

軌以載文，文以載道— 軌道文化資產發展的策略想像

王玉豐

摘要

本文旨在從台灣當前政府與民間推動的產業文化資產保存內容，以及世界產業文化資產的保存現況與理念，來論述軌道產業在進行內部文化資產的保存上，所需強調的觀念與價值，以及需留意觀察與想像建構，諸如軌道產業在技術與社會實踐的特質，以及在時間與空間的發展向度中，有哪些值得加以紀錄保存的現象。

本文在促使軌道產業內部可從保存目標的統合中，以強烈的動機，規劃出有效的徵集計畫與行動綱領。

關鍵詞：軌道產業、產業文化資產、徵集計畫、產業考古

A Vehicle Conveying Its Own Culture: Mapping a Preservation Strategy for a Rail Industry Heritage

Yuh-Fong Wang

Abstract

The purpose of this article is to introduce the connotation of the industrial heritage set into action by the government and private sector in Taiwan, and the concept and the current development of industrial heriatges in the world. Furthermore, a discourse will be developed to point out what kind of notions and value should be emphasized and what kind of observation and imaginationshould be delibratedly contstructed, before a rail industry setting out a preservation plan for their own cultural heritage. For instance, the nature of rail industry practices in the context of technology and society, and what phenomena are worthy to be recorded and preserved in the developmental context of time and space.

This article is to encourage rail industries to produce an operative collection plan and action scheme, based on an integrated preservation objective with a strong intention.

Keywords: rail industry, industrial heritage, collection plan, industrial archaeology

一、前言

在古代中國秦始皇統一中原之後，第一件去做的事情就是統一文字與度量衡，所謂「書同文，車同軌」中，用車同軌來指涉度量衡的統一，正足以說明交通上各地車輛左右輪距的不同，滾軋出來的兩條平行的車轍，能不能形成一個可供各式車輛改善通行速度是一項非常重要的事。時至今日，人類在交通運輸上不斷的追求更快速、更便利與更安全的目標，從未停止，其中所帶來的社會發展、環境改變、科技革新與空間時間的概念變遷，深深的影響著人類文明的進程。

雖然早在 2000 多年前的希臘即已有馬拉的車沿著軌道運行，但要到 1807 年英國人嘗試在鐵軌上運行蒸氣驅動的火車，可說是「車同軌」發展的極至，車輛的輪子被直接架騎在一個相對光滑的軌道面上，較之直接行走於土地，不僅相對阻力更少，也形成了一個專行的道路，更截彎取直的軌道鋪設，迥異於人類以往以輪子在土地上滾動的載運方式。臺灣鐵路的發展始於 1887 年，當時的臺灣巡撫劉銘傳創建「臺灣鐵路商務總局」，繼而在日治時代成立有「台灣總督府交通局鐵道部」，以及在糖、鹽、林業、礦業等產業中發展出特有的輕便鐵道運輸系統¹。除了 1987 年所成立的「臺北市政府捷運工程局」獨立主導臺北都會區的捷運鐵道工程外，戰後國府成立的「台灣鐵路管理局」，幾乎統理了台灣往後約 50 年的民生鐵道建設的發展與經營。直到 20 世紀末，台灣才出現都市的捷運系統與快速行使於城際的高速鐵路的建設。今天，在世界各地，軌道運輸都已是解決交通上長程運輸與都會內部暢行穿梭的方式，其營運不僅仰賴進步的建造技術，使運輸的功能有效並可信賴；更重要的是在它的科學化管理，使昂貴的投資與維護成本在高度利用下產生最大的經濟效益，並使其安全性與舒適性符合現代人對於交通的期待。

如前所述，軌道運輸伴隨著一個國家的現代化進展而與時俱進，當可視為高度文明化的產物，並可作為一個國家進步之指標。而一國人民藉由軌道運輸所帶來的經濟利益先暫時不談，其透過軌道運輸所產生的旅行經驗，更成為型塑民眾對於沿線地方景觀記憶的重要工具，其所延伸出的文化內蘊，當不在軌道運輸產業內部的技術文化發展之下。所以，這是在廿一世紀之初，吾人論及我國軌道文化資產保存之規劃上，不可不顧及之兩大面向。

