

2007-2008 文化資產宣導推廣活動

# 鐵道

文化經典之旅

導覽手冊

文建會   
Council for Cultural Affairs





2007-2008 文化資產宣導推廣活動

# 鐵道

文化經典之旅

導覽手冊

文建會   
Council for Cultural Affairs

## 目錄

示範行程宣導推廣計畫	3
文化遺產與文化觀光	5
台灣鐵道的文化資產保存現狀與未來	8
北迴宜蘭與花蓮文化資產之旅	13
新苗中彰投鐵道文化資產之旅	51
南迴線與台東鐵道文化之旅	75
嘉義文化資產與阿里山森林鐵道之旅	99
後記	117
謝誌	123



## 文化資產宣導推廣活動計畫 鐵道文化經典之旅

### 計畫緣起

近年來，在「國際文化觀光憲章」之推波助瀾之下，世界各國無不絞盡腦汁的應用策略來推銷文化資產成為吸引觀光客的資源，尤其2000年適逢千禧年，許多國家無不積極推動遺產觀光以配合此節慶。歷史環境與文化資產不再只是被動的硬體，它們逐漸改善軟體或結合硬體與軟體成為觀光之主體。反觀台灣，過去多數人對於文化資產的關注仍然停留於硬體的整修，以為只要將其加以整修就是完成了文化保存的工作。也因為缺乏文化觀光的長遠策略，台灣的古蹟總是平淡而且缺乏精心設計過的軟體，加上聚落及文化景觀保存觀念不成熟，因而這些文化資產只能吸引一些對其硬體有興趣的特定族群，而無法成為一般社會大眾共同關注的觀光對象。

2000年2月9日，我國的文化資產保存法修正，在第三條所稱之文化資產中加入了一項「歷史建築」，使歷史建築於台灣有了法定上的地位。2005年2月1日，文資法再度修正，聚落與遺址自古蹟中獨立出來，並且增加了文化景觀。2007年10月17日文建會正式成立文化資產總管理處籌備處以為統籌分散多時的文化資產。如此一來，建築與環境相關的文化資產比以前更完整，面向也更為多樣，事權也將更統一。作為一種具有史料性、史實性及集體性的文化資產，古蹟、歷史建築、聚落、遺址與文化景觀應該是充滿了故事性。透過故事性與專業的導賞論述，文化資產也可以拉近與一般民眾的距離。

2006年至2007年，文化建設委員會已經以台灣現存的有形文化資產（包括古蹟、歷史建築、文化景觀、遺址）與無形文化遺產（傳統藝術及民俗）進行所謂「示範行程」的推廣，並經由專家學者與媒體的參與，廣為宣傳。事實上，除了指定或登錄的文化資產之外，台灣自日治時期以來，鐵道旅遊就受到注目，形成風氣。1990年代以後鐵路運輸的沒落，產生了鐵道相關的閒置空間，成為鐵路營運的危機，但也在此時因為文建會的介入，以「鐵道藝術網路」為名，進行了閒置空間的改造計畫，形塑了台中20號倉庫、新竹市鐵道藝術村、嘉義鐵道藝術村、台東鐵道藝術村及枋寮F3藝文特區。

綜觀世界各國已普遍將無煙囪的「觀光產業」與科技產業，共同視為二十一世紀的明星產業，面對一個強調永續經營的世界，文化資產在二十一世紀中的角色已經改變，因為它具有豐富的文化意涵及歷史軌跡，所以其故事性與集體性，將逐漸在日益崛起的「文化觀光」領域中，扮演著吃重的角色。另一方面，鐵道旅遊一直在世界旅遊市場上佔有一定的重要性。以英國鐵道專業旅遊公司「偉大鐵路之旅」（Great Rail Journeys）為例，在歐洲、北美、俄羅斯與印度都有鐵道旅遊行程的推出，亞洲的日本、泰國、澳洲及紐西蘭也都有火車之旅。近日「偉大鐵路之旅」更計畫將台灣的鐵道之旅納入其旅遊規劃之中。爰此，文建會為配合2008國家發展重點計畫—「觀光客倍增計畫」，本年度文化資產推廣業務計畫辦理「文化資產宣導推廣活動」，並且以文建會過去推動的鐵道藝術網路為主軸，串連其它重要的不同類別文化資產，不但可

## 示範行程宣導推廣計畫

以促成鐵道藝術網路的永續經營，更可形成新的文化觀光路線，提昇文化資產的深層價值。

## 計畫目的

- 一、利用鐵路的串連，推廣縣市之文化資產特色，增進民眾對文化資產的認識，進而達到文化資產保存與維護的目的。
- 二、藉由「文化資產宣導推廣活動計畫」提供豐厚文化教材，達到文化觀光與教育推廣的功能。
- 三、配合社區總體營造計畫讓文化、觀光與產業的資源整合，以創意行銷的方式，建立地方歷史文化新地標，擴大文化就業市場，促進文化資產軟體工程的改善，並進而振興觀光產業。
- 四、結合鐵道藝術網絡，擴大國際觀光社群，藉以達成國際交流之目的。

