

高火科技廟——高雄車站共感空間計畫

撰文／studio HOU x LIN 侯林設計 事務所建築師 林宛蓁

壹、前言

高雄，臺灣第一大港，是一座從無到有、填海造陸的人造城市，自計畫之始就是因港口與運輸而生。1908 年縱貫線鐵道全線通車，首次將臺灣西部平原串聯起來。為了延伸向東連結屏東，1939 年在大港埔興建第三代高雄車站。隨著 20 世紀的發展，這座原本位於農田間的車站，逐漸被戰後的城市建設所圍繞，成為高雄人共同的城市記憶。自 2000 年前後，高雄鐵路地下化相關工程開始進行，並結合捷運紅線的建設。2002 年，原本的第三代車站向東移動了 82.6 公尺，並於 2021 年正式遷回，高雄車站也在 2024 年年底廣場成圓天棚啟用。

第五代高雄車站的建築概念設計由荷蘭 Mecanoo Architecten 事務所提出，經過超過二十年的等待，這座車站重新成為市民生活的核心。過去，臺灣聚落最重要的公共空間就是廟埕廣場，當初高雄車站 Mecanoo 的設計就是以旗津天后宮前的廟埕廣場發想，讓鐵路地下化後的車站再次成為市民最重要的城市空間。2023 年高雄車站公共藝術舉辦公開徵選，侯林設計延伸廟埕、結合拚場的概念，創作屬於高雄的「科技廟」，連結高雄的過去歷史與未來期盼，獲得青睞。

貳、市民生活廣場

高雄是一座與鐵道發展密切相關的城市，也是充滿公民參與動能的城市。第五代高雄車站的規劃，正是對高雄市民積極參與公共事務的一個具體展現。在車站規劃的初期，

高雄在地的公民團體表達了對車站的期盼與關心，這些聲音最終改變了車站的設計方向。我個人於 2008 年至 2016 年間任職於 Mecanoo Architecten，參與了衛武營藝術文化中心與高雄車站的設計工作。2014 至 2016 年，我代表公司參加了高雄車站的公民論壇，與當地的里長、民意代表及各界專家進行交流與溝通。各方共同努力，讓車站的設計更加符合高雄市民的需求。這座城市中，有一群人投入了自己的時間與資源，期望高雄能夠變得更加美好。從凝聚地方共識到積極發聲，這股自發的公民力量，令人深受感動。

「高火科技廟」是一個回應火車歷史與車站都市定位的藝術介入，以實質／非實質的整體感官策劃，創造高雄車站三公頃共感空間，讓車站不僅僅是人來人去的交通設施，而是成為激發不同活動、容納不同想法的城市中心。

本次侯林團隊結合臺灣與歐洲頂尖創作者與製造團隊。共同策展人為臺灣侯林設計以及德國 UrbanScreen，雙方結識於 2008 年，有著一致的理念、一起策劃高火科技廟。臺灣歐洲藝術家一起拚場、共同完成三公頃共感空間。提案結合臺灣與歐洲頂尖創作者與製造團隊，包含完成臺灣最大單一有聲公共藝術「大港迴聲」的侯林設計、德國多媒體先驅藝術團體 UrbanScreen、臺灣音樂創作人也是《茶金》、《三牲獻藝》的作曲家柯智豪、金鐘獎最佳紀錄片導演楊守義、高雄在地舉世著名的嘉信遊艇、匈牙利管風琴廠 Pecs Orgonaépítő Manufaktúra、荷蘭百年製鐘／鑄鐘廠 Koninklijke Eijsbouts、友達光電子公司創利空間，以及雄鷄照明等。

studio HOU x LIN 侯林設計是以設計為核心的年輕事務所，從學術到實務，深信以建築作為社會實踐的信念。我與共同創辦人侯慶謀建築師，在參與衛武營藝術文化中心與高雄車站規劃設計九年後，於 2016 年在高雄駁二創立了侯林設計。2022 年侯林完成高雄港邊的大型公共藝術作品「大港迴聲——音樂銅鐘廣場計畫」，事務所多年來，試圖在臺灣多元的歷史脈絡中找到當代的聲音，從室內到室外、從山邊到海邊、從建築設計到公共藝術，持續以跨領域跨文化的創新設計，為臺灣的都市環境努力。而這次還邀請了德國 UrbanScreen 擔任共同策展人，UrbanScreen 是一家來自德國不來梅的歐洲多媒體藝術先驅，團隊融合了建築師、電腦工程師、機電技師、舞臺劇場專家以及劇本創作等不同專業領域。過去超過二十年的時間，UrbanScreen 投身於多媒體藝術創作，並將建築、視覺敘事及創新媒體技術三個元素結合，開發出獨特的創作概念，並透過這些元素來改變並重新詮釋空間結構，帶來創新且意想不到的視覺體驗。作品包含 2012 年澳