二、產業文化資產的理念

一般探討產業文化資產時，表面上多是描述硬體的重要，以實體物質的保存為標的。例如，國際產業文化資產保存委員會（The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage，以下簡稱：TICCIH）在 2003 年於俄羅斯的下塔吉爾市（Nizhny Tagil）發表了「下塔吉爾憲章」作為國際產業文化資產的保存準繩，它認為「產業文化資產」是由歷史的、技術的、社會的、建築的或科學的價值上的產業文化遺留所構成。這些遺留由建物與機械、工場、磨坊與工廠、礦場與從事加工與精煉化的場址、倉庫與貨棧、產製、傳送與使用能源的地點、交通運輸以及其基礎建設。但同時該憲章也強調與產業相關的社會活動如

¹ 台灣最早使用的糖業鐵路為創立於 1902 年高雄橋頭糖廠。台灣最早的森林鐵路為 1910 年 10 月嘉義至竹崎的阿里山森林鐵路。

住居、宗教崇拜或教育等。文建會在「行政院各部會及所屬機關（構）文化性資產清查作業要點」²中將產業文化資產指涉為具有技術、勞動、自然、歷史、文化、藝術、科學等價值，可供鑑賞、研究、教育、發展、宣揚之文獻、器物、建築物、土木設施、聚落、遺址、文化景觀、自然景觀等。可見一個文化資產實可比擬如生物上具備形體與靈魂兩者，它假設了一個文化資產觀察與鑑別的原則，倘若一個文化資產活得精采，必具有可為人欣賞與學習之價值（靈魂）。

但是，對於一向以生產設施之操作為要務的產業而言，其生產設施怎會一日之間成為文化上的資產？產業文化資產乍聽之下，似乎是一個產業外部的文化團體或部門對於產業內部歷史所下的見解，這些見解與論述對執著於追求利潤的產業人來說常是不著邊際與對產業發展與利潤的追求無甚助益的；但是，當一個產業因發展歷史期長越過某個時間長度，服務於產業中的老員工便會急於牟得一種可與晚近的員工溝通的素材，以透過它來表述其所經驗過的產業特有價值。如果這些媒介物，或用來傳遞這種媒介價值的管道不復存在，我們或許可以說這個產業在產業精神的承傳上，出現了裂隙，有靈魂的產業實體呈現出匱乏。這種精神層面的價值，卻往往不是外部的文化團體所能感知察覺的，我們可以稱之為一種無形的文化資產。這些無形的文化資產存在一群特定的產業活動者的記憶中，也呈現於勞動者對應於產業物件操作上的生理反映與肢體運動中，更是一種技術在產業發展中逐步累積起的專業判斷與素養，它獨立於物質形體之外，卻能更豐富這些產業物質形體。

在產業的經營裡，對於產業文獻、器物、建築物、土木設施、聚落、遺址、文化景觀、自然景觀等，以及遂行產業之管理所必須的管理文本等「有形物」的應用，是最常接觸，也最易被產業內外的人士所親近感知的，其實暗藏在這些背後的無形文化資產，正如德國哲學家班雅明（Walter Benjamin）所指稱的一種「靈光」（許綺玲譯，1998）。但是，這些具有個別功能、角色或價值意義的「資產」，其總合乃在完成一個集體的任務，就是去表徵「產業」的整體價值，這種以物質形體來集體表徵產業歷史與內涵的「工程」，它是當代民眾用以巨觀的理解一個產業，也是為未來不同時期的人探索該產業不同時間縱深的樣貌，是一種上及古人、後通來者的「溝通工程（communication engineering）」。

