

# 文明的軌跡—— 北臺灣鐵道圖像與日治時期 美術發展之探討<sup>1</sup>

Railway and Civilization—Investigating Images with  
Railway Elements in the Taipei Area and the Development of the  
Arts in Taiwan under Japanese Colonial Rule

楊杰儒 / 國立臺灣師範大學美術學系美術理論組碩士

Yang, Jye-Ru / Program of Art History and Theory Master Degree, National Taiwan Normal University

## 摘要

鐵道，是日殖政府在臺灣奠定的近代化基礎之一，鐵路的連結與車站的設立，大幅改變了原有的地景風貌、生活動線和社會空間配置等。此種以近代化為名的大規模都市開發，致使臺灣從傳統的農業社會轉向近代的工商社會。臺灣北部區域經濟也得以快速成長，四通八達的鐵道串連而起的交通路網，讓城鄉、階級與族群差異逐漸打破，更帶動臺北、基隆、瑞芳、猴硐與北投等地區產業（煤礦、溫泉、觀光）的蓬勃發展。藝術家對於風景的描繪，隨時代更迭不斷地轉變，因鐵路而起的新式地景，影響了地方風景的形構，在當時畫家筆下亦出現全然不同的地景描繪，更成為「近代化」成果最鮮明的視覺表徵。故本文以藝術史學的角度出發，以風格分析為圖像研究方法，透過日治時期藝術家石川欽一郎

（1871-1945）、倪蔣懷（1894-1943）、陳澄波（1895-1947）、立石鐵臣（1905-1980）、陳植棋（1906-1931）、蘇秋東（1911-2012）與洪瑞麟（1912-1996）等人描繪臺灣北部區域具鐵道元素之風景圖像為研究材料，藉以探討地方社會中近代化意涵，並分析藝術家創作之緣由、鐵道元素（鐵路、車站、山洞、鐵橋）的情感連結、產業／觀光等屬性的意涵，進而衍伸新式地景中文明生活之連結，試圖闡述日治時期地方風景如何形塑現代性與美術發展之間的對應關係。

關鍵字：臺灣美術史、近代化、鐵道文化、寫生、地景

## Abstract

Railway construction was a key part of Taiwan's Modernization Program under Japanese colonial rule. Landscapes, lifestyles, traffic flow and social spaces were drastically changed by train stations and its track system in each city. In Taiwan's large-scale urban development, modernization equates to economic growth that is conducive to transforming a traditional agricultural community into an industrial society. Railways are all over the cities of Taiwan, became the new landscape and proof of modernization. Especially in the Taipei Area, such as Taipei, Keelung, Ruifang, Hou-tong, Beitou, etc., Railroads promoted the development of industries in these places. This novel landscape attracted people's attention and inspired many artists, such as Ishikawa Kinichiro (1871-1945), Ni Chiang-Huai (1894-1943), Chen Cheng-Po (1895-1947), Chen Chih-Chi (1906-1931), Su Ciou-Dong, Hung Rui-Lin (1912-1996), et al. These artists created art pictures with railway elements. My perspective of art history is to conduct a thorough examination of these art works, to analyze and to provide modern meaning relating to the society. Furthermore, I try to use style analysis to illustrate the connection of artists' impressions and Railway Elements such as railway, train station, tunnel, iron bridge, etc. The results explain the images with modern elements and the development of arts under Japanese colonial rule.

Keywords: Taiwan art history, modernization, railway cultural, sketching, landscape

<sup>1</sup> 本文由臺灣師範大學美術學系白適銘教授所指導，筆者過去曾共同參與臺灣藝術史研究學會受國家鐵道博物館籌備處計畫補助案「日治時期臺灣鐵道美術調查計畫」，故本文部份論述為部分計畫成果之改著。

收稿日期：110年11月19日；通過日期：111年2月11日。

## 一、研究背景與意義

十八世紀中後期工業革命開始，全世界生活方式發生巨變，1895年日本治臺後，把明治維新全盤西化的模式移植臺灣，其中又以交通建設對生活的影響層面最為廣泛。<sup>2</sup> 鐵道，亦是日殖政府在臺灣奠定的近代化基礎之一，鐵路的連結與車站的設立，大幅改變了原有的地景風貌、生活動線和社會空間配置等。此種以近代化為名的大規模都市開發，致使臺灣從傳統的農業社會轉向近代的工商社會。臺灣北部區域經濟也得以快速成長，四通八達的鐵道串連而起的交通路網，讓城鄉、階級與族群差異逐漸打破，更帶動臺北、基隆、瑞芳、猴硐與北投等地區，煤礦、溫泉、觀光產業的蓬勃發展。藝術家對於風景的描繪，隨時代更迭不斷地轉變，因鐵路而起的新式地景，影響了地方風景的形構，在當時畫家筆下亦出現全然不同的地景描繪，更成為「近代化」成果最鮮明的視覺表徵。

追溯過往臺灣美術史之研究，除各畫會運動史、風格分析與通史等取向外，隨著各式研究方法慢慢累積，以風景為主的議題也慢慢清晰。如：廖新田透過文化政治學與後殖民論述等研究方法，藉由《臺灣美術四論：蠻荒/文明，自然/文化，認同/差異，純粹/混雜》<sup>3</sup>、〈明清、日治時期大臺北地區美術的發展〉<sup>4</sup>、〈陳澄波藝術中的摩登迷戀〉<sup>5</sup>與〈殖民時期「自然」臺灣和「文化」臺灣的轉變：以椰子樹圖像為例〉<sup>6</sup>等多篇文章，說明日治時期風景畫的興起和近代性有密切的關係，臺灣風景畫的發展更反映著殖民現代性之情境，並指出風景畫除了描繪美景外，還能展現一種視覺上的意涵，如對特定主題、人與物、自然元素、構圖等再現，皆顯示出藝術家某種偏好與關注，如現代建物、特殊圖騰。

白適銘更進一步擴充現代性之意涵，如〈都市化、現代生活與日治時期臺灣美術的當代書寫〉<sup>7</sup>與〈「寫生」與現代風景之形構——陳澄波早年（1913-1924）水彩創作及其現代繪畫意識初探〉<sup>8</sup>等文章中，藉以此時期諸多風景畫家中刻意表現如：電線桿、道路等新式地景，顯示出當時藝術家對於「現代性」的關注，也形成往後風景畫中的重要「元素」，並提出寫生作為一種臺灣現代風景觀的方法論思考，透過上述現代化、都市化議題之探討，地景相關議題在臺灣美術史中逐漸成為後續研究者關注的課題。

邱函妮〈街道上的寫生者——日治時期的臺北圖像與城市空間〉一文，處理以城市圖繪為主之問題，對於臺北城市空間的建築物、街道、公園、河岸、車站、橋樑等等描繪，探討畫面中出現的空間到底是如何成形並與畫家描繪風景之辨證。<sup>9</sup> 蕭怡姍〈南島·繁華·勝景——鄉原古統《麗島名華鑑》與《臺北名所圖繪十二景》研究〉中則針對觀光名所之研究，藉由臺灣東洋畫的發展源流探討臺灣重要藝壇前輩鄉原古統系列作品《麗島名華鑑》與《臺北名所圖繪十二景》，藉由實作調查、文獻探討、風格與圖像學、鑑識科學與統計分析等方式進行資料分析，指出不同藝術家對於名所繪展現，呈現日治時期不同階段的臺灣風光。<sup>10</sup> 宋南萱在〈臺灣八景從清代到日據時期的轉變〉的研究中，藉由比較清代臺灣新八景與日本新八景的產生因素與背景，發現日治時期彰顯其作為殖民地風景與母國文化上的相似與相異之處，並指出清代臺灣八景到日據臺灣八景的生產操作與政治意涵。<sup>11</sup> 透過上述文獻的回顧，筆者發現臺灣美術史對於地景近代化的研究，主要多著眼於電線桿、鐵橋、市