## 示範行程

透過示範套裝行程，邀請媒體記者、旅行社業者與文化資產專家同行，以親身參訪的方式，深入瞭解台灣鐵道文化資產及周邊重要文化資產景點。一方面，藉媒體報導擴散文化資產經典之旅的相關議題，吸引民眾注意；另一方面，藉此示範行程提供旅行業者設計「鐵道文化資產經典之旅」的參考，推出適合全民共同旅遊的套裝行程，感受台灣的文化資產魅力，增進我國文化觀光產業經濟。

然而，在行程上的設計安排以可以閱覽所在區域的文化資產為原則，其中鐵道相關文化資產將是重點。在三天兩夜的行程中，除了營建環境（古蹟歷史建築聚落）外，還會加入最新的文化景觀整體概念，同時涵蓋文化資產七大類之面向及鐵道藝術網絡，並安排區域性的特殊餐點及文化性的表演，力求感性與知性兼顧，心靈視覺及物質享受兼備。

## 文化遺產與文化觀光

傅朝卿

國立成功大學建築系教授

### 有關文化觀光

近年來，文化觀光已蔚為風潮，文化遺產的再利用與活化的趨勢也銳不可擋，成為世界的主流。1999年「國際文化紀念物與歷史場所委員會」(ICOMOS)更在墨西哥舉行的第十二屆年會中所通過採行「國際文化觀光憲章」(International Cultural Tourism Charter - Managing Tourism at Places of Heritage Significance)，成為二十一世紀文化觀流行的重要依據。「國際文化觀光憲章」開宗明義的闡述了「遺產」(heritage)的意義，指其涵蓋了「景觀、歷史地方、場所和營建環境以及生物多樣性、收藏品、過去及現在持續的文化執業，知識與生活經驗」，也進一步提出了遺產必須要被經營管理，而且其首要目標乃是將遺產之重大意義與維護之需，與當地居民及外來訪客相互溝通。從國際文化觀光發展的過程中，存在著幾項值得注意的議題，包括了經濟性、在地性、永續性、動態性與真實性。

事實上，根據世界觀光組織(World Tourism Organization)的文獻指出：「文化是觀光的原動力」(Culture is the lifeblood of tourism.)一般而言，人們旅行不單是為了休閒與娛樂，而且要滿足他們多樣的需求以及對於在與自己不同的生活環境中的人們如何生活感到好奇。其他民族人們的生活形態乃經由宗教、節慶、服飾、食物、藝術、工藝、建築、音樂、舞蹈、民俗以及文學來表現。這些文化的宣示在不同民族間是有所差異的，它們使生活多采多姿並充滿樂趣。人們有時候也會為了特定目的而訪問偉大的文化紀念物。換句話說，人類的文化經由有形與無形的文化遺產而發揚光大。我們甚至可以說，文化與觀光有著共生的關係，一些已逐漸被年輕世代遺忘的無形遺產可能會因為觀光而復甦。有形文化遺產則亦可能因為文化觀光的財務收入而得以保存維護。

### 建立文化觀光的文化資產核心價值

近年來，台灣一些文化資產都有為數頗多的參觀人潮，事實上，在1999年「國際文化觀光憲章」公諸於世後，世界各國無不絞盡腦汁的應用策略來推銷文化資產成為吸引觀光客的資源，尤其2000年適逢千禧年，許多國家無不積極推動遺產觀光以配合此節慶，其中建築逐漸躍昇為文化觀光的焦點。這些建築，不只是古蹟而已，許多剛完工的建築也會成為城市的焦點，對城市整體行銷有很大的助力，西班牙畢爾包的古根漢美術館、大英博物館的大中庭計畫以及芝加哥的千禧公園都是很好的例子。

綜觀世界各國已普遍將無煙囪的「觀光產業」與科技產業，共同視為二十一世紀的明星產業，面對一個強調永續經營的世界，文化遺產在二十一世紀中的角色已經改變，因為它不僅可以在營建環境上扮演著重要的角色，更可能具文化意涵並且建構城市的歷史軌跡。另外，文化遺產的時代性、故事性與集體性，也都會在日益崛起的「文化觀光」領域中，扮演著吃重的角色。著名的文化遺產，尤其是建築，很容易成為媒體世界的焦點；媒體焦點中的建築，也很容易成為著名建築。例如紐約的帝國大廈，從其落成於1930年代至今，不知道成為多少電影及電視影集的場景，其中最有名