以交通工程為例，運輸產業是在遂行貨物與人員的運輸，穿梭於兩地進行人貨的交流與交換；郵電產業是在使彼此兩地的人進行跨越空間障礙的資訊的交換活動，當下空間上的不同「地點」間的人貨與資訊交流轉換為文化資產後，成為過去與未來上的不同「時點」的價值與社會系統的交流。

文化資產完全是由社會的價值來定義的，它不是產業內或產業外的人片面可以決定的，即便是產業人所熟知的技術也必須透過嚴謹的考察來理解技術變遷的風貌，以作為解讀過去資料的基礎。國際間對於這種針對產業實體資料與歷史文獻間這種辯正與考察，稱之為「產業考古」，它是利用最能對工業過去與現在的增進理解的調查法，來研究所有物質與非物質證據與的跨領域方法。舉凡文獻、文物、地層學與結構物、人類住居地與自然及都市景觀等為工業或由工業加工而發生的跡證均是其對象³。文建會針對這方面的技術於2004年出版有「產業文化資產清查操作參考手冊」，以實際案例來指導各單位進行這方面的調查工作。從2006年起文建會將涵括產業文化資產的「文化性資產」清查工作實際移轉給各機關、學校與產業

² 文建會於2004年9月頒布「行政院各部會及所屬機關（構）文化性資產清查作業要點」，以「文化性資產」來統括「產業文化資產」這樣的稱呼，並將機關與學校以「類產業」納入清查的範疇。

³ TICCIH, 2003,「下塔吉爾憲章（The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage）」

進行，透過相關規範由其內部組織「文化性資產清查小組」進行產業內部的自我整理，文建會在輔導上則透過其邀集各部會代表與學者專家組成之「文化性資產調查小組」來作相關工作的諮詢顧問。

台灣對於產業遺產的呼籲可以追溯到在1995年鐵路節⁴於臺北市成立之「中華民國鐵道文化協會」，這是由1989年新竹的國立交通大學成立的「交通大學鐵道研究會」⁵為班底的協會，這一群鐵道迷的結合爭取到彰化扇形車庫的成功保存，以及位於苗栗縣與臺中縣的舊山線在1998年山線的新線通車後免於拆除。有趣的是在英國，也是國際間第一個留意工業遺產保存的國家也同樣在開始並非由國家所推動，而是由關心鐵道文化的人士所促成，例如英國在1959年英國考古學咨議會（CBA）便有成立「工業考古學研究委員會（Research Committee on Industrial Archaeology）」的想法，並召開公開的會議來討論。就在當時決議向政府建議，促請形成對早期工業遺跡的紀錄與保護的國家政策。就在正式立法之前，於1962年作為倫敦通往伯明罕的尤斯頓火車站的大型迎賓入口拱門（Euston Arch）被拆毀了，事件引起了大眾的抗議聲浪，在1963年CBA與「公共建物與工程部」（Ministry of Public Buildings and Works）合作設立「工業遺跡普查會」（Industrial Monuments Survey）（王玉豐譯，2001）。

在歐洲大陸，工業遺產也是一直到晚近才受到重視。以法國為例，雖然工業史起源甚早，但一直要到1970年代工業遺產才受到較多的垂顧，到1980年法國才有首次的國家性工業考古研究出現。在1983年開始*The Inventaire Générale*雜誌與內部的名為「工業遺產單位（the Cellule du Patrimoine Industriel）」的工業古蹟團體基金會合作將工業遺產納入清查編目。荷蘭與法國於1986年同時建立工業遺址國家資料庫，但法國的普查是向中世紀回溯，荷蘭卻因工業發展的不同，其普查著重在1850年到1945年間的建築與城鎮規劃上。北歐各國工業遺產則受到政府的垂顧。瑞典由中央文物局（the Central Office of National Antiquities）記錄；挪威則由文化建設委員會及挪威技術博物館來紀錄工業上具有意義的建築與遺址（王玉豐譯，2001）。