2 末光欣也著，辛如意、高泉益譯，《臺灣歷史：日本統治時代的臺灣》（臺北：致良出版，2012），頁20-24。

3 廖新田，《臺灣美術四論：蠻荒/文明，自然/文化，認同/差異，純粹/混雜》（臺北：典藏藝術家股份有限公司，2008）。

4 廖新田，〈明清、日治時期大臺北地區美術的發展〉，收入於《日治時期臺灣官辦美展（1927-1943）圖錄與論文集》（臺北：臺灣創價學會，2010），頁190-213。

5 廖新田，〈陳澄波藝術中的摩登迷戀〉收入於《雕塑研究》第14期（2015.09），頁1-41。

6 廖新田，〈殖民時期「自然」臺灣和「文化」臺灣的轉變：以椰子樹圖像為例〉，「文化行動，重塑風景——【後殖民計畫】展覽論壇」，臺北當代藝術館。

7 白適銘，〈都市化、現代生活與日治時期臺灣美術的當代書寫〉，《臺灣美術》第81期（2010.07），頁18-39。

8 白適銘，〈「寫生」與現代風景之形構——陳澄波早年（1913-1924）水彩創作及其現代繪畫意識初探〉，收錄於創價藝文中心委員會編輯部編，《阿里山之春：陳澄波與臺灣美術史研究新論》（臺北：勤宣文教基金會，2013），頁92-131。

9 邱函妮，〈街道上的寫生者——日治時期的臺北圖像與城市空間〉（臺北：臺灣大學藝術史研究所碩士論文，1999）。

10 蕭怡姍，〈南島·繁華·勝景——鄉原古統《麗島名華鑑》與《臺北名所圖繪十二景》研究〉（臺北：國立臺灣師範大學藝術史研究所碩士論文，2012）。

11 宋南萱，〈臺灣八景從清代到日據時期的轉變〉（桃園：國立中央大學藝術學研究所碩士論文，2000）。

容等單一主題，關於鐵道整體風貌的改變對藝術創作的影響則尚未受到應有重視。例如：如何從風景到鐵道美術的表現類型，這些藝術家怎麼去定義它，怎麼去賦予它形象，在同樣一個時代當中如何擴充鐵道、交通運輸、旅行、產業等這些議題，亦即在所謂風景畫體系當中，作出一個什麼樣的延伸意義。

故本文以藝術史學的角度出發，以風格分析為圖像研究方法，透過日治時期藝術家石川欽一郎（1871-1945）、倪蔣懷（1894-1943）、陳澄波（1895-1947）、立石鐵臣（1905-1980）、陳植棋（1906-1931）與洪瑞麟（1912-1996）等人描繪臺灣北部區域具鐵道元素之風景圖像為研究材料，藉以探討地方社會中近代化意涵，並分析藝術家創作之緣由、鐵道元素（鐵路、車站、山洞、鐵橋）的情感連結、產業／觀光等屬性的意涵，進而衍生新式地景中文明生活之連結，試圖闡述日治時期地方風景如何形塑現代性與美術發展之間的對應關係，並以「鐵道美術」之觀念進行整理研究，彰顯該課題在臺灣美術中的重要性與獨特性。

## 二、光與影的追尋：鐵道美術的開端

1825年第一部蒸汽火車的發明，徹底顛覆當時人類對世界之理解。<sup>12</sup> 隨著鐵道建設的快速發展與普及，中產階級群眾得以乘坐火車四處遊覽。而火車、車站這些新穎場景，也成為印象派畫家喜愛的題材。十九世紀，法國作為全世界的藝術中心，對近代繪畫發展有著深遠的影響。當時出現了室外寫生的概念，便於攜帶的條狀顏料普及加上鐵道發展，使藝術家開始走出畫室，追逐陽光。他們所描繪的車站建築、人群遊憩等日常生活題材也成為印象派最重要的特點。

1844年經典水彩畫家威廉·泰納（William Turner, 1775-1851）首次展出作品〈雨、蒸氣與速度〉（圖1），描繪了一列早期的機車頭正在穿越泰晤士河的三拱架橋，畫面前景中有一隻模糊的兔子正在機車頭前奔跑。整個構圖和熱烈的色彩，皆透露作者對蒸汽動力新時代的認同，本



圖1 泰納，〈雨、蒸氣與速度〉，1844，油彩、畫布，90.8×121.9 cm，倫敦，圖片來源：黃長發發行，黃春秀主編，《泰納Turner·巨匠與世界名畫中英文國際版》（臺北：國巨出版社，1992），頁74。

12 Bill Laws 著，古又羽譯，《改變歷史的 50 條鐵路》（臺北：積木文化出版，2018），頁 60-65。



圖2 莫內，〈聖拉扎爾火車站〉，1877，油彩、畫布，54.3×73.6 cm，倫敦，圖片來源：黃長發發行，黃春秀主編，《莫內Monet·巨匠與世界名畫中英文國際版》（臺北：國巨出版社，1992年），頁95。

作品也成為所有鐵道主題繪畫中最經典的呈現。<sup>13</sup> 此外，畫中的火車非但沒有破壞景致，反而成為風景不可或缺的一部分。列車與氤氳朦朧的天空融為一體，使畫面展現出詩意，也將英國多雲潮濕的氣候特色表現得淋漓盡致。

法國印象派畫家克勞德·莫內（Claude Monet, 1840-1926）也曾將車站作為場景入畫，更將車站與車體視為創作題材，1877年他將畫架帶入聖拉扎爾火車站的月臺上進行創作，並於該年印象派畫展中展出 11 幅車站作品。本作〈聖拉扎爾火車站〉（圖2）將忙碌而充滿活力的巴黎生活步調展露無遺，畫面構成更可以看出克勞德·莫內對於處理煙霧、光影呈現有很大興趣，<sup>14</sup> 圖中車站的金屬集合結構，更是新科技的表徵。對莫內而言，火車站也是他最後一個與當代生活相關的主題，之後就開始專注於對自然風景的描繪。<sup>15</sup> 除了美術作品外，同時期如電影導演、作家、編劇也開始利用車站作為素材，讓鐵道元素在二十世紀有了諸多發展的空間。火車與車站這種新興工業之基礎，逐漸成為當時日常生活中重要一環。

〈聖拉扎爾火車站〉畫面中央，火車上藍色的蒸汽與赭黃筆觸的陽光，照亮了整個畫面，這種表現手法與〈雨、蒸氣與速度〉整題氛圍相似，是印象派慣用的呈現方式。這類創作手法影響了臺灣近代美術重要導師石川欽一郎的藝術創作觀念與價值。楊永源藉著翻譯英國藝術史學者伊斯特（Alfred East, 1873-1913）研究論著指出：「石川顯然熟悉泰納威尼斯作品的優異，進而影響他對泰納藝術的興趣，石川簡筆風格的風景畫，極似泰納晚年威尼斯系列水彩畫，說明受英國水彩畫影響的可能性。」<sup>16</sup> 說明石川當時受英國水彩畫家的影響深遠，也受到印象派啟發，讓他偏好通過寫生去嘗試捕捉大自然的清晰、大氣和光線，以及眼睛所看到的景緻。鐵路的普及也讓畫家可以輕易到各地寫生，在臺灣美術教育中，