洲雪梨燈光藝術節（Vivid Sydney）的雪梨歌劇院主秀、美國德州萊斯大學百年慶典，以及 2019 年推倒柏林圍牆 30 週年的紀念演出。

侯林團隊以共時、共鳴、共感作為城市策展主題，提出六項連結感官與城市的作品，六項作品獨立設置，但同時都能相互配合、共同演出，創造高雄車站下一個百年回憶。

參、城市策展主題

一、共時

在 1908 年縱貫線火車通車前，由於平原上河流的東西走向，臺灣聚落彼此的聯繫往往依賴沿海行駛的戎克船，或是經由澎湖。火車的誕生，為臺灣帶來了共時的可能性。從 1908 年起，縱貫線將基隆與高雄這兩個南北重要港口連接起來，將西部平原上的物產串聯在一起。在 1920 年代，隨著火車的普及，南北兩地的交通不再是需要數天的海上航行，400 公里的距離縮短成一天四班、十個半小時的旅程。臺灣的地理空間因此成為了一日可連結的現實。

19 世紀火車技術的發展，縮短了地理的隔閡，而火車站的設置，也使聚落的時間得以同步。原本，清代臺灣聚落對於時間的概念是以兩小時為單位，依照子丑寅卯的時辰來劃分。而隨著縱貫線的開通，火車時刻表精確到分鐘，全城的时间標準都圍繞著車站的時鐘。車站的時鐘成為旅客、車站工作人員，甚至整個城鎮的共同時間參照，常常出現在車站的立面上，或是鐘塔、室內大廳、月臺等地方。

在沒有電子擴音設備前，車站宣達資訊，尤其是發車或入站前的通知，或是火車需要發出警告，都必須依靠兩種發聲裝置：汽笛與銅鐘。火車的汽笛來自於沸騰的蒸汽衝過哨子所發出的震動音，在 19 世紀初期，幾次交通意外後，火車便標配了作為警告宣達的汽笛裝置，無論是在經過平交道或進站前，都能聽到火車的「嘟嘟」聲。1941 年高雄車站啟用時，民眾定是聽著這些「嘟嘟」聲，並看著火車伴隨著蒸汽緩緩進站。銅鐘同樣是火車與車站不可或缺的元素，作為宣達時間與火車發車通知的工具，通過聲音將所有人的時間同步。有趣的是，在中文裡，銅製的鐘（bell）與時間的鐘（clock）是

同一個字，也說明了銅鐘與時間之間密不可分的連結。

二、共鳴

過去臺灣聚落中最重要的公共空間就是廟埕廣場，第五代高雄車站的設計概念就是從旗津天后宮的廟埕出發，讓車站成為城市中產生共鳴認同的場所。

高雄港邊最早開發聚落之一的旗津，當時為了防禦海盜，聚落內巷弄蜿蜒狹小，寬度往往不到 1.5 公尺，唯一大型的開放空間就是天后宮的廟埕廣場。天后宮始建於 1673 年，守護高雄已逾三百五十年。廟埕以紅磚砌成，廟會時作為野臺戲的看臺以及廟祭時擺設供桌與供品的場所。平時，廟埕則成為曝曬漁網和臨時修補竹筏、漁網的場所。除了作為祭祀的空間，廟埕更是社區的核心，村民聚會、交換訊息、聯繫情誼的地方，大家在此聽歌、下棋。甚至具有宣達目的的石碑也是立在天后宮內，像是 1859 年規範船隻進出打狗港、抽分徵收與港口使用規範的船戶公約碑。不同於中原國家體制的由上而下統治，船戶公約碑是為了群體最大化的共同利益，船戶間自發性地相互約定出了公約。廟埕廣場是臺灣最早公民參與公共事務的空間，體現了共榮共好的精神。從航海子民的媽祖信仰、到生財工具漁網修補，村民都與這個廟埕廣場緊密結合，廟埕廣場也是一個聚落的精神表徵，也是產生共鳴認同的場所。