的當然是「金剛」，每年登臨其頂部瞭望台的各國觀光客，數量更是驚人。

事實上，任何一處文化遺產都有可能成為人類歷史上的一個證物，以及城市中不可替代的地標，進而成為旅遊的對象。近年來，以古蹟或老街為主題的旅遊在台灣成為一種新興的熱門文化活動，每年有非常多的民眾參與了相關的旅行，而且行程也遍及於國內外各地的文化遺產。與過去以休閒購物為主的旅遊相較，文化旅遊多了幾分深度與知性。目前，台灣指定之古蹟有六百多處，已登錄之歷史建築亦有數百處，其中有不少屬於車站類別，然而過去文化資產之旅與鐵道之旅將常被視為二種獨立之行程。如果我們可以將全國各縣市具有深度意涵的歷史建築、古蹟與新建築與各種鐵道文化結合，以文化創意行銷的方式推廣成為一種新興的行程，讓國人瞭解與欣賞建築與鐵道之美，同時更有效的與文化觀光相互結合，不僅可以促進地方經濟動能的提昇，更為文化推廣之首創，真正達成「文化」、「觀光」及「經濟效益」三者間之連動。

「國際文化觀光憲章」清楚地認知此項特質，認為「觀光本身已經變成了日益複雜的現象，有政治、經濟、社會、文化、教育、生物-物質、生態與美學等面向。」文化遺產絕對不是一處完全靜止的建築，它是必須隨著外在環境而自我調適，否則很容易與時代脫節，甚至被時代所淘汰。因此如何在不影響或者破壞古蹟原有特色，適當地替古蹟的軟硬體更新，乃是國外古蹟經常會採取的措施。同屬於文化遺產的柏林德國國會與倫敦的大英博物館都是很好的典範。1999年重新啟用的柏林德國國會在整修的過程中，於古典的石造建築中，添加了一個全新的玻璃圓頂，成為柏林觀光的焦點，每天從早上八點到晚上十點開放，總是有一堆人排隊等候至少一個多小時，為的只是想上圓頂。同樣的情況也發生於2000年世界上為了迎接千禧年而進行的大英博物館「大中庭計畫」中，一個巨大的玻璃頂覆蓋了原有的中庭，將不起眼的戶外空間，在一夕之間轉化而成有如明亮珍珠般的大廳。重新蛻變的老博物館，因為這一個令人讚嘆的大中庭，帶來的生命與活力。

到目前為止，台灣的文化資產似乎還沒有準備好如何面對文化觀光年代的來臨。除了部份有名的古蹟與歷史建築之外，只有極少數的新建築能夠成功的成為文化觀光的對象。例如有些著名的旅館，強調的是住；著名的餐廳，強調的是吃；建築從未認真的被引介於它們的顧客中。其實，只要我們可以清楚的建立建築作為文化觀光的基本核心價值，掌握建築於當代旅遊中的特性，加以企業行銷，除了台北賓館之外，台灣還有許多文化遺產（包括各級鐵道車站）可以成為文化觀光的對象，讓我們掌握契機吧！

### 文化遺產+多樣的選擇

除了文化遺產硬體之外，整體的文化觀光設施也應多樣可以選擇。以為簡單的交通工具而言，在文化觀光發達的國家，絕對有許多的選擇，包括雙層露天觀光巴士、動力小火車、馬車或人力車，有河流的城市甚至還會有水上交通的提供。交通工具不只是運輸的媒介，它們本身也成為文化觀光的本體。反觀台灣各古蹟景點或文化園區內各景點間的連繫，除了傳統的遊覽車外就是自有車輛，交通工具缺乏選擇性，也無法成為另一種特色。本次的行程，因而嘗試將鐵道及公路作適度的結合，以創作不同



的經驗。當然，任何一種旅遊，也必須牽涉到飲食的問題及其它文化活動的可能性。飲食，所謂的當地的風味餐是一種比較特別的選擇，然而若就文化遺產旅遊而言，用餐的場地若能別具特色，將可以為行程加分。例如，是否有可能將用餐安排位於特殊建築內的餐廳或是古建築再利用的餐廳。由於參加建築旅行的人一般而言對於文化都頗感興趣，安排適當的文化展演，也可以提昇整個行程的深度，同時也可以排遣部份參觀建築之外的多餘時間。同樣地，若能安排參觀的藝文活動是發生於特殊建築之中，也會為行程增加更多樣的內容。在古蹟內的音樂會，就是一個可能性。

### 面對文化觀光衝擊的文化遺產

在推動文化觀光的過程中許多人可能都會存有疑慮，如果文化觀光太過於成功，會不會對文化遺產造成衝擊或損壞。事實上，世界觀光組織（World Tourism Organization）早就體認到這個問題，在2000年的文化觀光國際會議中，對於文化遺產，特別是人工環境（built environment），提出對策：

1. 在尖峰時間設定參觀路線以控制觀光客人潮
2. 於不同的點中提供可以控制參觀人數的接駁車
3. 提高入場費
4. 建立流量管制
5. 延長開放時間，特別是夜晚
6. 設立預約制度
7. 建立設備良好之訪客中心，其並且可以用來管制人潮
8. 於市區建立相當有趣之小型博物館
9. 應用科技重新創造脆弱文化遺產的真實氛圍，使人們不用親臨這些地方
10. 暫時關閉脆弱文化遺產直至舒緩的方式可以被引入
11. 重新發現新的文化吸引人之景點，並且將之發展成觀光的目的地