13 Bill Laws 著，古又羽譯，《改變歷史的 50 條鐵路》，頁 60-65。

14 Bill Laws 著，古又羽譯，《改變歷史的 50 條鐵路》，頁 76-81。

15 Paola Rapelli 著，謝慧青譯，《莫內—藝術大師圖鑑》（臺北：貓頭鷹出版，2003），頁 62。

16 楊永源，〈石川欽一郎臺灣風景畫中「地方色彩」概念的建構〉，《藝術學研究》3 期（2008.05），頁 88。

西方的藝術理論和表現技法更與石川緊緊相扣，恰恰都影響了臺灣寫生風格的成形與地方色彩之建構。

日治時期臺灣引進西式教育，推動國民學校普及化，當時公學校安排每週有一小時的「圖畫課」，為臺灣最早有記錄的美術課，讓就學的臺灣學子開始接受近代美術薰陶。<sup>17</sup> 臺北師範學校（國語學校）作為日本政府培育臺籍老師重要推手，對美術教育產生極大影響。當時的授課老師石川欽一郎受印象派影響，更藉此形塑臺灣風景觀，並藉由教育、美展、報刊等管道發揮了極大影響力，石川十分重視以寫生的方式表現該地風景特色，更引領學生透過親眼觀察寫生，培養學生對美術之興趣。<sup>18</sup> 楊永源研究指出：

石川的特殊貢獻與影響在於他從日本帶進了戶外繪畫的觀念，欣賞自然的新理論與水彩畫的創作方法。這些促使臺灣的跟隨者能夠接觸他們所居住的環境。為未來的畫家開啓對話的管道。這方面的專業因美術啓蒙老師及繪畫社團領導人的身份而益形重要。他與官方的密切關係及藝術名聲使他有機會為天皇及總督繪製風景畫，一種藝術贊助與創造的新模式於焉生成。<sup>19</sup>

石川的繪畫觀念具備正統英國水彩畫的特質，他認為水彩畫必須表現地域風格特色，並融入當地色彩，對「光」的描繪也格外重視。他兼具自然特徵與人文景觀的繪畫觀，大批臺灣畫壇前輩畫家，<sup>20</sup> 石川老師帶領這些學生透過親眼的感受，用寫生的方式描繪自己生長的土地建立臺灣新美術，<sup>21</sup> 而鐵路也成為「寫生」藝術行腳深入地方的重要媒介，諸多史料也皆有紀錄。

石川在〈初冬漫步〉一文中記錄：「火車到達淡水河前通過的隧道是看見優美的全景畫前刻的暗道。當光明重現時，視野也完全改變。清

澈的河水映著晴朗的天空，越看越澄淨真令人想縱身跳入，紅色帆船緩緩移動，劃過映入水底的觀音山倒影。」<sup>22</sup> 此外，倪蔣懷於〈南部寫生紀行〉日記中記錄：

二月二十日晴，七時五十分出發踏上歸途，看到車城一帶有畫題，因為是團隊行動，遺憾沒法做畫。途中海口風景也好，畫褒忠門八開一張，十一時十分搭潮州開之火車去高雄，在春田館吃中飯，三時出去寫生，因為逆光沒有畫，坐小火車去舊城畫東門八開一張，半屏山八開一張，這一件稍微有趣。八時乘公共汽車回高雄，夜宿春田館。其他人乘夜快車回臺北，因一人行動，有一些落寞，但以後寫生很自由方便。<sup>23</sup>

從現存作品中發現當時藝術家寫生地點通常在火車可到達之地方，或是下車後步行找尋作畫的地點，並多次搭乘鐵路到各處寫生。如：倪蔣懷與諸多藝術家在1925年赴宜蘭、1928年曾至新竹、竹東一帶、也曾在1928與1929兩年二次至南投寫生。<sup>24</sup> 這些寫生創作過程都透過藝術家文字紀錄得以論證，當時的鐵路系統儼然成為不可或缺的工具，作為同時期創作者必要的交通硬體設備。近代化設施也成為畫作經常出現的風景，透過日本殖民的視角也讓臺灣新美術運動下的風景畫涵蓋了藝術、經濟與社會等多重意涵。

### 三、鐵道場景的描繪：臺灣近代風景之書寫

戶外寫生是人與空間的直接對話，也是面對並思考周遭生活環境的一種方式，而日治時期城市風景畫萌芽於寫生，更與鐵道交通的普及有緊密關聯。這些車站建築吸引了諸多藝術家以場景入畫，所誕生的作品側面展現出畫家對新興科技的關懷，也為該地區的人文產業留下深刻的紀錄。

17 林曼麗，《臺灣視覺藝術教育研究》（臺北：雄獅出版社，2015），頁68。

18 林曼麗，《臺灣視覺藝術教育研究》，頁68。

19 楊永源，〈石川欽一郎臺灣風景畫中「地方色彩」概念的建構〉，頁120-125。

20 邱琳婷，《臺灣美術史》（臺北：五南出版社，2015），頁242-262。

21 「臺灣新美術係指擺脫清代的傳統水墨題材，包含梅蘭竹菊、山水樹石、神像的傳統畫風。因為傳統水墨不脫描摹，表現內容為臺灣沒有的大山大水，開始透過寫生描繪地方風光」，參考自邱琳婷，《臺灣美術史》，頁245。

22 石川欽一郎，〈初冬漫步〉，《臺灣時報》（1926.12），頁87-92。

23 白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》（臺北：雄獅圖書，2003），頁79。

24 白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》，頁70-73。



圖3 石川欽一郎，〈驛路初夏〉，1930，水彩、絹，62×77 cm，屏東縣政府典藏，圖片來源：林曼麗、顏娟英、蔡家丘等人著，《不朽的青春—臺灣美術再發現：展覽圖錄》（臺北：國立臺北教育大學，2020），頁103。



圖4 基隆停車場，1938年，圖片來源：中研院臺史所檔案館。

鐵路作為近代化表徵的一個媒介，可以看到這些材料比如最早石川欽一郎的作品〈驛路初夏〉（圖3），能看到石川是畫鐵道附近的風景，他並不關心真正近代化的議題，但是比較年輕世代的創作者就會開始畫火車站，好像把鐵路、火車站當成是風景的一部分。也因為車站體數量有限，<sup>25</sup>故本文將聚焦於北部地區具鐵道文化創作與藝術家之關聯。

#### （一）車站場所入畫——公共領域的觸角

最早的火車站建築以木造為主（圖4），1900年後開始出現磚木混合式的建築，1910年代又有和洋混合的車站風格，最有名的站體為基隆火車站，是屬於經典紅磚塔型建築。當時以鐵道創作為主體的畫家多是以寫景為主，畫面呈現內容為火車、軌道和週邊風景以及對現代建築之好奇。1929年，倪蔣懷租下基隆港內視野最好的林開群宅作為住家，時常自二樓

25 「現存的日治時期車站多數早已改建或廢站，其中仍在使用的車站，僅剩下新竹、嘉義、臺南等三站；中型車站只有斗南車站一站，還有大概也只有20餘個小型車站仍在使用的。清領政府於1887年設置全臺鐵路商務總局，到1894年基隆到新竹路線通車，並建設有基隆、臺北、新竹三個機關車站，以及鐵路沿線其他16個傳統閩南土壩厝形式的車站體，日治時期隨著鐵道的興築，由北至南的車站也陸續興建完成，建築的風格隨著不同時期的流行風格，而產生了不同式樣的變化。總體而言，車站興築可以分成四個階段：日式建築移植及重點車站建築、構造技術修正及樣式建築、經濟低迷的沉寂時期、新技術及新形式的發展...」宋玉真、陳怡玲，〈文法解讀——日治時期臺灣鐵道車站空間的形式與機能〉，《建築學報》第86期（2013.12），頁36。