臺灣廟宇建築上展現屬於南方的生命力，屋脊上大量繁複、色彩繽紛的剪黏藝術，有如亞熱帶旺盛的植栽一般。到了夜間，這樣對於生命力的禮讚就由燈籠接手，旗津天后宮廟埕上標誌性的紅燈籠，在夜間形成親密而溫暖的空間氛圍，也是乘載的人們對於光明平安的期盼。廟會，作為信仰中的酬神活動，是臺灣三百年歷史的重要一環。在廟埕廣場，藝閣上演過各式各樣的神話故事，音樂戲劇輪番獻藝。過去廟會常常會一同邀請兩組劇團，在廟埕上同時演出、彼此較勁，也就是所謂的拚場，撞擊出新火花。

三、共感

鐵路過去在高雄將城市的發展切成兩部分，地下化的計畫縫合都市，2024 年完工的高雄車站將重新成為市民生活中心。



過去坐火車到高雄，從看到又大又圓的儲油槽、經過半屏山腳、沿著柴山邊、穿越愛河到高雄車站，抑或是從下淡水鐵道橋越過高屏溪、經過鳳山、看著跑過窗邊的高雄城市景象、再進入車站。鐵路地下化連結了原來被鐵道分隔的都市區塊，消弭了交通上的障礙，然而，這也使得原本進城途中充滿浪漫景致的火車旅程，變成了幽暗無趣的隧道經歷。因此新的車站靈感來自天后宮廟埕燈籠，以充滿張力的設計，希望給旅人精神一振的氣勢，透過繁複的天花板片，創造令人難忘的空間經歷。也是因為原來車站設計，視覺上已是相當複雜，因此本次「高火科技廟」期望超越實體設置，放大感官、串聯其他無形的創作型態，如影像、音樂等，以當代媒介引發人們的共鳴。

肆、車站是一個城市的舞臺

車站是一座城市精神的象徵，它匯聚了來自南北的旅人，在這裡是認識一個城市的第一個地方；車站更是一個城市的舞臺，展現了這個城市所認同的價值。樹蔭下的空間，人們三兩聚會、微風徐徐吹過，這正是熱帶地區公共空間的最佳原型。高雄車站創造了三公頃的遮蔭空間，這片舒適的半戶外區域將成為人群聚集的場所，促進社群互動。新車站改變了原來僅以運輸效率想像的車站，在市中心提供了新型態的公共空間。高雄擁有山與海，並且近年來轉型發展成效顯著。「高火科技廟」高雄車站公共藝術提案，包含六項創作提案，分別為「聽蒸汽」、「看時間」、「掛燈籠」、「停樹下」、「染色彩」與「映回憶」，將以城市策展為出發點，聚焦在三公頃的天棚空間下，連結拚場概念，六項作品都能彼此串聯，創造三公頃共感空間。

高火科技廟提案梳理站區動線，將公共藝術設置避開繁忙的入站動線，以不影響車站運作為原則。高火科技廟結合聲音與光影，以無形與有形的方式，連結天棚下地面層與地下層，透過聲音與光影，創造三公頃複層共感空間，讓來往旅人與市民，都能感受屬於高雄的城市舞臺、屬於高雄的當代「科技廟」。在發展這六件作品時，為遊客提供連貫的體驗是很重要的。每個裝置都獨立存在，但當走過車站各地方，卻能產生共感彼此呼應。受傳統航海的啟發，它們的時間安排是協調的，並遵循「潮起潮落」的節奏。這些藝術創作只要體驗一次就可以充分感受其傳達的理念。如果遊客碰巧在車站逗留更

長時間或多次訪問，體驗將會更加豐富。可以見證裝置在不同階段的變化，就像人們見證潮汐的不同階段一樣。

一、聽蒸汽

1888 年，劉銘傳向德國訂製了臺灣第一部蒸汽火車，命名為「騰雲一號」，這個名字不僅表達了對火車速度的憧憬，也是對蒸汽火車運行時景象的具體描述。即使蒸汽火車早已不再是我們日常運輸的選項，但那種充滿儀式感與戲劇性的運行方式，伴隨著冉冉蒸汽、汽笛聲和銅鐘聲，至今仍深深根植於我們的語言和文化中。甚至是那些從未親身坐過蒸汽火車的孩子們，在玩火車遊戲時，也會用「嘟嘟」來模擬火車的來臨。

