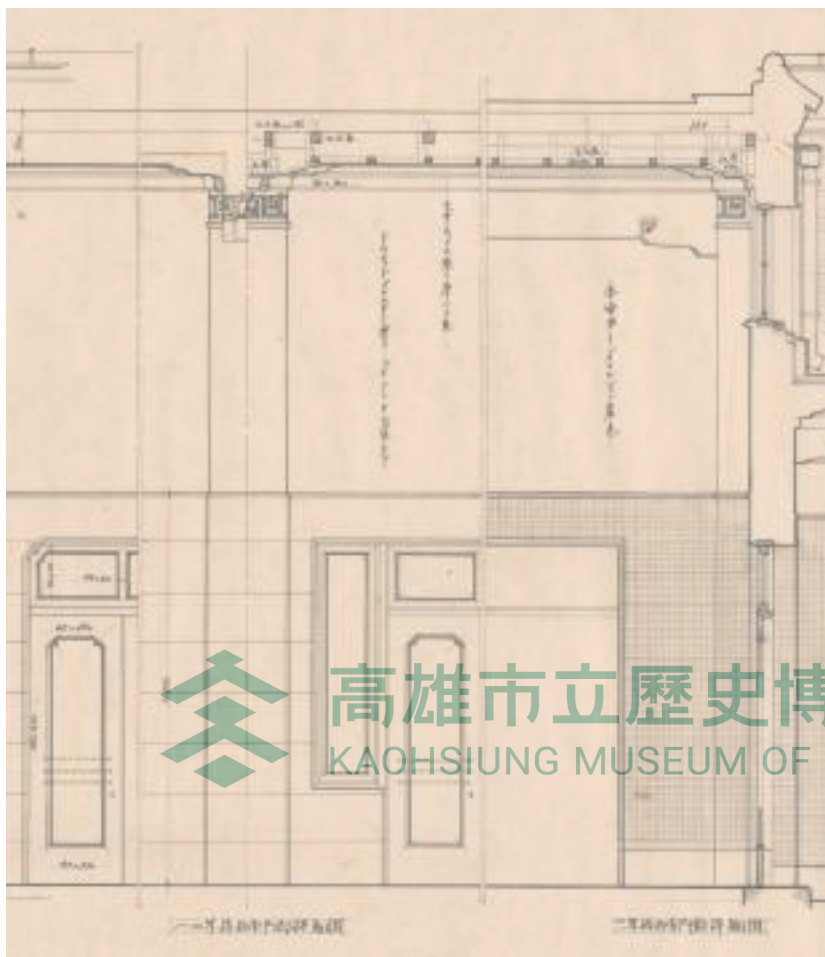
廣間後方的待合室（候車室）雖然絕大部分已遭到拆除，但仍有些微牆面緊貼廣間被保留下來，其中位於原壹、貳等待合室側乃以人造大理石貼附（圖 44），位於另一側之原參等待合室則以馬賽克磁磚貼附（圖 45）。對照圖說，的確可見以圖示表現兩空間裝修用材之差異，可分別對應人造大理石及馬賽克磁磚（圖 46）。同圖說對於兩空間之牆面高處、天花板亦有不同的指定作法，如表 3 所示，從中呈現兩組材料相對應之空間等級。



圖 44 高雄火車站原壹、貳等待合室牆面之人造大理石裝修（蔡侑樺 2018 年攝）



圖 45 高雄火車站原參等待合室牆面之馬賽克磁磚裝修（蔡侑樺 2018 年攝）



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

圖 46 各所詳細圖局部（壹、貳等待合室及參等待合室之剖面圖）

資料來源：2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理，圖紙編號：007A010155007，製圖單位：鐵道部，年代：1937 年。

表 3 高雄驛壹、貳、參等待合室裝修構造

空間位置	壹、貳等待合室	參等待合室
正常視線範圍內的牆面	依圖面判斷應為人造大理石	依圖面判斷應為馬賽克磁磚
較高的牆面	以苦灰石石膏（ドロマイドプラスター）塗佈，再以棉布團上油漆（ペイント タンボ仕上げ）	以白灰塗佈後，再以有色的乳膠漆塗刷
天花板	纖維板	依圖面判斷應為木摺天花板

蔡侑樺整理自《高雄驛本家新築其他成工圖》之〈各所詳細圖〉。

伍、結論

《高雄驛本家新築其他成工圖》為原藏於鐵道部及臺灣鐵路管理局的一套建築圖說，2018 年經過「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」後，圖紙被予以攤平、數位化，而有機會被予以仔細研究、檢視。本文即以這套圖為研究對象，除進行圖面盤點，並檢視相關戳印記號之外，也藉由圖說比對現況，耙梳整理高雄火車站之建築特質。

