

# 台灣的殖民遺址 —新竹駅



第三組 陳延璋 李柏葳 鄧鈞駿

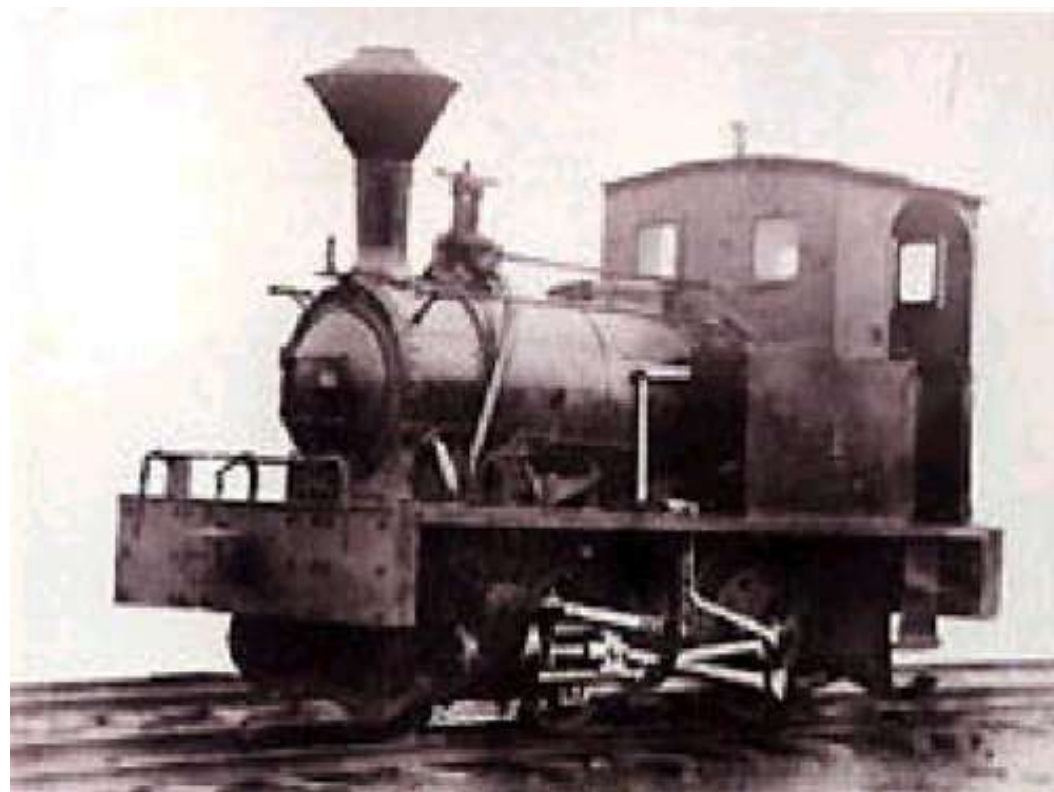
國家二級古蹟  
現存最老站房  
—新竹火車站



# 台灣的鐵道史

# 第一台火車

- 1887年，劉銘傳數次請奏，得清廷准許自籌工款
- 同年成立「全台鐵路商務總局」
- 隔年，騰雲號與御風號開始運轉



# 台灣鐵路發展

- 1891年10月，基隆—大稻埕段通車。
- 繼任巡撫邵友濂續築大稻埕—新竹段，最終於1893年通車至新竹。
- 全線共16站，總長106.7公里。
- 時速只有13.7公里，行進途中隨時可以停下來供人搭乘。