### 小結

為配合「2008國家重點發展政策—觀光客倍增計畫」，台灣各縣市在未來將會將具有深度意涵的文化資產景點（含古蹟、歷史建築、聚落、遺址、文化景觀等等）作為「文化觀光」的主軸之一，結合文化創意行銷的方式推廣。這種策略不但會使旅遊的內涵更加的有深度，也能同時讓人瞭解與欣賞文化遺產，進而達到保存之觀念。換句話說，透過文化遺產推動文化觀光之舉將可以促進地方經濟動能的提昇，更為文化推廣之首創，真正達成「文化」、「觀光」及「經濟效益」三者間之連動。台灣的文化遺產，應是台灣他日發展文化觀光的最大資源之一。

## 台灣鐵道的文化資產保存現狀與未來

蘇昭旭  
鐵道專家

台灣鐵路從清朝1887年迄今，已經有一百二十多年的歷史。這一百多年來，在台灣這塊土地上，同時並存三種主要的軌距體系的鐵道，分別是762mm輕便鐵道(二呎六吋)，1067mm窄軌(三呎六吋)，1435mm標準軌(四呎八吋半)。其他還有軌距更小者如610mm，過去曾經在基隆煤礦與玉井和埔里糖廠，現今烏來輕便台車軌距為545mm，最小者為新平溪煤礦496mm，由於其營運範圍很小，暫時不在本文的討論之內。

台灣三種主要的軌距體系表

軌距寬度	名稱	主要的營運單位	開始營業年與路線
762mm	輕便鐵道	林業、糖業、鹽業	1905年 高雄橋仔頭糖廠
1067mm	窄軌	台鐵	1891年 劉銘傳基隆台北通車
1435mm	標準軌	高鐵、捷運	1997年 淡水線捷運通車

因此回顧台灣的鐵道文化資產，目前以是762mm輕便鐵道，1067mm窄軌兩個體系為最大宗，包含林業鐵道、糖業鐵道與台鐵這三項鐵道事業體系，這次文建會的活動，也著實涵蓋這三個體系的參訪。至於1435mm標準軌的鐵道，因為其營運時間尚短，而且捷運與高鐵都屬於新穎的現代科技，故不在鐵道文化資產的討論範圍。

### 台灣鐵路管理局的路線1067mm 軌距

台鐵自民國87年CK101復駛開始，便積極投入車輛與鐵道文物的保存工作。其鐵道保存工作主要以機務車輛為主，其成果依年代次序整理如下：

時間	保存項目
民國八十八年	騰雲號蒸汽機車修復，靜態保存。(目前陳列於台北台灣博物館)
	西線木造客車兩部修復展示。(目前陳列於苗栗鐵道博物館)
民國八十九年	LDK58 蒸汽機車修復，靜態保存。(目前陳列於台鐵台北機廠)
	LDT103蒸汽機車修復，靜態保存。(目前陳列於花蓮火車站前)
	原澎湖縣立文化中心車輛修復。(目前陳列於苗栗鐵道文物館)
	舊花蓮機務段車庫客貨車修復。(目前陳列於花蓮火車站前)
	花蓮鐵道文物展示館成立。(花蓮火車站前)
民國九十年	CK124 蒸汽機車修復，動態保存。(目前陳列於彰化扇形車庫)
	LDK59蒸汽機車修復，靜態保存。(目前陳列於花蓮鐵道出張所)
	蒸汽機車DT668 移置彰化扇形車庫靜態保存。
民國九十四年	彰化扇形車庫整修完成。

### 保存鐵道車輛

不過，台鐵自從民國90年復活CK124蒸汽火車之後，已經有五年未曾修復蒸汽機車，目前也僅有一部CK124作為慶典活動之用。台鐵應可復活彰化扇形車庫的蒸汽機車DT668，可以成為台鐵保存鐵道文化資產之最佳典範。

民國87年6月9日台鐵復活CK101，帶動國內保存鐵道與旅行風氣，全國蔚為風潮。如今台灣的蒸汽火車復活共有六部，保存的單位以阿里山森林鐵路為最多，阿里山鐵路有26號、31號和25號三部，台糖公司346號與370號兩部，台鐵首開風氣之先卻停滯不前，僅有CK101與CK124兩部，而且僅有後者可以用於客運服務，CK101僅留在彰化站內使用。如果可以再復活一部大型蒸汽機車，可以有效提振台灣鐵道旅行與觀光風氣。以日本為例，JR東日本復活D51498與C57180，JR西日本復活D51200與C571，皆獲得良好的成效。而這些蒸汽火車，恰好是台灣鐵路過去所使用的DT650型與CT270型，無形中也吸引許多台灣民眾前往日本懷舊尋根。