一個社會在產業文化資產上的重視也常是伴隨著政治的解禁而來，例如俄羅斯與東歐各國在冷戰的結束後，也開始注意自己的工業遺產；相應於中國在戰後接受的「蘇援」，台灣在戰後接受的「美援」也成為台灣此刻以產業文化資產為工具來重審台灣百年現代化發展的一個新視野。同樣的，在台灣禁忌的年代，對著火車或是其他工業建設拍照，也會引起情治單位的關注，1980年代晚期鐵道迷的崛起，應也跟台灣政治與社會的逐漸開放，經濟上的繁榮有關。

三、軌道文化保存的技術與社會面向

純技術的發展與落實到產業中的技術實踐不同，技術要能被產業接納，除了要能運作可靠之外，其營運的成本也是其是否能於產業存續的主因。在產業中實踐的軌道技術，不單單是車輛在軌道上運行如此的想像而已。在技術原創的社會中，創新技術要進入產業往往要顧及許多問題，在有效性、成本、人員素質、經營永續上皆需考慮，當然更需考慮社會的接受度。

以倫敦地鐵（London Underground）為例，最初是十九世紀中葉，因為倫敦城市發展使

⁴ 每年的6月9日。

⁵ 該研究會是台灣第一個鐵道的學生社團。

得近郊城鎮居民湧進城市中心，造成馬車壅促，進退難行。在 1863 年通車的算是今天觀念中的地下鐵路-大都會鐵路 (Metropolitan Railway)，世界上第一條市內載客地下鐵路，該條鐵路從現在的倫敦帕丁頓車站，Paddington) 和現在的法靈頓站西北的法靈頓街站 (Farringdon Street) 間運行。可讓城郊居民駕著馬車到達城市外圍後搭乘地下鐵路進入市區。但是初期地下鐵路構築技術尚以「明挖回填 (cut-and-cover)」法修築，這種方法一般是在街道上挖掘大坑，在下面建造隧道結構，隧道有足夠的承托力後才把路面重新鋪上⁶。這種距離地面不深的地下鐵路也是適應當時尚未電氣化運行的蒸汽鐵路車頭，方便將煙塵排出地下鐵隧道外與兼顧通風的需要，所以當時的隧道每隔一段距離便要有和地面打通的通風槽⁷。

又因為當時技術的限制，也限制了倫敦初期地下鐵路線的規劃，今天通過倫敦精華區域繁忙的中央線 (central line)，其實比環線 (circle line)⁸稍晚興築，主要原因即在於相對於環線上的位置，更多的首都建築位於城中央，「明挖回填」法根本無法在此區使用，而今天這些環線上的車站，也早已屬於倫敦的核心區域，仍可理解許多這些車站以成為倫敦向外開往其他城市的重要火車站，而其必具的高塔，其內正是當年作為旅客下至站體下月台的液壓升降設施。所以，技術的限制與其問題的解決能力決定了它在社會中的呈現方式，相對的社會的真實需要，也促使著技術朝向克服其自身限制的方向發展，直到 1890 年巴羅 (Peter W. Barlow) 改良了布內爾爵士 (Sir Marc Isambard Brunel) 的為圓形斷面的「隧道盾構 (tunnelling shield)」，使得跨越泰晤士河的深層隧道得以克服以完成倫敦城南地鐵線⁹的施工，並進而於 1900 年完成了中央線的興築。

倫敦地鐵也由於圓形斷面的「隧道盾構」的出現，使得它後來的車廂是以可以鑲入這樣的圓形隧道來設計，這也就是倫敦地鐵又稱為「管子 (tube)」的原因。當時就有人大膽的假設如果可以将車廂與隧道壁緊密結合，那麼地鐵隧道就好比一個可以以真空吸引原理來驅動車體的「氣密管子」，只要在隧道的一端抽氣跟另一端吹氣，車體本身就可無需有動力設備來運行於地下。當然，這樣前衛的想法不會出現在今天地鐵系統已經發展成熟的階段，什麼想法可行、用什麼技術營運最為經濟，已有一定的共識，這樣的想法不易出現在今天的捷運工程的討論中，但一定範圍內的討論仍是存在的。此外，創新技術在初期的意旨也與晚近人們對它的了解甚有差距，或者可以說，一個成熟的技術是在發展過程中不斷修正其定義而來的。例如所謂「城市軌道交通系統 (Rapid Transit)」可說是十九世紀以降各國解決城市交通問題，用軌道車輛解決轉運問題的最終稱謂，這裡面也包括著一些已被公認的定義，例如 1. 必須是大眾運輸系統。2. 必須位於城市之內。3. 必須以電力驅動。4. 大部份需獨立於其他交通體系。5. 班次必須密集。至於是否為地面下運行，則並不重要¹⁰。