# 日治時期



# 鐵道創始時代

- 1895年成立「台灣鐵道線區司令部」，主要建台車。
- 1896年5月起，成立私營「台灣鐵路會社」，然而資金募集不足，宣告解散。



# 縱貫線建設時代

- 同時間總督府成立「鐵道部」，併購台灣鐵路會社。
- 1908年4月，自基隆到高雄，總長404.2公里的縱貫鐵路全線貫通。



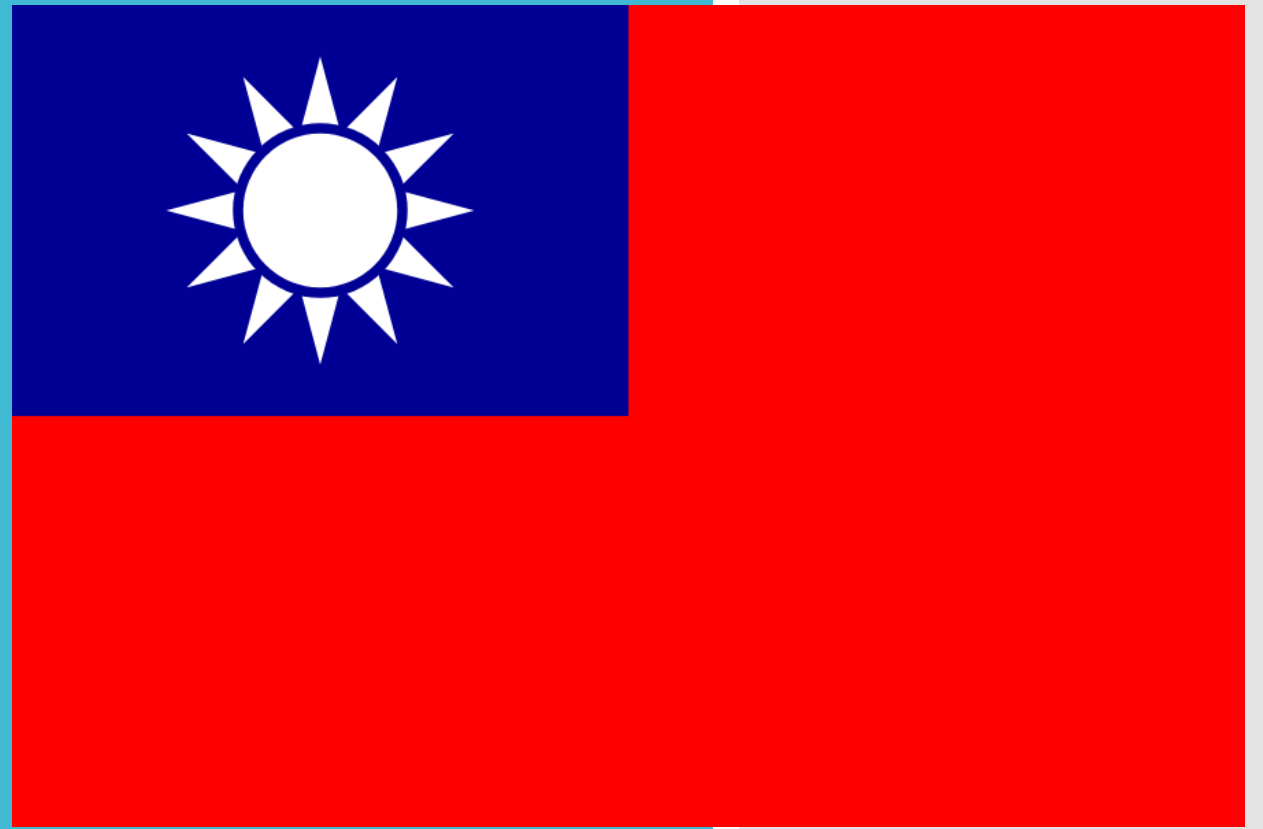


# 鐵道擴張時代

- 之後，日本政府鐵道部還陸續鋪設多條鐵路
- 1917年修通台東線
- 1921年修通屏東線
- 1924年完成宜蘭線通車



國民政府時期



## 接收初期

- 全線枕木腐朽過半，鋼軌磨損及載重不足者，延長達一百五十公里，損壞停用之機車，佔全數之百分之四十八
- 成立「鐵路管理委員會」，搶修車輛
- 後改組為「臺灣鐵路管理局」



交通部臺灣鐵路管理局

Taiwan Railways Administration

# 鐵路電氣化

- 1973年起計畫電氣化工程，施行範圍為縱貫線全線（基隆 - 高雄間）架設1,153公里長高架電纜。
- 1979年6月26日全線完工。





# 近代鐵路

- 1991年12月25日南迴線完工營運，臺灣環島鐵路網完成。
- 21世紀後，高鐵及捷運陸續完工。





## 歷代“新竹”站

第一代 1893  
第二代 1896  
第三代 1899  
第四代 1913

- 現址為第四代站房
- 第一代劉銘傳,土造，1893
- 第二代臨時台灣鐵道隊造，1896
- 第三代為新車車站1899
- 第四代明治41年(1908年)開始建造，
- 大正二年(1913年)3月31日完工啟用
- 設計者—台灣總督府鐵道部松崎萬長
- 工程費—22500円



- 松崎萬長 (松ヶ崎万長)
- 1858出生
- 柏林工科大學畢
- 1885年進入 皇居御造營事務局
- 1907年旅居台灣擔任總督府鐵道部囑託
- 1921年病逝東京

在台作品一

基隆站(已拆除)

西門市場(紅樓)

台中公會堂(台中中山堂)

# 基隆車站設計圖

基隆車站





THE GRAND SIGHT OF THE PUBLIC HALL.