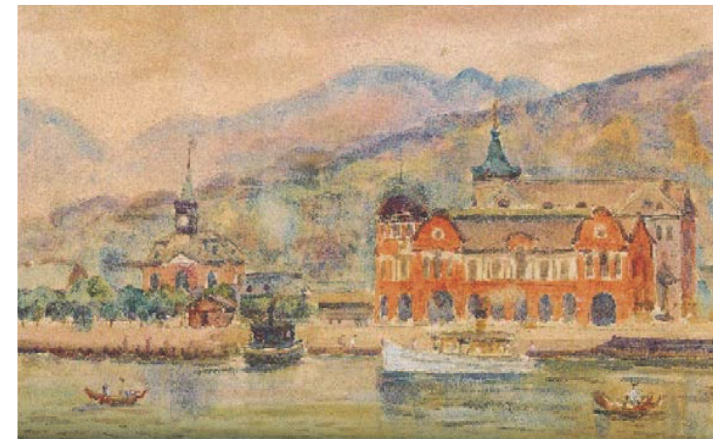


圖5 倪蔣懷，〈基隆火車站〉，年代不詳，水彩，35×52 cm，私人收藏，圖片來源：白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》（臺北：雄獅美術，2003），頁84。



圖6 陳植棋，〈基隆火車站〉，1928，油彩、畫布，72.5×91 cm，私人收藏，圖片來源：李欽賢，《俠氣·叛逆·陳植棋》（臺北：行政院文化建設委員會，2009），頁29。

房間畫窗外風景，以描繪樓房窗口外港口與車站的作品〈基隆火車站〉（圖5）為例，作者選擇以在河對岸眺望之方式，畫下基隆火車站樣貌。或許因為是遠景，車站顯得較為簡略，但仍可清楚見到具代表性之紅磚牆、折線型屋頂鐘塔。車站旁的樓房應為大阪商船與近海郵船兩家船業公司，皆是日治時期時興的西洋式建築。前景河面上有兩艘噴著煙的汽船，另兩艘應為載客往返河岸的雙槳仔船，其中一艘可見乘客。另有一排小船停泊岸邊，或許正在等候人客搭乘。另兩艘應為載客渡河往返河岸的雙槳仔船划過河面，其中一艘可見乘客，另有一排小船停泊岸邊，可能正在等候人客搭乘。構圖上以中景為主，畫風繼承了石川欽一郎英國透明水彩風格，如用色技巧和水分渲染等。作品對建築、風景等描繪，傳達空間「穿透感」也展現對地方色彩有所領悟，更間接描繪火車站周遭環境所形成的公共領域。

藝術家陳植棋發表於1928年的作品〈基隆火車站〉（圖6）描繪了1908年落成的基隆驛，畫面構圖穩定且層次豐富，厚塗的筆觸與色彩變化可以感受到站前廣場土地的厚重感，作品中居民將站前空間作為公共休閒場所，在樹下休息乘涼的日常生活景色，更體現了當時人們在「休閒時間」與現代建築的自由互動。隨著時代進步，車站等現代建設提供多種象徵意義，如車站中公共空間、鐵道時刻表中反映時間概念、規範性與紀律等等。

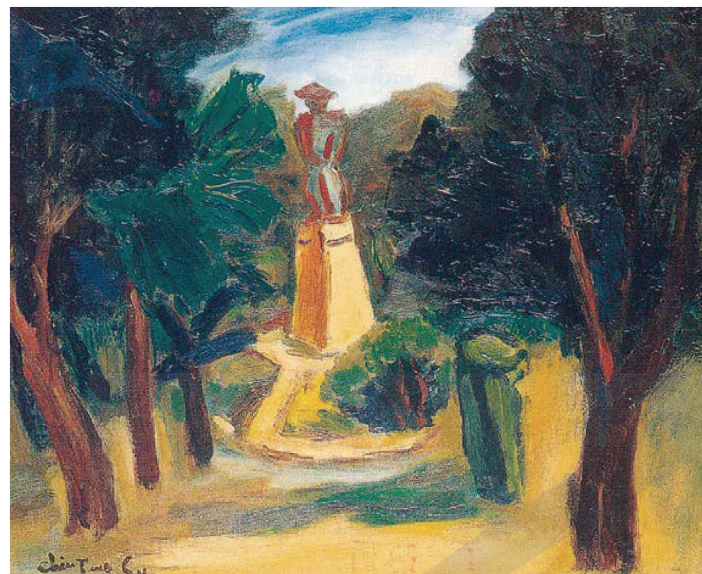


圖7 蘇秋東，〈基隆驛前〉，年代不詳，油彩、畫布，尺寸不詳，私人收藏，圖片來源：李欽賢，《臺灣美術發展史全集—基隆地區》（臺北：日創社文化，2004），頁45。

蘇秋東的〈基隆驛前〉（圖7）呈現車站落成十年後，鐵路的通車和城市的規劃使基隆蓬勃發展，搖身一變成爲十分現代化的城市。<sup>26</sup> 本作取材點較爲特別，以建造在基隆車站前左側的日本在臺第一任總督府樺山資紀（1837-1992）銅像爲題材，畫面兩側的綠樹襯托畫面中心的銅像，直接樸實的原色與簡潔的筆觸，凸顯作者寫實畫風。銅像本身爲彰顯樺山的海軍大將身份，身著軍帽、禮服與佩劍。雖然蘇秋東筆下的銅像有所簡化，但仍可見銅像頭上的軍帽形狀。周圍濃密的植被遮蔽附近的景象，讓銅像好似被綠蔭所掩埋，亦不見基隆車站的輪廓。總督像爲日本威權象徵，臺灣西畫家甚少以總督銅像爲題材，樺山資紀銅像立於1917年，如今原地僅存基底，銅像本身於1944年美軍登陸關島，日本戰事吃緊、銅鐵物資缺乏的情況下，以銅像赴國難爲名義，實行「金屬供出」供爲軍用。<sup>27</sup>

1907年，因應基隆「市區改正」，重新規畫市街與鐵道路線，基隆站移往靠近港口處重建。可以說基隆車站的遷址，串聯起陸運、海運間

26 蘇秋東〈基隆驛前〉之銅像題材，因未落年款，根據創作者的風格演進，可能爲戰後追憶之創作，仍待後續考究與釐清。

27 參考〈曾經的臺灣藝壇常勝軍「蘇秋東」與他筆下的基隆風景〉，《名單之後》，網址：<https://storystudio.tw/article/gushi/su-chiou-dung/>（2021.9.11 瀏覽）。

的交通網路，更加帶動島內外的商業活動。<sup>28</sup> 此外，作爲往返日本的門戶，基隆成爲畫家樂於展現的據點，也是臺灣戶外寫生活動甚早蓬勃發展的地區之一，但直到1920年代末，隨著基隆要塞司令部的設置，此地區受嚴密的管制，往後倪蔣懷和陳植棋描繪的基隆港並非可以自由寫生的地區。日本近代西洋畫家三宅克己（1874-1954）也曾在〈臺灣旅行感想〉中描述：

基隆港是臺灣的門戶，感覺好像到了西洋港口似的。六千噸以上的巨船橫過來靠著火車站前的岸壁停泊。宏偉的郵局建築或是街上排列整齊的磚瓦建造房舍，比起橫濱或神戶都不遜色，再聽到建港的過程令我佩服。<sup>29</sup>

1925年以後基隆的臺籍畫家有逐漸活絡的跡象，鐵路的發展在其中佔有重大的連結，其後十年間，不僅基隆畫壇有了畫會組織，美術逐漸在社會紮根。基隆是一座隨時在蛻變的港口城市，因爲鐵路發展與當地貿易息息相關，讓市容改造成近代的模樣，也成爲當年藝術家們筆下最佳的寫生題材。