現存圖說共有 50 張，根據圖說上的戳印，可知整套圖應作成於 1937 年 8 月 9 日，正為清水組與鐵道部簽訂施作承攬契約正式生效日 1937 年 10 月 26 日之前不久。不過鐵道部內奉命執行高雄驛新建計畫之規劃設計案，應在 1934 年 11 月 13 日已展開，雖然直到 1936 年，日本國會才通過高雄驛之興建預算。

圖說依建築空間區分，乃包括驛本家、事務所、月臺及公共廁所四個部分。根據圖說上之編號與內容，可推知驛本家部分編號 1 號之平面圖應已佚失；月臺部分至少有 2 張佚失。雖然無法見到驛本家部分之原始平面圖，因臺灣鐵路管理局曾委託柯煥生於戰後 1948 年 11 月 20 日完成「臺灣鐵路管理局高雄車站建築圖」，共留下 2 張，且其中 1 張就是車站平面圖。經研究判斷，柯煥生所繪平面圖應與日治時期原圖差異不大，可補足《高雄驛本家新築其他成工圖》所缺漏相當重要的一枚圖面。

經分析相關圖面，可知高雄驛建造完成之初，平面格局迥異於今日對於火車站之空間經驗，具備當時大型鐵道驛站之空間特色。中央廣間立面基本上以底邊為直徑畫成的圓弧及底比高為 2 比 1 的三角形作計畫，量體邊界多落在這些幾何線條交會處。建築構造中則大量採用 1920 年代關東大地震之後發展出來的新興構造或材料，如鋼骨鋼筋混凝土構造，或是用於裝修材的人造石等。

雖然以留存的玄關、廣間現況與圖面相較，多數設計樣貌均相互吻合，但具代表性特徵之帝冠式攢尖頂之屋瓦配置卻與圖面有部分差異，現況係以平瓦作為屋面中心，符合臺灣漢式傳統建築之施作慣例；圖面上卻以丸瓦作為屋面中心，為日本社寺建築較常見之作法。因此，差異現象之產生，或許是施作人員依其對漢式傳統建築之認識而施作；另一種可能，則為施作者為尊重臺灣的建築文化，衍生現場施工時對於屋瓦布置之調整。不管如何，兩種可能皆屬於臺、日兩地不同建築文化相互交流所形成之結果。



參考書目／

一、檔案

- 《高雄機關庫附屬軟化裝置給水用水タンク及下部機械室共新築外五件工事》（1937）·國立成功大學規劃與設計學院數位典藏中心暫管·典藏編號 007B590944108。
- 《高雄驛本家新築其他成工圖》（1937）·2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理（未刊載之研究計畫）。
- 《臺灣鐵路管理局高雄車站建築圖》（1945）·2018 年「日治時期臺灣鐵道建築圖面清查整理及數位化典藏計畫」整理（未刊載之研究計畫）·國立成功大學規劃與設計學院數位典藏中心暫管。
- 「台南市市場營繕費資金借入（指令第六六七二號）」（1934 年 11 月 1 日）·〈昭和九年國庫補助永久保存第五卷地方〉·《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》·國史館臺灣文獻館·典藏號：00010625002。
- 「台南市時局匡救市區改正工事費資金借入（指令第六七〇四號）」（1934 年 11 月 1 日）·〈昭和九年國庫補助永久保存第五卷地方〉·《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》·國史館臺灣文獻館·典藏號：00010625003。
- 「宇數起夫（任工業研究所技師；二等；依願免本官；賞與）」（1941 年 5 月 1 日）·〈昭和十六年五月臺灣總督府公文類纂高等官進退原議〉·《臺灣總督府檔案·進退原議公文類纂》·國史館臺灣文獻館·典藏號：00010111083。
- 「坂本敏一任臺灣總督府交通局技師、官等、俸給」（1932 年 12 月 1 日）·〈昭和七年十月至十二月臺灣總督府公文類纂高等官進退原議〉·《臺灣總督府檔案·進退原議公文類纂》·國史館臺灣文獻館·典藏號：00010072072X002。
- 「高雄市廳舍新營費二對シ州費補助認可指令案（指令第八〇九〇號）」（1937-09-01）·〈昭和十二年國庫補助永久保存第四十三卷〉·《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》·國史館臺灣文獻館·典藏號：00010831011。
- 「羅東街市場改築資金（指令第六五二二號）」（1934 年 10 月 1 日）·〈昭和九年國庫補助永久保存第十八卷地方〉·《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》·國史館臺灣文獻館·典藏號：00010634005。
- 日本國立公文書館檔案·〈要塞地帶法·御署名原本·明治三十二年·法律第五百号〉·亞細亞歷史資料中心典藏·典藏編號：御 03736100。
- 日本國立公文書館檔案·〈大正十年法律第七十一号（度量衡法中改正法律）施行ニ関シ度量衡ヲ「メートル」法ニ統一ノ第一次猶予期間ヲ延長ス〉·亞細亞歷史資料中心典藏·典藏編號：A14100383400。
- 徐明福（2016）·〈高雄火車站 3 維掃描點雲圖〉·國立成功大學徐明福教授研究室提供。
- 清水建設株式會社（時間不詳）·〈清水建設在臺完成之建築史料一冊〉·高雄市立歷史博物館典藏資料·登錄號：KH2000.002.019_6。
- 作者不詳（年代不詳）·〈高雄火車站〉·高雄市立歷史博物館典藏資料·登錄號：KH2015.005.388。