容偉の堂會公（中臺）

。堂會公市るた然巍しら繞て以な樹縁く近に園公中臺

# 台中公會堂





1923年新竹站



# 車站構造

位置：新竹市東區  
構造：平面車站  
站體：1913年日式西  
洋古典建築  
月台：3（岸式x1，  
島式x2）



# 構造歷史

- 第一代站為閩南式土塙造傳統建築，創建於清光緒19年(西元1893年)，面積14坪之站房
- 第二代車站為木構造建築，屋頂為杉木皮，面積24坪，造價1,680圓，建於明治29年(民國前16年，西元1896年)
- 第三代車站為木構造建築，屋頂為日本文化瓦，面積44坪，造價3,767圓，建於明治35年(民國前10年，西元1902年)
- 第四代車站為磚造建築，為現有車站之原型，建於大正2年(民國2年，西元1913年)12月31日
- 新竹車站曾有一次重大修建與一次重大之增建

# 月台

- 新竹車站以前只有兩個月台，北上停靠第一月台（岸式），南下停靠第二月台（島式），後來又興建第三月台，作為內灣線專用
- 除了特殊列車外，所有列車都會停靠新竹



# 扇形車庫

- 新竹車站扇形車庫位於今站內車庫位置。民國70年代初期，當時蒸汽機車廢除後，因國防需要而保留部分機車用於牽引內灣線的貨列。該車庫後於改建時於1989至1992年間陸續拆除，僅留有轉車盤。





建築風格一

文藝復興時代後期巴洛克

# 建築特色

- 1.立面中立軸偏北，使中央尖塔與入口能面對東門域形成。
- 2.平面非對稱配置，接近長方形，售票間夾在大廳和等待空間，且此空間皆有驗票口。
- 3.正立面的水平簷帶，越往中央越高，襯托中央盔頂形鐘塔的高聳屋坡「老虎窗」，鋸齒狀山牆使整體更覺平穩。
- 4.正平面哥德式鋸齒山牆，拱窗誇大的拱心古柱身矮胖，刻意省略拱窗、拱圈的石塊造型，柱體與牆壁轉角，開口部四周之處皆用仿石收邊。
- 5.入口門樓是多立克式（Doric）、柱頭架以豎體紋裝飾兩旁方柱聯絡山牆。

## 建築特色

- 6.驗票口突出的裝飾性山牆及拱門塑造入口門廊氣氛，雙柱式的拱門立在粗狀的台基上。
- 7.內部建築，突顯之處即為每個窗子的下面均有雕刻花樣，相當精緻具有特色，為現有建築難得看到的。特別是有文藝復興時期的浮雕裝飾處處充滿濃烈的歐風。
- 8.外觀上最大特色是有一座二段式傾斜度的屋頂搭配一座盔甲式有四個方向的鐘塔與比例修長的拱圈門廊。造型優美典雅兼具歷史與藝術價值，是新竹市的地標及特殊的都市景觀，也是台灣近代交通重要見證。
- 9.山牆式的立面玄關，有集中視覺景觀效應，自本處再往大廳可以看到內牆處亦有一山牆立面造景，是視覺景觀的延伸。
- 10.候車大廳是磚木結構，所以進深較淺，以形塑城市節點的象徵。