臺北車站是由首任巡撫劉銘傳（1836-1896）選定臺北大稻埕河溝頭街（今塔城街）開始建設，日治初期，日人將北車改建爲紅磚與木造混合的日式建築，並於1918年4月重建落成。<sup>30</sup> 石川欽一郎在〈臺灣風光回想〉曾記錄：

那時後的臺北比今天有更多地點可以入畫。大稻埕的小火車站，位於今日北門外馬路附近，車站前面原來是個水塘，對面有幾間紅瓦屋頂的房子大小交錯並置，背景略微可以看到大屯山的姿影。鮮綠色的樹木，澄澈的天空，這樣美麗的景色迄今未曾看過。

28 劉舜仁，謝明峰，盧耀正，楊永智，《臺灣七大經典車站建築圖集》（臺北：行政院文化建設委員會，2001），頁37。

29 顏娟英，《風景心境—臺灣近代美術文獻導讀》（臺北：雄獅圖書，2001），頁59。

30 「1900年，配合市區改正政策，車站移往北門町（今忠孝西路與館前路交叉路口處），改建工程於1900年7月動工，1901年8月25日隨著臺北桃仔園間的改良線及臺北淡水間新線開始通車營運，臺北火車站正式啓用，同時辦理貨運業務。建築風格採取紅磚造型的仿文藝復興式風格，結構爲紅磚的兩層樓磚造式建築……」劉舜仁，謝明峰，盧耀正，楊永智，《臺灣七大經典車站建築圖集》，頁25-40。

我在此繪製大幅的水彩畫。<sup>31</sup>

以上文字說明臺北火車站吸引了藝術家目光，洪瑞麟也透過創作記錄了當時車站的模樣。水彩作品〈臺北火車站〉（圖8）佈滿沈鬱的土褐色調，以近景木料堆疊暗示第三空間，並以左側電線桿的角度帶出遠景之晚霞，將畫面中複雜的景物表現的清爽俐落，凌亂中呈現秩序感。另一幅同樣名為〈臺北火車站〉（圖9）的畫作則以蜿蜒的鐵軌由近景的柵欄延伸，再帶入中景的火車、陸橋及建築。這件早期的水彩作品以寫實兼詩意之手法，表現臺北車站當時樣貌與鐵路所帶來的視覺震撼，鋪成一種全新的透視法之視覺效果。遠方的天空以紫、橙色等偏褐色與暗紅色系渲染環境的沈重感，右方中景的電線桿是近代化之象徵，與前景的木製柵欄維持了畫面，給人一種和諧平穩的感覺。1940年第三代臺北驛站因木頭與磚造棧房無法耐震，故引進鋼筋水泥建材，此後縱貫舊線的臺北車站便屬於新派建築。這類建築特色為簡潔、平頂與幾何線條，少了車站經典鐘塔造型。當年的臺北已是熱鬧市區，隨著時代進步，車站等近代化建設也為中產階級提供不同象徵意義。

## （二）鐵道作品中的人文特質——社會文明的見解

隨著時代變化，車站等近代建設不僅為人民提供便利的交通，作為繪畫元素也具有更豐富的涵義。如車站公共空間、鐵道時刻表所代表的時間概念、規範性與紀律；車站作為都市規劃的一部份及其所對應之階級關係等。站臺與鐵路連接了不同城市角落，作為交通樞紐的車站人員流動性較大，外地移民、社會各階層人們的混雜交流也成為當時藝術家關注之議題。

灣生畫家立石鐵臣創作的許多書籍封面與插畫，記錄了庶民生活的多元面貌。本作〈車站〉（圖10）是一件素描作品，收入於《臺灣時報》之臺北素描系列連載中。《臺灣時報》為臺灣總督府所發行日語機關雜誌，是日治時期最久遠的期刊，收錄許多方面見聞，為臺灣文史研究的寶貴資料。例如立石鐵臣曾說：「...在那裡有帶來東京氣息的學生、



圖8 洪瑞麟，〈臺北火車站〉，1930，水彩、紙，28.5×39 cm，私人收藏，圖片來源：江衍疇，《礦工·太陽·洪瑞麟》（臺北：雄獅美術，1998），頁35。

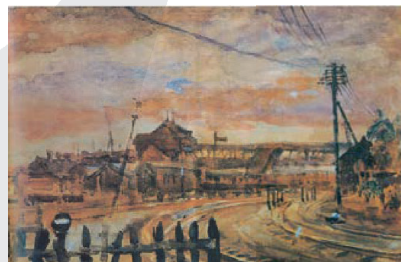


圖9 洪瑞麟，〈臺北火車站〉，1930，水彩、紙，32×41 cm，私人收藏，圖片來源：江衍疇，《礦工·太陽·洪瑞麟》（臺北：雄獅美術，1998），頁35。

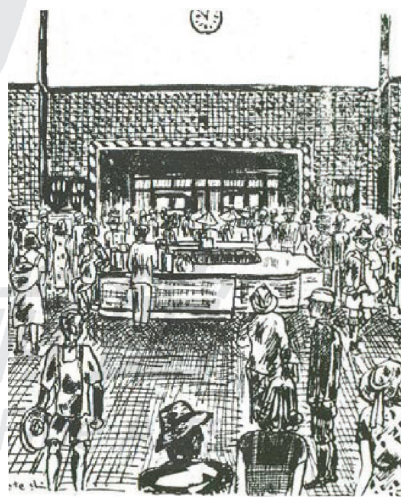


圖10 立石鐵臣，〈車站〉，年代不詳，鋼筆、紙，尺寸不詳，私人收藏，圖片來源：邱函妮，《灣生·風土·立石鐵臣》（臺北：雄獅美術，2005），頁32。



圖11 立石鐵臣《民俗臺灣》火車頭封面，圖片來源：邱函妮，《灣生·風土·立石鐵臣》（臺北：雄獅美術，2005），頁109。



圖12、圖13 石川欽一郎於《臺灣日日新報》發表的插圖，內容傳遞現代文明都市的新觀念及人民生活型態。

也有因正事而從南部北上臉頰紅灼的人們，人群混雜，創造出獨特的氣氛。至於旅途的辛勤與疲勞，則充分表現在電力時鐘以及鋪石地板上。」<sup>32</sup> 簡單的文字搭配細膩的黑白速寫，將臺北車站之車水馬龍表露無遺。畫面上方的時鐘與等待搭乘之旅客，更傳遞了「時間觀念」的時代演進。立石也投入《民俗臺灣》雜誌創刊，「創刊號」開始每期均連載「臺灣民俗圖繪」。立石鐵臣負責繪製封面與插畫，封面的插圖多以「臺灣」為題，曾描繪當時新引進的交通工具——蒸汽火車頭（圖11）以及當時臺灣人生活的景象，<sup>33</sup> 為那段現代與傳統交織的時期留下歷史紀錄。

石川欽一郎在1925年也多次於《臺灣日日新報》中發表畫作和文章，藉著報紙上的插圖推廣美術，當中幾幅關於鐵道的圖像的紀錄（圖12、圖13），更傳遞現代文明都市的新觀念以及當時人民生活型態。石川於1925年5月30日寫道：「基隆（Kiirun）是臺灣音的讀法，八堵（Haddo）、五堵（Godo）是日本音，松山（Matsuyama）、板橋（Itabishi）是訓讀漢字的讀音，一直不斷變換著。實在相當費心啊！這也可以說是，從領臺之