過去還沒有廣播系統時，銅鐘與汽笛為車站形塑了獨特的聲音環境。隨著科技和時空的變遷，火車站的聲景逐漸消失在背景中。高雄火車站開站時的蒸汽火車與鐘聲，已經不復可聞，但是相同原理的聲音依然可以被喚回。火車汽笛為高壓氣體經過哨子而發聲，這個原理與樂器管風琴的發聲原理十分相似。因此我們特別設計一個專屬於高雄車站的樂器，它融合了汽笛音色的管風琴和音樂銅鐘，並以蒸汽火車汽笛為造型，放置於下沉廣場的十字路口，以樂聲告訴大家整點到了、高雄到了。

「聽蒸汽」是一座屬於火車站的自動樂器，在穹頂下，整點演出，創造高雄火車站獨有儀式感。在新車站水平延伸的棚架中垂直性地置入，外型具備一定高度成為下沉廣場的焦點，透過悠揚的樂聲，將一個區域範圍內的民眾聯結在一起。蒸汽火車汽笛作動的機制來自於蒸汽釋放，高壓氣體通過哨口，因震動發出聲音。臺灣蒸汽火車的汽笛，在大正時代前為三音汽笛，之後多為五音汽笛，意思為相差五個八度的單音。汽笛在 19 世紀初期單純作為示警使用，除了火車外，蒸汽輪船也會使用。這樣的發聲原理與管風琴相似，蒸汽汽笛也在後期發展為樂器，稱為蒸汽笛風琴，像是日本小樽市音樂盒堂前的蒸汽鐘，爾後也多使用壓縮空氣，逐漸結合其他樂器，如銅鐘、鼓等敲擊樂器，組成自動演奏樂器。「聽蒸汽」將兩種車站重要的聲音元素以管風琴搭配銅鐘進行轉化，創造屬於高雄車站的新樂器，樂器透過電子控制自動演奏，內部發射的燈光也會隨著旋律改變，整個場域成為一體，為民眾提供了視覺和聽覺的享受，也使得這個公共空間成為一個具備互動交流機會的場所，讓每位前來的人都能感受到高雄車站的獨特魅力。

管風琴製作是古老而成熟的技藝，我個人過去投身衛武營藝術文化中心的設計時，曾參與了音樂廳亞洲最大管風琴的規劃。管風琴通常分為室內管風琴和戶外管風琴兩種類型。室內管風琴多見於音樂廳或教堂，而戶外管風琴一般也被稱為是街頭管風琴。這次「聽蒸汽」結合室內管風琴與室外管風琴的特色，是一座跳脫傳統窠臼的嶄新類型；放置在地下一層車站下沉廣場的中心，不大的截面積範圍內，必須要有效規劃音管，讓「聽蒸汽」既能演奏正式場合的音樂，也能演奏大眾喜愛的通俗音樂。這座管風琴的製作委託給來自匈牙利的 Pecsí Orgonaépítő Manufaktúra (POM)，POM 來自匈牙利第五大城佩奇 (Pecs)，是繼承匈牙利管風琴製造歷史的當代翹楚，也是目前匈牙利最大的管風琴製造商，它們的作品遍布匈牙利與歐洲各地。佩奇近代以其礦產著名，包含煤與鈾。19 世紀的鐵路建設，讓佩奇出產的煤礦透過鐵道連結多瑙河。POM 的工坊座落在佩奇郊外，是過去運煤的火車機廠。這真的是註定的緣分，一座火車站的管風琴，將在過去的火車機廠中製作。

1847 年 6 月 26 日，丹麥火車公司為了慶祝哥本哈根至羅斯奇爾德段火車通車，特地委託作曲家 Hans Christian Lumbye，製作通車慶祝歌曲〈Københavner Eisenbahn Dampf Galopp〉，曲子中聽得到：如蒸汽汽笛聲、火車前進聲，積極陽光的進行曲充滿趣味，在 21 世紀的今天，依舊是音樂會上受歡迎的演出曲目。日本時代臺灣鐵道部曾經有過〈臺灣鐵道部之歌〉，還有〈臺灣鐵道部行進曲〉，而 21 世紀的高雄車站，也應該有屬於自己的旋律。屬於高雄車站的樂曲將委託柯智豪創作：柯智豪致力於臺灣傳統音樂的轉譯，包含採集臺灣廟會音樂、獲得金曲獎〈三牲獻藝〉，以及轉化自布農族獵前祭槍歌的高鐵廣播提示音。高雄車站未來整點報時音樂將連結蒸汽火車聲景與未來期望，以樂聲宣告高雄到了。