### 保存鐵道路線

除了保存鐵道車輛(Rolling stock)之外，關於具有觀光價值與深具歷史條件的路線，也應修復動態保存，其首要之務，應為1908年通車的舊山線復駛。這條伴隨台灣縱貫鐵路誕生的鐵道，沿途的隧道與橋樑，不少為明治時期的建築，爾後經歷1935年的昭和十年台中州大地震的摧殘，也造就了兩代魚藤坪橋、鯉魚潭台鐵橋、泰安站砲彈紀念碑等歷史紀念地。尤其是魚藤坪拱橋，與1892年日本鐵道紀念物，信越線錐冰嶺二號磚拱橋極為相似。還有台灣鐵路昔日最高點，海拔402.326公尺，這些也是亟待保存的文化資產。

此外，台灣基隆的深澳支線，亟待保存與恢復客運。深澳線位於台灣的東北角一帶，是目前台灣位置最北的台鐵支線。深澳線最大坡度為千分之29.5，超越舊山線的千分之26（台鐵幹線最大坡度），所以為台鐵坡度最陡的一條鐵路。深澳線的由來，可從日據時期1935年，日本礦業株式會社鐵道(光復後為台金公司)運送礦砂的金瓜石線開始，當時為了將金瓜石山區所開採出來的金礦、銅礦等礦砂輸出，因此在礦山下的水南洞（濂洞），建造了一條軌距762公厘的輕便鐵道，運送礦砂抵達梗仔寮港（海濱）。隔年1936年，配合八尺門港旁的礦砂裝船場完工，再將原鐵道延伸經深澳、八斗子延伸至八尺門，全長計12.2公里，名為「金瓜石線」。

這條金瓜石線曾是一條重要的客貨運的輕便鐵道，也是民眾往來瑞芳—基隆間所仰賴的交通要道。台灣光復後，民國44年金瓜石線改屬台灣金屬礦業公司，簡稱「台金」公司，直至民國76年關閉作業為止。但是在民國54年4月8日，為運送煤炭至深澳火力電廠，從瑞芳至深澳6.0公里貨運先行通車，這期間金瓜石線仍在營運著。兩年後，民國56年8月25日台鐵利用金瓜石線的舊路基（從八斗子、深澳、瑞濱、海濱到濂洞），深澳線正式延長至濂洞，同年民國56年10月31日正式通車，同一天金瓜石線輕便鐵道功成身退。這也就是今日所見，自瑞芳站迄至深澳發電廠，全長6.3公里的深澳線。

然而深澳線於民國78年時停駛客運，僅提供台電公司運煤列車行駛，隨著台電深澳發電廠運煤業務結束，2007年9月5日正式停駛。有鑒於該條之線風景優美，該支線行經海科館基地南側（舊有北火電廠員工宿舍區），可提供海科館與九份的遊客多樣、便捷的交通方式，不愁無客源問題。故應積極推動深澳支線恢復行駛客運，屆時遊客可藉由火車直達海科館站，再經由原北火電廠宿舍區之林蔭步道，步行5分鐘抵達館區參觀。或是火車終點搭乘接駁車前往九份，均可收鐵道觀光經營之效。

### 台糖「五分仔車」762mm軌距

日治時期的台灣的鐵道，除了台鐵的軌距1067mm的火車之外，早期台灣農村奔馳在鄉間田野的小火車，被稱為「五分仔車」。一般來說，「五分仔車」專指台糖的小火車，軌距為762mm，在製糖期用來載運甘蔗原料和砂糖成品。在台灣過去「五分仔車」係指762mm為1435mm標準軌距的二分之一，所以五分之意為二分之一(half standard gauge)，不過這樣的說法，不免存在若干疑義。因為台灣在1905年762mm軌距開始營運的時代，台灣是看不到標準軌距火車的，台灣鐵路主要還是台鐵1067mm軌距的世界，一直到1997年淡水線捷運通車，標準軌的火車才存在於我們的交通生活中。

而「五分仔車」這種來自鄉村民間的說法，由來已久，屬於台灣民間自發性的流傳，而非日本政府所使用的專有名詞。換言之，當時日本政府不可能告知民間，世界上還有一種目前看不到，在台灣並不存在的標準軌火車，所以眼前的小火車軌距，是它的二分之一。而是台灣民間在現有的軌道運輸體系中，自然而然地找到一個生活上常見的度量標準，剛好是二分之一，所以稱之為「五分仔車」。由於1067mm的台鐵，當時被稱為「大鐵」，是主要比較的由來，因此在軌距之外，是否有關車廂長度、運量等其他生活可見的標準，我想，還有待歷史調查考證。然而「五分仔車」係指762mm為1435mm標準軌距的二分之一的說法，實在不應該繼續沿用。

台糖的五分仔車除了載運原料成品之外，自1909年起開始兼營客運，至1957年全台灣高達41條營業線，全盛時期總長達675公里，鐵道網路密密麻麻，深入窮鄉僻壤，尤其在過去台灣公路交通不發達的時代，是台灣南部各鄉鎮主要的運輸網路。不過隨著台灣地方公路網的的修築，公路客運與自用汽機車崛起之後，糖鐵客運逐漸失去競爭力，許多路線的鐵軌逐步被拆除，於民國71年「北港—嘉義」的北港線，最後一班列車開出之後，糖鐵的客運從此劃下了句點。民國九十年之後糖廠陸續關廠，如今只剩下座虎尾糖廠還有原料線輸送，冬季與早春有糖鐵的小火車在跑之外，其餘全部走入歷史。