32 立石鐵臣，〈臺北素描-車站〉，《臺灣時報》（1940）。

33 邱函妮，《灣生·風土·立石鐵臣》（臺北：雄獅圖書，2004），頁109。

31 石川欽一郎，〈臺灣風光的回想〉，《臺灣時報》（1935.6）。

前，領臺以後，到內臺同化，這三十年間不斷進化結果吧！錯不了的！」學者顏娟英指出：「石川認為這是內臺同化表現。」<sup>34</sup> 日治時期，臺灣固有地名常直接沿用本地的音讀，或採用日本慣用的訓讀音。地名讀音變化雖有些複雜，也勉強可說是愈來愈接近日本習慣。其次，石川也於 1925 年 06 月 10 日寫道：「在西洋，搭火車時，隨時都可以通過剪票口進入。但是這裡卻相反，乘客要進入月臺，搭乘即將入站的列車，票務卻拿著懷錶看看，說時間還沒到，不能剪票，好像真的很寶貴時間的樣子。如果真是這樣，那可抱歉了！」<sup>35</sup> 此系列作品搭配幽默有趣的對白，典雅的語體頗似日本的落語表演，<sup>36</sup> 藝術家藉由車站找到創作的題材與靈感，也讓這些地方成為思想或時代感較為敏銳之處，藉由火車的插圖輔以文字記錄當時臺灣的生活，也以社會觀察者的角度對文明提出見解。

### （三）支線風情——鐵道與產業的擴充

臺鐵許多支線的源起，並非以方便偏遠地區客運為目的，而是為了運送貨物。這些深入全臺的支線鐵路為臺灣經濟與地區發展扮演著重要角色，所經之處也帶動各地自然、經濟、社會與人文的發展。<sup>37</sup> 此外，政府藉由土地調查政策，更加瞭解臺灣的產業分布，進而讓臺灣礦產、林業等產業蓬勃發展。藝術史學者廖新田指出：「殖民時期的臺灣，自然環境被視為建設臺灣地方文化的基礎，從自然到文化，可以從 1898 年



圖14 倪蔣懷，〈瑞芳風景〉，1928，水彩、紙，48.5×67 cm，私人收藏，圖片來源：白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》（臺北：雄獅美術，2003），頁57。

總督府臺灣土地調查律令與土地調查局的成立為代表」<sup>38</sup>，從視覺文化的角度而言，日本大規模的調查臺灣一些具有標記性的事物，發掘出不少頗具特色的臺灣景緻與物產，臺灣的風景畫也體現了殖民現代化的進程，支線鐵路也扮演中極為重要的角色。

位於北部的深澳坑沿線在日治時期已完工營運，經基隆、八斗子、深澳至水濂洞的礦業道路則於 1962 年全線廢止。1901 年起，縱貫鐵路逐年分段通車，人員與物流動線也隨之調整。縣級行政區廢除後，全島調整為十二廳。1902 年總督府公布「州郡街庄制」，基隆郡下轄基隆、貢寮、瑞芳等，隸屬於臺北州。基隆郡的經濟與礦業興衰息息相關，尤其煤礦作為最大的動力能源，是臺灣實現工業化、近代化之文明躍升不可或缺的元素。1920 年代，宜蘭線鐵路八堵至瑞芳及平溪鐵路通車後，沿線皆為礦區。深入地方創作的倪蔣懷經常在瑞芳、猴硐、四腳亭等礦城寫生。這些礦場大多在今基隆河流域，除了水運，也常以火車和臺車載運煤礦。1927 年的〈瑞芳風景〉（圖 14）中可見當時瑞芳發祥地「內瑞芳」的寫照，其特殊的河階地形一目了然。作為基隆河中游的航運終點，「內瑞芳」成為臺灣北部重要的河運客貨運轉運站，此地正是倪蔣

34 顏娟英，《水彩·紫潤·石川欽一郎》（臺北：雄獅圖書，2005），頁 98。

35 顏娟英，《水彩·紫潤·石川欽一郎》，頁 99。

36 落語，或譯為單口相聲。江戶至明治時期流行的一種單人表演說話藝術，以劇中人的滑稽對話為主，漸入高潮時突然令人爆笑的結尾。

37 「縱貫線完工後，總督府國有鐵路的政策並未就此告終，縱貫線只是整個國有鐵路修築的部分，總督府配合地區開發、產業發展，以及人口移植政策等，積極地興築各地的鐵路，包含有臺東線（1909 年開工、1926 年完工）、潮州線（1917 年開工、1923 年完工）、宜蘭線（1917 年開工、1924 年完工）...」蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣書房，2012），頁 82。「... 速成主義下建造而成的鐵路，卻在興建後的十年間陸續出現問題，由於經濟快速成長，倉促建成的鐵道無法承受高度的運輸壓力，形成『滯貨』的情況。特別是中部路段，受限於自然環境，而無法進行更有效的運輸，因此 1919 年，總督府著手建設海岸線鐵路，並於 1922 年完工，舒緩了沿線各站的貨物運輸壓力...」黃俊榮，〈日治時期鐵道餐旅文化之研究（1908-1945）——以「鐵道餐飲」與「鐵道旅館」為例〉（臺南：國立成功大學歷史學研究所碩士論文，2013），頁 29。

38 廖新田，〈從自然的臺灣到文化的臺灣：日據時代臺灣風景圖像的文化表徵探釋〉，收入於《臺灣美術四論：蠻荒/文明，自然/文化，認同/差異，純粹/混雜》，頁 51。



懷包採瑞芳二坑的所在地，位於今明燈路底過平交道的瑞芳公園山坡上。在火車宜蘭線通車後，渡頭周邊聚落逐漸沒落，人口與產業也隨之外移，作品以暈染的大面積筆觸來描繪山川之際，在此樹蔭交錯之下，當中穿插著幾間民房矗立河岸邊，河面上反射著耀眼的陽光，色彩雅致、層次分明。

當時，煤是最主要的工業燃料，也是火車、輪船及交通工具的動力。1920年代，世界有四分之三的動力來自於煤，其重要性可見一斑。明治維新以來，日本政府積極獎勵工礦業發展，對燃料煤的需求更為迫切，便從臺灣取得煤、黃金及硫磺等重要礦產。〈瑞芳隧道〉（圖15）與〈猴硐瑞三煤業〉（圖16）所描繪的礦城風景透露出煤礦業的沒落，多數景點早已物換星移，瑞芳隧道目前尚在，位於下行即將進入猴硐前的雙軌福住新隧傍，已轉型鐵馬道。而因瑞三煤礦風光一時的小鎮——猴硐，卻依然保留著相同景緻。由於基隆河的貫穿，猴硐居民依靠吊橋往來河的兩岸，其中又以靠近火車站的吊橋來往最為頻繁。倪蔣懷於1920年代到此接洽礦務，為此景留下作品。站在橋上觀望兩側，一邊河面開闊，礦場點綴；另一邊河道蜿蜒，山丘聳立，隧道穿行。如今，名為「介壽橋」的水泥橋取代了吊橋聳立於基隆河上。現在的猴硐早已不復往日繁華，通過倪氏的作品，才得以一窺日治時期瑞芳的特殊地理風貌。這些隱匿在山林中的礦城風景，有北部山林的蒼鬱、濕潤，也有礦城特有的隧道、鐵道及礦場等人文景觀。

而北投舊以硫磺開採為主，1896年始，日人平田源吾（1845-1919）首開溫泉旅館，導入商業行為以追求經濟價值。當時，居住於北投的人們沿北投溪畔，利用自然地勢建立湯瀧浴場，後成為官方使用的大眾浴池，主要提供日軍療養。北投溫泉源自紗帽山，日治時期成立瘧疾討伐隊，專門撲殺瘧蚊，並開始大規模進行公共浴場的建設。日本政府故於1916年修築這一條小支線，〈新北投車站〉（圖17）為陳澄波用簡單幾筆描繪了這個因為日治時期開關溫泉而聞名的鎮，陳氏也喜歡隨身攜帶速寫本，一有心情就以速寫本記錄看到的人物與風景，本作就是以速寫方式呈現，在輕快俐落的筆觸下描繪木製的車站建築。北投、淡水河、新店是1927年《臺灣日日新報》仿照日本內地票選日本新八景活動；北