「聽蒸汽」逾 300 支音管，結合火車汽笛、銅鐘、鼓、鑼、鈸等打擊樂器，將是一座屬於臺灣的火車樂器。透過定時自動演奏，讓「樂聲」成為高雄車站中規律發生事件，將是遊客、孩童期待的固定展演，也能因應節慶、活動演奏不同的曲目，彈性且因時制宜，車站大廳將透過獨特樂音，讓旅客與場所共享共融。我們所在的世界是如此美好，「聽蒸汽」希望在講求效率的車站中，在日常生活的匆忙裡，增添一個放慢腳步、停留欣賞的契機，讓每一位經過的人都能在高雄車站找到屬於自己的片刻。



圖 1 「聽蒸汽」模擬圖
圖片來源：林宛蓁提供。



高雄市立歷史博物館 KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

二、看時間

在每個人都有手錶和手機的當代，車站的時鐘又將扮演什麼樣的角色？

過去，車站的時鐘為旅客、車站工作人員以及整個城鎮提供了一個共同的時間標準。它不僅提醒人們該出發了，以及親朋好友即將到來的期待。在老站後的下沉廣場，我們打造一座結合傳統與科技的天文鐘，現代化的天文鐘設計，反映海洋城市的特色，以及呼應了科技高雄的底蘊。這是一座展現天文知識的時鐘，而且到了每天整點時刻，面板將轉為天空、夜空的畫面，地面層及地下一樓的民眾都能在等待的時間裡，看見雲朵飄過，以及星空轉移的片刻，一場如戲劇般的表演在車站的廣場上上演，為人們的等待賦予更多面向意義，並延伸出有趣的聯結。

「看時間」是一座電子天文鐘，除了顯示時間，還能展示天空中太陽與月亮的相對位置、月相、星座和恆星時間等資訊。在 GPS 出現之前水手在海上要透過觀察天文訊息來確定所在位置和方向，港口生活的居民對星象都非常熟悉。「看時間」以這個車站



所需的精準報時裝置結合天文學訊息的觀測，連結航海城市過去的回憶，以及創造未來的記憶。時針是由真實指針構成，其他鐘面則由電子螢幕顯示。鐘面中心的半圓球表示太陽系中心的地球，觀者就如同站在中心與外面的世界產生連結。當人們坐在階梯上，看著時間、看著錶面上雲彩飛過；整點時刻，看著錶面演出，或許還映射出了老站的身影。車站成為最好的舞臺，公共藝術作為影像媒介市民能夠看到時鐘、看到自身反射、看到老站、看到時間、看見空間。

天文鐘採用地心說模型設計：鐘面中心常為一個圓形或球形的標記表示位於太陽系中心的地球。常以一個金色的球表示繞地轉動的太陽。這種設計的理念來源於周日運動，這對於觀測者來說是最直觀的，也是基於日常生活經驗的一部分，這是尼古拉·哥白尼提出日心說之前，歐洲普遍的宇宙觀。過去的傳統天文鐘通常由油畫製成錶面，而此次的公共藝術將以電子螢幕取而代之。透過現代電子顯示技術，天文鐘將能呈現豐富的天文資訊，並於每個整點時刻轉換為特別的影像動畫，與「聽蒸汽」共同呈現整點的表演。平日的影像可能是即時的站外藍天或當晚的星空，而整點的影像則會呼應「染色彩」投影的內容，透過電子螢幕進行更具彈性的展示，無論是天文鐘的資訊還是整點的演出。唯一真實的指針是時針，這根超過 2 公尺長的時針由荷蘭 Royal Eijsbouts 公司製作，其他所有資訊則由直徑超過 4 公尺的電子螢幕呈現。這座電子螢幕得到了友達光電子公司「創利空間」的技術支持，而整座天文鐘的碗狀外殼，直徑超過 4 公尺，則由來自港邊的嘉信遊艇公司，運用臺灣領先全球的 FRP 玻璃纖維遊艇技術打造。整座天文鐘由臺灣