誠然，台灣百年的五分仔車，為台灣留下了豐富的農村記憶，與珍貴的鐵道文化遺產，隨著台灣製糖產業的萎縮，淪為廢鐵英雄無用武之地。民國90年，新營的烏樹林車站被修復從廢墟中重生，開出第一班觀光五分仔車，台糖自此走向休閒觀光旅遊之路，台灣產業驕傲的活歷史得以延續，五分車文化重新受到注目。今日台糖小火車，轉型觀光鐵道的糖廠如下：

- 1.彰化溪湖糖廠觀光鐵道（一部分銜接花卉博覽會的鐵道）
- 2.嘉義蒜頭糖廠觀光鐵道（蔗埕文化園區）
- 3.台南烏樹林的觀光鐵道
- 4.台南新營糖廠觀光鐵道
- 5.台南佳里糖廠觀光鐵道
- 6.高雄橋頭糖廠觀光鐵道
- 7.屏東南州糖廠觀光鐵道

除了上述的觀光路線，目前台糖動態保存的蒸汽機車共有兩部。民國九十二年一月首度復活370號蒸汽機車，用於烏樹林糖廠與古蹟車站營運，民國九十六年十二月復

活第二部346號蒸汽機車，用於溪湖糖廠，並於星期例假日上午，定期營運載客行駛一個車次。

### 阿里山森林鐵路762mm軌距

阿里山森林鐵路，可以說是台灣具備保存鐵道特質與條件最佳的鐵路。今日主線營運仍以阿里山號為主，平日為一日上下山各一班，暑假與例假日則增加為兩班次往返，花季期間更增加為三班次往返，阿里山公路的遊客進出遠多於鐵路，是不爭的事實，以致連年虧損一億多元；然而森林鐵路的支線祝山線、眠月線的人次，竟然遠比登山本線的人次為多，拜觀日出人潮之賜，祝山線反而成為有盈餘的登山鐵道。1999年921大地震，阿里山森林鐵道受到重創，眠月線迄今已七年仍然中斷，阿里山新站震災後重建，於2007年9月落成啟用。

這場大地震雖然不幸，不啻也喚醒國人對阿里山鐵路的關心與重視，921大地震反而為阿里山鐵路爭取更多重建的機會。阿里山森林鐵路在鐵道文物保存的貢獻甚多，除了整修北門、鹿麻產、竹崎、奮起湖四座木造車站，與木造奮起湖車庫，五座具有代表性的古蹟之外。在路線方面廢除已久的東埔線，近期已修復前段水山線1.6公里，至銜接新中橫公路隧道口前，計畫自民國九十五年以SL31蒸汽火車營運。隨著近幾年阿里山Shay蒸汽機車26、31、25號的成功復活，31號預計用於恢復營運的水山線(1.6公里)，25號用於嘉義至竹崎坪地段與低海拔登山路段，阿里山森林鐵道逐漸朝向文化資產角色定位，脫胎換骨重獲新生。阿里山鐵路將有祝山線、眠月線、水山線三條高山鐵路支線，如果能實地配合蒸汽火車營運，將是國內鐵路古蹟保存的最佳典範。

目前台灣已經復活的蒸汽機車，以阿里山鐵路最多共有三部，Shay蒸汽機車26、31、25號。此外阿里山森林鐵路也於民國九十六年七月十五日起，於星期例假日定期營運行駛，在北門竹崎間來回運行上下午各一車次，直到民國九十七年三月花季開始後結束。不論是台糖鐵道與阿里山森林鐵道，這樣蒸汽機車定期營運行駛的先例，不啻開啟台灣保存鐵道營運之門。

### 結論

當今全球鐵道產業有兩個面向，一是「運輸服務導向」，追求舒適、快捷，例如高鐵、捷運即是，以速度為主要服務指標。另一是「文化產業導向」，以蒸汽火車與古典客車，經營懷舊觀光路線，博得旅客的青睞。在歐洲、美國與日本，皆有所謂的保存鐵道Museum Railway，同時具備交通工具與文化資產兩種屬性，以保存文化資產為目標，附帶營利生存為次要目的。這類鐵路在設置之初具有其時代重要性，卻因時空變遷，多因公路、高鐵、航空競爭而式微，像舊山線與阿里山鐵路，朝保存鐵道方向發展是必然之路。例如日本的九州肥薩線，信越本線橫川輕井澤段，瑞士的Dampfbahn Furka-Bergstrecke/DFB，都是很好的例子。