有趣的是，前述「氣密管子」的瘋狂構想也曾出現在倫敦市區中一條少為人知的「皇家郵政地下鐵」的運行計畫的討論中，由希爾 (Rowland Hill) 提出，但是最後這條在 1861 年開始實驗，仍因不合成本，並未如此實踐。經由不少路線需要的嘗試與不同尺寸規格車體的運行，終在 1911 年修改成由「帕丁頓」到「白禮拜堂 (Whitechapel)」這段長六又二分之一

⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Rapid_transit#Technology

⁷ 城市軌道交通系統-維基百科

⁸ 完成於 1884 年

⁹ City & South London Railway。參閱 http://en.wikipedia.org/wiki/Tower_Subway。

¹⁰ 城市軌道交通系統-維基百科。

英哩的「迷你地下鐵」的最終路線。但是希爾的氣密管理論卻意外的成為後來百貨公司用來作為櫃間傳遞訊息，稱之為「蘭森管 (Lanson Tube)」的管理系統 (Catford Nick, 2003)¹¹。

倫敦地鐵的發展案例呈現出創新技術在社會中實踐的風貌，運用這樣的發展檢視，是作為產業文化資產保存上檢討實體物件留存的準則，當然一些由交通發展延伸出去的技術，造成預期以外的發展也會是技術社會中常見的現象。例如，台灣高鐵新竹站的設置，以及站體建築的設計成功，使得週邊土地大漲，房市看好，推案建築也以新竹站的美學作為訴求的對象，也是工程發展領導美學消費的案例之一。

有時產業營運中例行的紀錄，最後反倒成為文化上最為翔實的紀錄。例如二次世界大戰後，英國民營鐵路經營難以為繼下，走上公營的過程中，有一個名為「英國運輸製片小組 (British Transport Films Unit)」的單位從幾間原來民營公司的類似單位中整併出來，它肩負著兩個任務：一個是負責拍攝各列車目的地的風光影片，並讓大眾了解鐵路公司為達成此服務所付出的努力有哪些，以作為吸引遊客搭乘火車前往觀光的宣傳；另一個任務是基於公司員工的需要，將各項鐵路設施複雜的作業程序加以紀錄，作為訓練用的教材。這個小組從 1949 年起開始至 1982 年停止運作為止，所拍攝的影片在最初的十年間更受當時英國的紀錄片運動影響，對於底層勞動的過程紀錄甚詳，其首任製片昂思台 (Edgar Anstey) 先生更是英國紀錄片運動之父約翰·葛里遜 (John Grierson) 的門徒，在該小組運作的 30 幾年間曾得過不下 200 個獎項，其中還包括 1966 年美國奧斯卡最佳紀錄短片獎，並培養出電影《遠離非洲》奧斯卡金獎攝影大衛·沃特金 (David Watkin) 這樣的優秀人才，但諷刺的是，英國國鐵從 1954 年後經營江河日下，也顯示出該小組在自我發展與為公司宣傳上並未契合，而成為產業經營上的一個異數¹²。

今天我們可以很輕易的透過網路購物買到這些當年所拍攝的電影宣傳片，這些當年在產業經營與歷史紀錄中摸索前進的成果，其中所透露出，或者投射出的不僅是當年技術歷史的忠實紀錄，也成為當時旅遊消費的一個重要的標本，它們不可避免的反過來成為表徵當時英國國鐵的重要象徵。