圖 2 「看時間」模擬圖
圖片來源：林宛蓁提供。

各個專業界的夥伴們共同協作完成，創造出一件連接過去與未來的藝術作品。

高雄如同臺灣眾多城市一樣，都是年輕的城市，我們都在建立屬於自身城市未來傳統的過程。我們需要一座乘載市民共同回憶的鐘，或許附近補習街的年輕學子將永遠記得坐在階梯上等著同學一起下課回家、孩子們會記得在這裡學會如何看懂天文鐘、來高雄玩的旅人將對整點報時的演出所驚艷。但這座鐘並不耽溺於鄉愁式的美感，而是與高雄近年極力發展的高科技產業結合，透過電子螢幕與拋光金屬造型，自信而勇敢地創造屬於自身的未來記憶。

三、掛燈籠

臺灣民間信仰空間往往透過懸掛燈籠，表達對於光明平安的盼望，像是旗津天后宮前廟埕、大港三鳳宮的內埕，都能看到標誌性的紅燈籠。「掛燈籠」延續了這樣的空間氣氛，祈求往來旅人出入平安，並提供親切空間感，讓人在車站中相聚。高雄車站作為城市鐵路、捷運、公車、巴士、汽車、腳踏車、行人的交通樞紐，也是人們聚集、凝聚城市認同的核心空間。因此我們將原本建築設計的燈籠意象燈具，做部分更進一步的優化，在不影響行人地面照度及安全性的前提下，呈現紅色及其他顏色變化的可能，並透過程式編程，在不調整下照燈的條件下，讓廟埕燈籠的明滅與顏色變化更具地方及科技特色，進一步強化高雄車站的設計語彙，並提供寧靜祥和的氛圍。



圖3 「掛燈籠」模擬圖
圖片來源：林宛蓁提供。

原來建築設計中，天花即是在向傳統廟埕空間致敬，目前，高雄車站的燈具採用燈籠造型，但僅限於單一的白光。以維持臺鐵車站使用、不改動下照燈為前提，我們將部分燈具優化，透過先進的控制系統，呈現紅色及其他顏色變化的可能，並透過程式編程，配合「染色彩」、「看時間」等作品，呈現多樣變化。採用符合國際通用的 DMX 控制系統，主要用於表現多彩及動態效果，使用 DMX 控制的燈具表現燈光的多彩和動態效果，讓燈光色彩在變動中渲染氣氛，創造美感，為旅客提供獨特的視覺體驗。

四、停樹下

在車站地面層偏離主要動線的一處，我們打造一個結合科技與傳統的作品，在刻意降低感官刺激的氣氛中，我們將依打造一個具有社區性及歸屬感的口袋空間，透過民眾參與計畫中的訪談過程，累積眾人對於歸屬、認同、傳統的看法，以及對於城市未來的期待與展望，訪談提問包括：

當您想到「臺灣」的時候，會先想到什麼？

／兒童時期最鮮明的回憶？／對過去高雄及車站的印象是什麼？／什麼是高雄的傳統？／您希望臺灣變成什麼樣的地方？／理想的都市是什麼模樣？／最理想的社區是什麼模樣？／請描述高雄的特色？

透過這個作品，我們希望描繪出臺灣社會的多樣面貌，藉由臺灣不同背景、不同年紀、不同性別的聲音，呈現海洋臺灣的包容性。燈光效果模擬樹蔭下的輕鬆氣氛，創造出都市秘密花園的氣氛，所有來到高雄車站的訪客，歡迎各種溝通交流的可能性，並能藉由這個角落聽見如同社區裡的鄰居聊聊天。我們與成大建築系師生，以及楊守義導演團隊一同合作，深入高雄的大街小巷進行訪談，記錄下屬於高雄的聲音。

「停樹下」透過增加燈具與音響設備，創造光影與聲音交織的效果，彷彿步入一片樹林般的空間氛圍。散落的光點在地面上投射出斑駁的光斑，聲音的收集不僅包含人聲訪談，也涵蓋當地的聲景，將這些聲音重新編織，營造出榕樹下般的自在氛圍。這幅作品展示了多彩的臺灣聲景，讓每個人無論背景、性別或年齡，都能找到自己的聲音，讓