圖15 倪蔣懷，〈瑞芳隧道〉，年代不詳，水彩、紙，尺寸不詳，私人收藏，圖片來源：白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》（臺北：雄獅美術，2003），頁70。



圖16 倪蔣懷，〈猴硐瑞三煤業〉，1928，水彩、紙，48.5×67 cm，私人收藏，圖片來源：白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》（臺北：雄獅美術，2003），頁71。

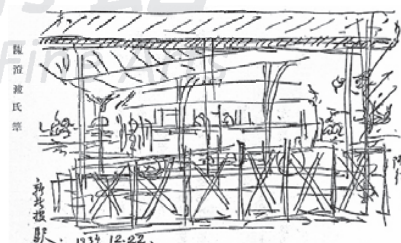


圖17 陳澄波，〈新北投車站〉，1934，鋼筆、紙，尺寸不詳，私人收藏，圖片來源：陳澄波基金會官網，<https://chenchengpo.dcam.wzu.edu.tw>。

投也發起「臺灣新八景」票選活動，選出臺北觀光風景的八景、十景、十二景。<sup>39</sup> 這個以溫泉聞名的小鎮吸引了無數旅客，車站的繁華熱鬧也被陳氏的速寫所記錄。在這樣的時代背景下，日本政府將臺灣的各項現代建設成果與日本文化景觀元素融合，適時的置入臺灣的觀光地景。「臺灣八景」結合旅遊活動、明信片、名畫家與新聞媒體，讓當時的臺灣民衆得以經由畫家的眼睛，用另外一種形式看見臺灣。

本節透過臺灣繪畫史上有限的鐵道相關題材，探討北部地區具鐵道文化之創作，筆者透過描繪車站硬體設施、人文性特質與支線的產業之作品，發現這些他們不單單僅是過去所謂風景畫體系當中的一個類型，也觸及更多的意涵，進一步鋪陳出產業文明與美學文化史之觀察。

#### 四、結論

車站與鐵路是十九世紀末、二十世紀初，西方藝術家們經常取用的作品主題，但大多數畫家是以寫景為主，而〈雨、蒸氣與速度〉與〈聖拉扎爾火車站〉兩件作品不但為全世界鐵道美術的作品承先啓後，也影響了臺灣美術史創作之風格。日治時期，藝術家們通過寫生，讓許多創作都有如泰納〈雨、蒸氣與速度〉之風格，展現出一種具詩意的美感，並將水氣朦朧特色表現得淋漓盡致，進而影響臺灣風景「地方特色」中對於光影的追求。

這些臺灣前輩藝術家，創作鐵道中「硬體」與「軟體」景象，也多以印象畫派之手法處理，雖然大多的作品是以寫景為主，但仍有部分作品側面展現畫家對該地區近代化都市建設、沿途風景（推展觀光、旅遊消費）與民衆參與等相關問題。如石川、立石等則藉由報刊發表畫作和文章，透過插圖與說明之文字，更可以理解近代化中守時之觀念；多件作品描繪北部產業等創作，可能夠理解產業的興盛與鐵道文化之關係相輔相成。寫生的創作，大多運用西方藝術中的寫實技巧以及反映社會實況等等，也讓這些圖像不單只是描繪火車站、鐵道、山洞與鐵橋這麼簡單表象式的作品。另，1910年全島鐵路通車象徵著地理學領域的完整，

39 蔣竹山，《島嶼浮世繪：日治臺灣的大眾生活》（臺北：蔚藍文化，2014），頁165-175。

就在交通系統完成之際，由臺灣鐵道部所規劃「臺灣鐵道名所案內」成爲觀光路線經典之作，在1915年，古蹟與名景被分成七條旅遊路線在「始政二十周年勸業博覽會」，公開成爲日殖政府執政臺灣二十週年的獻禮，臺灣風景被歸類爲不同的現代設施，表徵日本精神與物質文化，這恰恰也都是臺灣近代文明發展之軌跡。

回看鐵道圖像，筆者認爲可以將它當作一種文化來看待，而藝術提供更根本的回觀，鐵道元素在作品的角色是作爲索引或背景，而圖像背後所傳遞的歷史與事件本身往往才是主題。這也讓「鐵道美術」這個概念，透過藝術家去表現與賦予形象後，呈現出不同的風景表現類型，更見證臺灣在經濟、社會、產業與文化發展下所帶來的改變。◀

## 參考資料

- 川村洋介，《日治時期《臺灣鐵道旅行案內》中的臺北市意象》，臺北：國立臺灣師範大學臺灣語文學系，2014。
- 比爾·勞斯 (Laws, Bill) 著，古又羽譯，《改變歷史的50條鐵路》，臺北：積木文化出版，2018。
- 王志弘，《流動、空間與社會 1911-1997 論文選》，臺北：田園城市，1998。
- 末光欣也著，辛如意、高泉益譯，《臺灣歷史：日本統治時代的臺灣》臺北：致良出版，2012。
- 白雪蘭，《礦城·麗島·倪蔣懷》，臺北：雄獅美術出版社，2003。
- 白適銘，〈都市化、現代生活與日治時期臺灣美術的當代書寫〉，《臺灣美術》307期(2010)，頁18-39。
- 白適銘著、創價藝文中心委員會編輯部編，〈「寫生」與現代風景之形構——陳澄波早年(1913-1924)水彩創作及其現代繪畫意識初探〉，《阿里山之春：陳澄波與臺灣美術史研究新論》，臺北：勤宣文教基金會，2013，頁92-131。
- 石川欽一郎，〈初冬漫步〉，《臺灣時報》(1926)。
- 石川欽一郎，〈臺灣風光的回想〉，《臺灣時報》(1935)。
- 立石鐵臣，〈臺北素描——車站〉，《臺灣時報》(1940)。
- 江衍疇，《礦工·太陽·洪瑞麟》，臺北：雄獅美術出版社，1998。
- 宋玉真、陳怡玲，〈文法解讀——日治時期臺灣鐵道車站空間的形式與機能〉，《建築學報》第86期(2013)，頁33-49。
- 宋南萱，〈臺灣八景從清代到日據時期的轉變〉，桃園：國立中央大學藝術學研究所碩士論文，2000。
- 李欽賢，《俠氣·叛逆·陳植棋》，臺北：行政院文化建設委員會，2009。
- 李欽賢、洪致文，《臺灣古老火車站》，臺北：玉山社，1996。
- 林育淳，《油彩·熱情·陳澄波》，臺北：雄獅美術出版社，1998。
- 林曼麗，《臺灣視覺藝術教育研究》，臺北：雄獅出版社，2015。
- 邱函妮，〈街道上的寫生者——日治時期的臺北圖像與城市空間〉，臺北：臺灣大學藝術史研究所碩士論文，1999。
- 邱函妮，《灣生·風土·立石鐵臣》，臺北：雄獅圖書，2004。
- 邱琳婷，《臺灣美術史》，臺北：五南出版社，2015，頁242-262。
- 保羅·拉培利 (Rapelli, Paola) 著，謝慧青譯，《莫內——藝術大師圖鑑》，臺北：貓頭鷹出版，2003。
- 洪致文，《臺灣火車的故事》，臺北：時報文化，1993。
- 洪致文，《臺灣鐵道印象：鐵道歷史》，臺北：南天，1998。
- 凌宗魁，《紙上明治村：消失的臺灣經典建築》，臺北：遠足文化，2018。
- 黃俊榮，〈日治時期鐵道餐旅文化之研究(1908-1945)——以「鐵道餐飲」與「鐵道旅館」爲例〉，臺南：國立成功大學歷史學研究所碩士論文，2013。
- 楊永源，〈石川欽一郎臺灣風景畫中「地方色彩」概念的建構〉，《藝術學研究》3期(2008)，頁73-129。
- 楊杰儒，〈現代風景的觀光轉譯：臺灣日治時期美術作品中的觀光地景與旅遊〉，臺北：國立臺灣師範大學美術學系美術理論組碩士論文，2022。
- 廖新田，《臺灣美術四論：蠻荒/文明，自然/文化，認同/差異，純粹/混雜》，臺北，典藏藝術家股份有限公司，2008。
- 廖新田，〈明清、日治時期大臺北地區美術的發展〉《日治時期臺灣官辦美展(1927-1943)圖錄與論文集》，臺北：臺灣創價學會，2010，頁190-213。
- 廖新田，〈陳澄波藝術中的摩登迷戀〉《雕塑研究》第14期(2015)，頁1-41。
- 劉舜仁，謝明峰，盧耀正，楊永智，《臺灣七大經典車站建築圖集》，