產業內部歷史的自我紀錄也可透過「傳承」的觀念來促成，例如中華電信公司為了紀錄公司退休耆老過去在產業中的經歷與回顧，鼓勵內部員工依照部門別，去對該部門退休的耆老作口述歷史訪查，並拍攝影片紀錄與剪輯出五分鐘的片子參與公司內部的競賽。該活動本身除了可藉由拍攝訪問前由公司內部人員針對業務過去的歷史作一調查回顧並產生問題，更可藉由訪問後，更形了解該業務所接受前人貢獻的成果，使自己在未來的業務上更加珍惜自己的工作崗位。公司藉由這樣的不斷回顧，使自家的歷史與過去業務的檢討成為一種例行的建制與蒐集工作，這將使產業人員平時的訓練計畫有更新的省思，並朝向更具「說服力」與「向心力」發展。

¹¹ http://www.subbrit.org.uk/sb-sites/sites/p/post_office_railway/index.shtml

¹² British Transport Films, Wikipedia. http://en.wikipedia.org/wiki/British_Transport_Films

四、軌道文化保存的時空面向

軌道文化的保存除了社會與技術面向外，空間與時間的面向也是經常作為參考的座標。軌道交通作為空間轉運的工具，目的與功能就是在空間的兩端傳達所需交換的資料與資訊，這些載具承載的不只人貨，也是訊息。就如同 2007 年中通車的台北市貓空纜車，纜車的功能在於聯繫台北木柵與貓空，以解決入山旅客交通的壅塞問題，其重點在於山下民眾要知道有此工具可以搭乘，山上的旅遊資訊足夠吸引人們前來；山上的業者要有從纜車站轉運旅客的準備，如此，這樣的管道便可成功的建立。然而，對於載具的焦點介紹，反成為民眾過度要求與期待的重點，則成為溝通建立上的一個障礙。

但是，貓空纜車技術上的介入，真正成為民眾空間改變的重點，不僅僅是節省下的交通時間所塑造出的「新距離感」，還有就是一種橫越貓空山區鳥瞰山林的感受，這是與搭乘汽車沿山而行的感受大為不同，它是一種民眾對於貓空「地景」的重塑，也是人造物介入自然後，自然與人造物整合後新地景的出現。就如同西湖雷鋒塔在 1928 年傾頹之後，透過北京清華大學郭黛姮教授訪查民眾對於雷鋒塔影的記憶（人民網，2005），在 2002 年 10 月以新技術重建了雷鋒塔，也重新找回了人們記憶中與口耳相傳中的塔影。這是產業地景（或產業景觀）的保存上不可不知的一種向度。

同樣的鳥瞰風景也會成為一個交通工程規劃人員在地圖上的觀望方式，有文化責任感的工程師，會實際勘查面對被他預計設想興築軌道的建設的現址，看看會不會破壞當地既有的人文肌理。當年日本人將火車軌道打破台北城牆進入城內，雖然可以美學方式看待近代化建設的發生，但同時他也是既有城市紋理的摧毀。看看晚近，北宜高速路之於自然水文、臺北捷運機廠之於樂生療養院、台灣高鐵之於若干沿線居民飽受噪音、蘇花高之於東海岸自然生態，除了政治因素之外，是不是也是少數「辦公室工程師（armchair engineer）」造成的結果，而工程界如能正面的將這些事件當成文化資產來看待，他就會是未來技術教育中最好的文化教材，唯有具文化觀的技術者被培養出來，像日本的安藤忠雄¹³才有可能在台灣出現吧！