圖 4 「停樹下」模擬圖
圖片來源：林宛蓁提供。



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

來自山林或港口的故事都有機會被聽見。每一位來到高雄車站的旅人，都能在這片光影交錯的「森林」中，聆聽到臺灣的多元聲音。

五、染色彩

廟埕最激動人心的時刻，莫過於充滿活力的拚場！

「染色彩」投影將在商業大樓與飯店間的市民廣場上展開，這個位置避開了進入車站最繁忙的動線，以投影機打造充滿色彩的廟埕天空，每小時會有一次色彩和光線效果的交互展演，投影的效果配合高雄車站令人印象深刻的特殊天花設計上，如同煙火、廟宇彩繪、廟埕活動的多彩多姿，為高雄車站增添了具有紀念性、儀式感和深刻記憶點的視覺片段。這個開放性的介面，也為未來的各種展演創造了無限的可能。

臺灣廟宇建築上與北方官式建築相當不同，展現屬於南方的生命力：屋脊上大量繁複、色彩繽紛的剪黏藝術，就像是亞熱帶旺盛的植栽一般。「染色彩」作品的英文名稱



圖 5 「染色彩」模擬圖
圖片來源：林宛蓁提供。

為 competition of color，這是一場屬於色彩的拚場：我們將臺灣傳統文化中對於色彩的禮讚表現在天花穹頂的板片上，也強化了高雄車站獨一無二的設計。天花板每小時會有一次色彩和光線效果的交互展演，讓臺灣傳統廟宇建築中對於色彩的禮讚，重現在現代的場域。投影的效果配合高雄車站令人印象深刻的特殊天花設計上，透過這個裝置凸顯空間的獨特個性。

「染色彩」的投影效果由高科技投影技術實現，並結合了座椅的設計。「染色彩」區域與「掛燈籠」區域交疊，兩者相輔相成，共同創造出一場充滿活力的視覺盛宴。

六、映回憶

在神話學的敘述中，「Genius Loci」指稱的是一個地方的守護靈，自環境而生，賦予場所生命。自古以來，地方守護神總是保護與成就一個區域人民的發展，隨著時間的推移，genius loci 的概念被延伸為「場所精神」，代表著一個地方獨特的氛圍與文化。建立於日治時期第三代高雄車站，就代表著這個區域的場所精神，照映著現代高雄的起源，以及走向世界的起點。指定為歷史建築的老站，在新站的興建過程中，經歷與眾不同的旅程，往東移多年之後，再度回到城市的中軸線上，繼續映射城市的脈動與國際的流通。

高雄車站標誌性的舊車站，在搬遷至一側、等待二十年後，終於回到軸線正中央，



圖6 「映回憶」模擬圖
圖片來源：林宛蓁提供。

舊站為歷史建築，具文資身分。目前尚未完成修復計畫。「映回憶」以投射燈的方式，避免直接安裝在舊站站體上，創造獨特的視覺效果。在這個作品的呈現上，我們藉由細細的光線，描繪建築優美的線條與外觀，並藉由動態變化，呈現站體搬遷的片段，並疊合高雄的歷史故事與特色，強化其代表場所精神的角色，強化老站在高雄車站具有永恆之意義。

伍、拚場與共感

「高火科技廟」為六項獨立作品，但透過團隊的安排，各有精彩表演也彼此呼應產生共感。走在車站，每當整點時，裝置間互相連動，各自以不同的感官介入，共同創造令人深刻的體驗。像是將「看時間」與「聽蒸汽」連結演出時，就是一組以車站為場域的音樂鐘，再加上「染色彩」、「掛燈籠」，更增添了視覺感受。在天棚下的三公頃半戶外空間，除了作為車站舒適的半戶外交流空間外，在六項作品相乘下，聲音光影連動，成為三公頃共感空間。

六項裝置獨立存在，但當漫遊車站各處，作品間卻能彼此呼應。作品時間安排遵循「潮起潮落」的節奏。這些藝術品只要經過一次就可以充分感受其傳達的理念。如果旅人碰巧在車站逗留更長時間或多次訪問，體驗會擴大。可以見證裝置的不同階段，就像

人們可以見證潮汐的不同階段一樣。

本次公共藝術設置，是為這座城市車站擴大其自身歷史、城市人文的論述向度。在不影響車站營運功能的前提下，六項作品的設置皆不妨礙站方和旅客的主要動線，車站天棚燈具的下照光亦維持原樣，保有車站公共場所的照明亮度安全性。建築設計之初希望車站不只是車站，而是重新成為城市客廳，在六項作品將連結城市與軌道、城市與海洋、城市與過去、城市與未來。