臺北：行政院文化建設委員會，2001。

蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》，臺北：臺灣書房，2012。

蔣竹山，《島嶼浮世繪：日治臺灣的大眾生活》，臺北：蔚藍文化，2014。

蕭怡姍，〈南島·繁華·勝景——鄉原古統《麗島名華鑑》與《臺北名所圖繪十二景》研究〉，臺北：國立臺灣師範大學藝術史研究所碩士論文，2012。

顏娟英，《風景心境 - 臺灣近代美術文獻導讀》，臺北：雄獅圖書，2001。

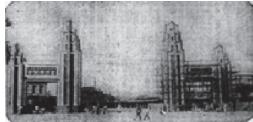

顏娟英，《水彩·紫潤·石川欽一郎》，臺北：雄獅圖書，2005。

#### 附件一、北臺灣鐵道圖像之蒐整

作者	地點	作品名稱	指涉物	作品名稱	指涉物
石川欽一郎	臺北	〈車站插圖〉	火車、鐵軌 剪票口、檢票員	〈驛路初夏〉	車站前小路
立石鐵臣	臺北	〈車站〉 〈民俗臺灣封面〉	車站大廳 蒸汽火車頭		
洪瑞麟	臺北	〈臺北火車站〉 〈後火車站〉	火車站		
倪蔣懷	基隆 汐止 瑞芳 侯硐	〈基隆火車站〉 〈基隆旭町清晨〉 〈汐止〉	火車站 臺車	〈瑞芳隧道〉 〈瑞芳渡船口〉 〈瑞芳風景〉 〈侯硐瑞三礦業〉	鐵橋 支線鐵路 隧道 礦業
陳植棋	基隆	〈基隆火車站〉	火車站		
蘇秋東	基隆	〈基隆風景〉	火車站	〈基隆驛前〉	銅像
陳澄波	北投	〈新北投車站〉	支線鐵路、溫泉業		

#### 附件二、相關北臺灣鐵道寫真檔案之蒐整（除臺灣研究古籍資料庫外，其餘資料出自《臺灣日日新報》）

編號	名稱	年代	資料來源	圖檔
1	臺北驛，大妃殿下離北	1926	大妃殿下御離北，1926年11月2日，版5	
2	臺北驛，大妃殿下離北	1926	大妃殿下御離北，1926年11月2日，版5	
3	菁桐的臺陽礦業鐵道	1929	三百間下の坑底を見學 怖氣をふるふA寫真技師 臺陽鐵道視察記(6)，1929年7月18日，日刊版7	
4	基隆驛新岸壁改札口	1931	基隆驛新岸壁取扱所，1931年9月1日，版7	
5	基隆驛新岸壁取扱所	1931	基隆驛新岸壁取扱所，1931年9月1日，版7	
6	臺北驛，梨本宮殿下搭車出發	1934	梨本宮殿下の臺北驛御發，1934年10月4日，夕刊版2	
7	基隆驛的陸橋	1935	基隆驛陸橋，1935年1月1日，日刊版11	
8	臺北驛，日治初期的第一代臺北驛，位於大稻埕南邊	1935	領臺當時の臺北停車場，1935年6月17日，日刊版21	

編號	名稱	年代	資料來源	圖檔
9	臺北松山的鐵道工場全景	1935	寫真に臺北鐵道工場の全景、スチーム ハムマー、1935年6月28日、夕刊版2	
10	臺北驛內出現冰柱的廣告	1935	冷氣、人を集む 臺北驛に氷柱出現、1935年7月19日、夕刊版2	
11	臺北驛內的新式 C55 型鋼製列車	1935	臺灣に鋼製客車が 初めてお目見え 一輛二萬五千圓もする豪華版 きのふ先づ二輛著く (寫真は臺北驛構内計り線に入った新車) 1935年9月19日、日刊版11	
12	臺北驛前，臺灣博覽會的歡迎門樓	1935	臺博氣分いよいよ濃厚 寫真上は驛前の歡迎門、1935年10月1日、日刊版7	
13	臺北驛內的雙線鐵軌開通	1936	寫真は今夜半の切替を待つ臺北驛構内上り本線、1936年1月26日、夕刊版2	
14	臺北驛，1936年改建前的臺北驛	1936	寫真は改築する臺北驛、1936年5月22日、日刊版7	
15	臺北驛的改建工程，最左邊的是縱貫鐵道	1937	臺北驛の改築で 貨物驛新築に着手 八月頃には完成の筈、1937年1月22日、日刊版11	
16	臺北驛前，東久邇宮殿下的座車	1937	東久邇宮殿下御南下のため臺北驛に御着、1937年6月11日、夕刊版2	
17	基隆停車場	1938	臺灣研究古籍資料庫，B0128_00_00，頁5	

編號	名稱	年代	資料來源	圖檔
18	臺灣鐵道線路圖	1938	臺灣研究古籍資料庫，B0160_00_00，頁49	
19	新臺北驛，未來的新臺北驛	1938	寫真是新臺北驛の見取り圖、1938年2月10日、日刊版7	
20	新臺北驛的模型	1938	臺北驛の竣工 明後年二月 豪壯でスマートな建築 (寫真は臺北驛の模型)、1938年6月2日、日刊版7	
21	鶯歌驛構内に於ける貯炭場	1940	臺灣研究古籍資料庫，B0125_00_00，頁35	
22	新臺北驛，即將完工的新臺北驛外觀樣貌	1940	聽てお目見得する 新臺北驛を覗く 待合室も三等を優遇 (寫真(1)は新驛の前面全景と正面車寄)、1940年4月13日、夕刊版2	
23	新臺北驛周邊的交通平面圖	1940	凸版は驛前の交通整理圖、1940年6月20日、夕刊版2	
24	新臺北驛竣工	1940	けふ盛大な竣工式 新裝なつた臺北驛 (寫真上は竣工なつた新驛)、1940年6月21日、夕刊版2	
25	新臺北驛，小林躋造總督卸任後從臺北驛搭乘列車返日	1940	寫真は臺北驛にて(上) 小林前總督と森岡前總務長官、1940年12月1日、夕刊版2	
26	新臺北驛，牛嶋實常軍司令被調任後即將離臺，左邊是上村幹男參謀長	1940	寫真は臺北驛にて(上) 車中の牛嶋前軍司令官、左は上村參謀長、1940年12月9日、日刊版3	