# 貓道

- 新竹火車站除了鐘塔的奧祕，還有更神祕的「貓道」，貓道係為維修新竹火車站最重要的象徵，為「鐘塔」及「屋頂」而設置，其中最後一段通往鐘塔頂部極為斗峭危險。



盔甲式四面鐘塔



多立克式柱頭





牛眼窗



乳丁裝飾



多斯卡納壁柱



支線

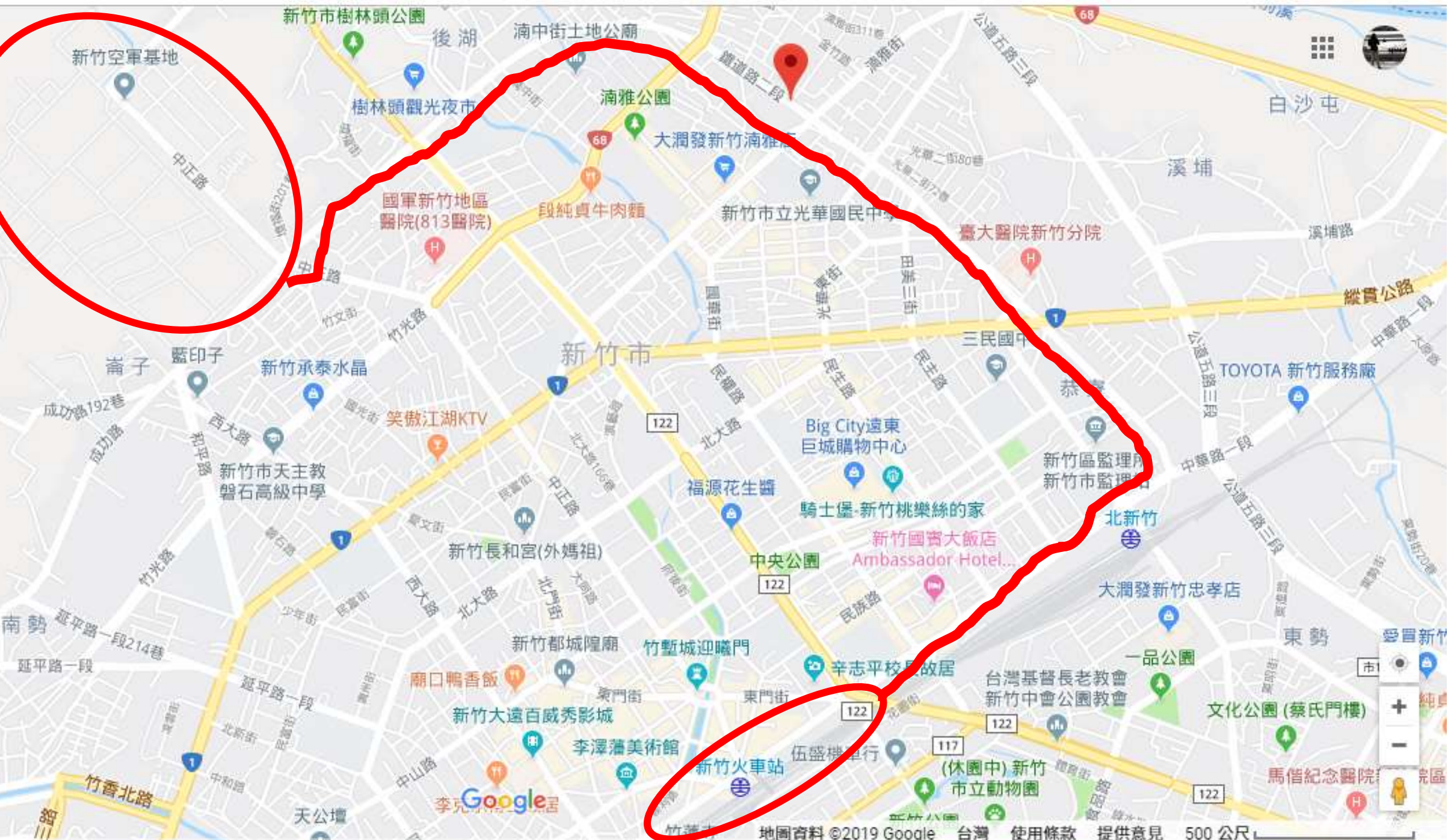
# 新竹機場線

- 建於昭和14年(1939年)，「北台海軍航空隊本部線」，戰後改稱「新竹特種支線」，自東光路橋經過武陵路沿成功路進入新竹空軍基地。1997年停止營運，2000年拆除，原路線經評選後改名為鐵道路。







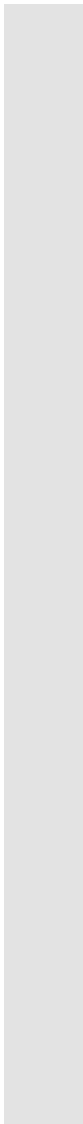





# 新竹內灣線

- 全長27.9公里，DR1000柴油客車為主要行駛車型。
- 為運輸煤礦，昭和十九年1944年動工興建。因太平洋戰線吃緊而作罷。
- 戰後為開發竹東工業區，1946年運送肥料、水泥與玻璃，1950為開採石灰石延伸至合興，1951年為運輸煤礦及木材延長至內灣。到1970年代林礦業活動將繼停止。





# 姐妹站 與 建站百年活動



2013年3月31日  
慶祝建站百年





2015年2月12日  
與東京車站  
締結姊妹站



# 大車站計畫

東門圓環



轉運站

新竹大車站平台計畫屬於前瞻計畫的子計畫。  
計畫效仿日本的**大阪車站**、**品川車站**及德國柏林的**中央車站**，規劃一座多功能跨鐵道平台，連接**新竹火車站**與新竹公車轉運站，使鐵路與公路的轉乘更加便利，前後站也能無縫結合，串連周邊的生活區域。



謝謝大家