陸、屬於高雄的未來回憶

UrbanScreen 來自德國不來梅，當地最著名的故事是《不來梅的城市樂手》，這個故事收錄於格林童話中，講述四隻小動物離開農莊主人後，決心在森林中的小屋裡生存。當強盜來襲時，四隻動物一隻站在另一隻背上，演奏音樂，結果這奇怪的聲音和剪影嚇跑了強盜。最終，這四隻動物齊心協力，成功將強盜擊退，從此自由獨立地生活在森林中。這個故事其實與不來梅的城市歷史有著緊密關係，不來梅自中世紀就是航運貿易中心，是漢薩同盟的一員，自 15 世紀起，不來梅成為神聖羅馬帝國的自由市，擁有高度自治，不受貴族或主教的控制。當我與 UrbanScreen 進行早期創作討論時，我曾告訴創作總監 Till Botterweck，我羨慕他們的城市歷史，因為它長久到已經生發出屬於自己的神話。他則回應道，他更羨慕我們，因為高雄沒有歷史包袱，這座城市正在創造屬於自己的未來歷史。

火車與臺灣人的生活息息相關，自火車初駛以來，火車便將城市與鄉村、平原與山林連結起來。在我們的高雄訪談中，我們發現火車也為人們帶來了就學和就業的平等機會。無論居住在臺灣的哪個角落，火車縮短了空間距離，讓臺灣更具凝聚力。火車的速度與乘客的心理空間息息相關。在 1960 年代，柴油飛快車讓臺北與高雄的距離縮短至接近六小時，而慢車則仍需要超過 12 小時。從大眾文化中我們可以一睹端倪：過去在臺灣我們對於車站的感情非常濃烈，車站總是與離別的情感相連，許多以車站為主題的歌曲都訴說著離家或心愛之人遠去的情感。然而，1990 年代，林強在臺北車站拍攝〈向前走〉音樂錄影帶，呈現完全不同的氛圍，揭示著一個新的時代來臨，自信、勇敢、擺

脫悲情。今天，隨著高鐵與臺鐵的緊密結合，臺灣的鐵道運輸已經發展成為一個深入地方的運輸網絡。自高鐵通車以來，與大家預期的不同，臺鐵這將近二十年中載客量增加。火車站不僅是城市的門戶，還成為了生活的客廳，以深入臺灣各個角落的軌道和民眾的生活緊密結合。

柒、一座美麗的城市

在這次公共藝術執行過程中，我個人在與地方賢達訪談中受益良多、深受感動，我從這些受訪者的對談中，編織描繪出了一個更立體的高雄。一位受訪者告訴我們一個故事：成長於 70、80 年代的他，自小就立志要搬離高雄，要搬去一個更進步的美麗城市，在旅外求學、世界繞一周後，還是回到高雄，在工作多年後，一個契機下他才意識到，美麗的城市就在自己的家鄉，而這份美麗，需要他自己、需要大家一起捲起袖子努力。

我從 2008 年開始參與衛武營藝術文化中心的設計，其中前四年在荷蘭負責設計，隨後四年半的時間在高雄工地進行現場協調與設計釋疑。衛武營是高雄的重大公共建設，肩負起民眾對於這座城市未來的投射，中間我一直感受到來自社會對於城市轉型的強烈渴望，後期，我也參與了高雄車站的設計，這是市民期待已久的全新交通門戶。我與侯慶謀建築師從 2016 年自己開業開始，也一直在思考這個問題，我們相信：高雄的城市轉型不是要將高雄變成別的城市，而是要奠基在自身雄厚的產業基礎上，讓高雄變成更好的高雄。臺灣在四百多年的歷史中，受到來自不同文化的影響，這種開放的態度也體現在高雄車站的建築設計中。公共藝術作品「高火科技廟」延續了臺灣傳統聚落的空間語言，營造出廟埕燈籠所帶來的安定感，並與車站創建初期、蒸汽火車時代的共時感與聲景相結合。藉由這些公共藝術的設立，高雄車站成為了一個容納各種可能性、交流各種想法的空間，成為屬於我們、屬於高雄的未來回憶。

高雄車站是一個龐大的工程，「高火科技廟」共感空間計畫自 2023 年以來，感謝各方的支持與協助，讓高雄車站公共藝術能夠順利推動。目前，所有作品都正在緊鑼密鼓製作中，期待 2025 年第三季能夠與大家正式見面，為高雄市民及來訪的遊客，帶來一個連結過去與未來的空間觀點及共感體驗。