二、書籍、期刊與報告

- 山崎兌（1950）·《コミュニケーション施設》·建築學大系 36。東京：彰國社。
- 日本建築學會（1972）·《近代日本建築學發達史》。東京：丸善出版社。
- 佐藤嘉明（2006）·《神奈川県庁本庁舎と大正 昭和初期の神奈川県営繕技術者に関する建築史的研究》·橫濱市：橫濱國立大學博士論文。
- 李文環（2017）·〈高雄火車站的歷史文化研究〉·收於徐明福計畫主持·《高雄市歷史建築「高雄火車站」修復及再利用計畫》·高雄：高雄市政府文化局。
- 武澤賢太郎（1940）·《昭和十五年版 臺灣總督府交通局鐵道部（昭和十五年十月十五日現在） 旅費計算用 改正臺灣鐵道旅客運賃總覽》·臺北：臺灣旅行案内社。
- 建築土木資料集覽刊行會（1939）·《建築土木資料集覽 昭和十四年版》·東京：建築土木資料集覽刊行會。
- 建築資料協會（1938）·《日本建築資料發達史·社團法人建築資料協會十五年史》·東京：日滿工業新聞社。
- 臺北市役所（1940）·《臺北市概況》（昭和十五年版）·臺北：臺北市役所。
- 臺灣建築會（1937）·〈臺北市公會堂工事費區分〉·《臺灣建築會誌》·9（5）·頁 36-40。

臺灣總督府 (1936)・《昭和十一年七月一日現在 臺灣總督府及所屬官署職員錄》。臺北：臺灣總督府。

臺灣總督府交通局鐵道部 (1936)・《昭和十一年十月二十日 臺灣總督府交通局 鐵道職員錄》。臺北：臺灣總督府交通局。

臺灣總督府交通局鐵道部 (1937)・《臺灣總督府鐵道部 第三十八年報》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府交通局鐵道部 (1938)・《臺灣總督府鐵道年報 昭和十二年度》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府交通局鐵道部 (1939)・《臺灣總督府鐵道年報 昭和十三年度》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府交通局鐵道部 (1940)・《臺灣總督府鐵道年報 昭和十四年度》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府交通局鐵道部 (1941)・《臺灣總督府鐵道年報 昭和十六年度》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府官房文書課 (1944)・〈高雄驛竣工式に於ける長谷川總督告辭 (六月二十日)〉・收於臺灣總督府官房文書課・《諭告訓達類聚》・頁 152-153。臺北：臺灣總督府官房文書課。

臺灣總督府鐵道部 (1911)・《臺灣鐵道史 中卷》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

三、報紙 (依時序排列)

〈高雄驛の移轉を見越して 土地思惑者らが暗躍 一圓半位の土地が月餘で 八、九圓に暴騰〉(1936年3月12日)・《臺灣日日新報》日刊・第5版。

〈三ヶ年繼續で 臺北驛を改築 高雄驛と共に特別議會に提出 總工費は四百九十萬圓〉(1936年4月5日)・《臺灣日日新報》日刊・第5版。

〈新高雄驛の敷地 土地收用規則適用か 臺南州當局の斡旋も效なく 所有者が頑張るので〉(1936年4月8日)・《臺灣日日新報》日刊・第7版。

〈高雄驛用地 買收略完 著手最後調査〉(1936年6月12日)・《臺灣日日新報》夕刊・第4版。

〈高雄驛改良事務所設置さる〉(1936年7月1日)・《臺灣日日新報》日刊・第7版。

〈鐵類建築材料昂騰 高雄市街及高雄驛 新築工費各不足數萬圓〉(1937年1月23日)・《臺灣日日新報》日刊・第12版。

〈高雄愈要塞地帯に 陸、海軍省告示(十一日附)を以て 初代司令官は同品大佐〉(1937年8月17日)・《臺灣日日新報》日刊・第7版。

〈新高雄驛 地鎮祭 きのみ厳修さる〉(1937年12月16日)・《臺灣日日新報》日刊・第5版。

〈新高雄驛(模型) 目下工事中のもの〉(1938年1月9日)・《臺灣日日新報》日刊・第5版。

〈押さずに “一列勵行” して下さい 高雄駅改札口の殺人的雑沓〉(1941年7月22日)・《臺灣日日新報》日刊・第4版。

四、數位資源

中央研究院人社中心 GIS 專題中心・《臺灣百年歷史地圖》。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。