全球保存鐵道的趨勢，只賣感情，不賣速度；以創業初期原始蒸汽火車與懷舊客車行駛，修復沿線受損古蹟，增闢懷舊運行路線，甚至復舊若干鐵道橋與路線，來吸引海內外遊客搭乘，並有具有宣揚該國文化的效果。因此，台鐵其實不必畏懼高鐵通車之後，席捲其長途客源，台鐵可以建立自己的鐵道文化產業特色，利用美麗的東部

鐵道與行駛懷舊列車，仍可佔一席之地。例如今年的光華四十週年，古董光華號客車班班爆滿一位難求，便是最佳實例。而彰化扇形車庫的蒸汽機車DT668，是台灣鐵路史上最大的蒸汽火車，有其代表性，如能成功復活，對於未來國內保存鐵道的路線營運，將有極大的助益。

可惜的是，當前台灣鐵道似乎只注重在科技思維，以為捷運、高鐵的運輸服務導向，視為交通建設唯一的價值。而文化產業導向的林鐵與台糖鐵道，便失去經費與社會的青睞，其文化資產便任其荒蕪。值得關心的是台鐵的定位，剛好處於文化產業導向與運輸服務導向兩者之間，其尷尬的角色，如果能夠妥善經營，則可兼蒙其利，以太魯閣號與自強號連接城際大眾運輸，扮演運輸服務導向的角色；以蒸氣火車與古蹟車站及路線，扮演文化產業導向的角色。不過，如果認知不清角色失衡，也可能兩者皆空。其實，台灣社會需要文化產業導向與運輸服務導向兩者兼顧，鐵道經營者扮演恰如其分的角色，追求科技速度亦不忽略文化深耕的交通內涵，兩者平衡發展，這才是全民之福。

## 珍惜台灣的鐵道文化資產

傅朝卿

國立成功大學建築系教授

日明治31年(1908年)，台灣縱貫線鐵路，歷經八年施工，在山線三義及豐原之間最艱困的工程完成後，終於全線通車，至今年(2008年)已有一百年。為了紀念此事，國立台灣博物館特別舉辦了一場「縱貫南北一氣通—臺灣鐵道百年特展」，展期自4月26日至12月8日。事實上，台灣縱貫鐵路對於台灣一百年來的經濟發展，有著莫大的影響。台灣西部從原本被湍急河川切割的數個區域，成為一個整體，不止是經濟，對文化、教育甚至是軍事而言，也都影響至深。

回顧台灣鐵道由劉銘傳創建於清光緒年間(1887年)，歷經日治時期的擴展，到光復後之積極發展，形成目前的環島鐵道系統，由西部幹線、東部幹線、北迴線、南迴線所組成，東西鐵路連成一體，相當便利。西部幹線系統包含由基隆至高雄的縱貫線、台中線(竹南至彰化)、屏東線(高雄至枋寮)、南迴線(枋寮至台東新站)。東部幹線系統包括由八堵至蘇澳的宜蘭線、北迴線(蘇澳至花蓮)及花東線(花蓮至台東)。除了環島系統之外，台灣還有一些鐵路支線，如平溪線、內灣線、集集線，也有阿里山森林鐵路及一些因應不同產業而設置的鐵道系統。對於台灣民眾而言，坐火車無疑地是每個人的生活經驗與共同記憶。

經過一百多年的發展，台灣鐵道系統已在台灣留下很多文化資產。不管是屬於那一種鐵道系統，它們所涵蓋的文化資產基本上可以分成車站、橋樑、隧道、鐵道支援及服務設施、火車車體以及鐵路員工宿舍等幾大項。以車站為例，目前縱貫線尚留存之七大車站中的新竹、台中、嘉義、台南及高雄站都已在文化界及民眾之爭取下，成為法定的文化資產。新竹與台中兩車站為西洋歷史式樣在台灣的重要作品，有著較為繁瑣複雜的西洋建築語彙；嘉義及台南兩車站為過渡式樣，為台灣日治時期建築從西洋歷史式樣發展為現代建築過程中的過渡性作品；高雄站則為台灣少數的日本帝國風格的建築。除高雄站目前已改為高雄願景館外，其餘四個大站仍然持續扮演的車站的角色。另外，台灣鐵道系統中還存有一些興建於日治時期的小站，著名的勝興站與追分站都已經成為鐵道文化觀光中重要的據點。

在橋樑方面，台灣鐵道中不少個案早已成為著名的景點，像苗栗縣的魚藤坪斷橋(又名龍騰斷橋)，位於舊山線鐵路魚藤坪鐵橋上游八十公尺處，原建於日明治40年(1907年)，曾經被譽為「台灣鐵路藝術極品」，是一座以磚為主要建材的鐵路橋樑，紅磚拱圈之造型十分優美，但經歷1935年、1999年兩次台灣中部大地震，留下斷橋殘拱，反而深化了及美學價值及建築技術紀念價值。橫跨下淡水溪(今高屏溪)的「下淡水溪鐵橋」建於日大正2年(1913年)，可說是當時劃時代的重大工程。鐵橋完工通車後，被譽為是「東洋第一長橋，遠望有如彩虹一般，是南部臺灣的一大偉觀」。在隧道方面，北迴線、南迴線、舊山線及阿里山森林鐵路中都有值得注意的個案。例如北迴線舊三貂嶺隧道口上就銘刻有「至誠動天地」幾字，見證了鐵道工程的艱辛。

在鐵道支援及服務設施方面，彰化扇形車庫應該是最重要的文化資產，建於日大正11年（1922年），調車轉盤居中，由十二股道放射狀形成一座半圓弧狀車庫，目前是日治時期遺留下來之唯一一座扇形車庫，沿著轉向盤成輻射狀出去的12股軌道可順著軌道進入存放12座車頭或車箱，車庫上方設有可供排放蒸氣的煙囪。在其它縣市方面，仍有不少鐵路舊倉庫群、警察派出所、運務段舊辦公室、工務段日式舊檔案室、火車加水塔及鐵路員工之官邸宿舍。然而1990年代以後鐵路運輸的沒落，曾經致使鐵道相關設施成為閒置空間，造成鐵路營運的危機，但也在此時因為文建會的介入，以「鐵道藝術網路」為名，進行了閒置空間的改造計畫，形塑了台中二十號倉庫、新竹市鐵道藝術村、嘉義鐵道藝術村、台東鐵道藝術村及枋寮F3 藝文特區。

鐵道文化資產在各國普遍受到重視，鐵道旅遊也一直世界旅遊市場上佔有一定的重要性。以英國鐵道專業旅遊公司「偉大鐵路之旅」（Great Rail Journeys）為例，在歐洲、北美、俄羅斯與印度都有鐵道旅遊行程的推出，亞洲的日本、泰國、澳洲及紐西蘭也都有火車之旅，近年更曾計畫將台灣的鐵道之旅納入其旅遊規劃之中。在台灣縱貫線鐵路通車的今年，文建會特別將鐵道文化資產納於「文化資產宣導推廣活動」之中，並且以文建會過去推動的鐵道藝術網絡為主軸，串連其它重要的不同類別文化資產，不但可以促成鐵道藝術網絡的永續經營，更可形成新的文化觀光路線，提昇文化資產的深層價值，讓我們一起來重視鐵道文化資產吧！



感謝下列單位與個人在示範行程中的協助與指導

宜蘭縣政府文化局、花蓮縣文化局、台東縣政府文化暨觀光處、新竹市文化局、苗栗縣政府國際文化觀光局、彰化縣文化局、南投縣政府文化局、嘉義市政府文化局、嘉義縣政府文化局、屏東縣政府文化處、新竹鐵道藝術村、二十號倉庫、嘉義鐵道藝術村、枋寮F3藝文特區、台東鐵道藝術村

台南市文化資產保護協會理事長詹翹、台南市文化資產保護協會總幹事蔡佳樺、台南市文化資產保護協會監事林璟璘、資深導覽人員莊龍和、羅東武廟勉民堂總幹事游政東、宜蘭縣風景管理所專業解說導覽員陳中水、頭城鎮鎮長陳秀暖、花蓮縣文化資產振興研究會執行長黃榮墩、花蓮縣慶修院翁純敏、美崙溪畔日式宿舍導覽人員吳明榮、王佩雯、郭子究故居導覽人員花蓮高中主任鄭宏成、舊花蓮港高等女學校校長宿舍導覽人員花蓮女中老師張宏達、花蓮舊酒場導覽人員東海岸文教基金會吳思鋒、文建會一處二科高郁茹、行遠國際工程顧問有限公司余添全、天主教靈學會羅東聖母醫院公關室主任徐快君、天主教靈學會羅東聖母升天堂主任司鐸秘書翁中榮、交通部臺灣鐵路管理局台中站站長蘇鎮霖、交通部臺灣鐵路管理局苗栗機務分駐所主任劉文生、交通部臺灣鐵路管理局前彰化機務段段長宋鴻康、交通部臺灣鐵路管理局彰化機務段全體工作同仁：邱家增、陳振華、王顯丕、胡文宏、陳木、蔡華新、李振順、陳永忠、蕭明福、吳盈達、陳奇秀、謝明權、劉耿岳、陳憲存、陳文瑞、新竹鐵道藝術村創意總監蔡興國、橘園國際藝術策展股份有限公司總經理簡丹、苗栗觀光文化解說員協會理事長古源睿、車埕社區發展協會陳聰敏、龍田蝴蝶保育推廣協會創會理事長李元和、池上鄉文化解說員協會簡淑瑩、中央廣播電台民雄分台台長黃吉祥、副台長郭榮哲、劉湘梅、吳茂發、阿里山氣象站主任陳振芳、新港奉天宮董事長何達煌、新港奉天宮總幹事李進興、新港奉天宮營繕組組長陳文忠、蒜頭糖廠蔗埕文化園區經理黃立博、蒜頭糖廠蔗埕文化園區文宣組組長黃哲永、嘉義監獄同仁、宏都阿里山營運部經理余崇立及所有於示範行程執行時提供協助的人。