高速鐵路在台灣的興建與通車，標誌著台灣進入新世紀的一場空間感的革命，在以往從高雄需花費 2.5 小時至台中；4.5 小時至台北的最高速電氣火車，現在僅需分別約 40 分鐘與 1.5 小時可達。從好處看，台灣的空間距離感因旅行時間的節省而縮短了，單位時間的產值提高了，也就是台灣整體的產值提升了；另一方面，旅行的速食主義被創造出來了，種種北高一日生活圈的套裝行程被速食化般膚淺成對於空間的「充飢式」消費，城鄉的落差被再一次的深化，副都心的因而興起，城市區域的消費空間爭奪進一步被白熱化。台鐵軌道、高速公路，以及台灣高鐵在台灣西部共構了「軌道沿線」的風貌，這是塑造台灣民眾對於「台灣家園」的記憶旅行路線。高鐵、高速路與台鐵在不同的水平高度上，於台灣大地上行進，使車窗前的旅人腦海裡銘刻出遠近高低不同的水平風景。

相對於城際軌道交通，城市內的軌道呈現出不同的空間風貌，這種打破城市街道網絡的交通系統，在城市的高架路網與地下架構出不同於地面的道路知識系統，這種純粹點、線、面路網的交通，使得一個仰賴街道連續風景認路的線性旅程，成為一個以站名與出口外城市

¹³ 安藤忠雄（1941-?）日本建築師，1995 年建築界最高榮譽普利茲克獎得主。在成為建築師前，曾任貨車司機及職業拳手，其後在沒有經過正統訓練下成為專業的建築師。他把 10 萬美元的普利茲克獎獎金捐贈給 1995 年神戶大地震後的孤兒。（維基百科，2007，「安藤忠雄」詞條）

建築風景的「土撥鼠式」的認路旅程，城市成為一種「數位式」的概念，他節省了點與點間因交通壅塞所損失的時間，卻失去了城市旅行的詩意，或許這正就是為何世界主要城市的捷運公司都會推出「捷運詩」的原因吧！

鐵路車輛客廂中的風景也是不能錯過的景觀，鐵路車廂中的作以可彈性的處理可與人對坐或不對坐的問題，以解決民眾與陌生人長距離對坐的尷尬。但是相對於國外鐵路車廂較無這方面的問題，有時也無法彈性自行選擇變動，在這樣文化下設計出的捷運車廂¹⁴，就徹底改變了台北人在車廂內的臉部表情，由於與陌生人共處同一個見方的空間，臉部便不自主的嚴肅起來，這使得台北捷運的乘客因捷運而共同擁有了國際共通的「捷運乘客表情」。

鐵路中的服務在車廂中央的通道中像是一個生活的展演場，在不同的歷史階段展現著不同的服務內容與冷暖，台鐵的列車長是在第二次的巡車時，才對無票乘客開罰的，這與歐陸鐵道服務員在第一次面對乘客時所表現的無情與不信任更有一份人情味；早期光華號車廂上的大茶壺、一手可夾起兩個茶杯與掀蓋沏茶的服務員展現的是一種專業與技術的豪情，他影響著旅客對這個列車整體專業性的觀感，而現在的帥哥美女列車服務員，雖然賞心悅目讓旅程充滿美感，但卻不易透過他/她感受整體的專業性。

另一個時間的展演舞台，是月台。人們從月台上登上列車的方式就是一個非常好的文化記憶，從對號車不普及，座位一票難求的時代，人們從車窗進入占位子與夜車上一群人睡在行李架上的情景，到今天台北捷運大家排隊進入的場景，一樣位置很少，月台的時光長流展現的是一種文明禮儀進化的過程。此外，月台取代了古代的「長亭」，作為別離鄉送的標誌性場域，多少人生的最後記憶是與某人一次在月台的別離、多少人生幸福最後的歸宿始於一次在月台上無端的邂逅，它是求學的記憶、歸鄉的記憶，在月台上飄拂的空氣是人對於一個地方的記憶。

五、軌道文化資產的徵集計畫

軌道產業內部對於文化資產的保存，屬於公有的部分是依照文建會主政執行的「行政院各部會及所屬機關（構）文化性資產清查作業要點」，以及主計處主政的「中央政府各機關珍貴動產不動產管理要點」來執行。但公司的部分，因另有公司法，只能以相互協商的方式來執行；民營產業則因屬私產，政府並無法令可以強制其執行，但是因為私有產業近年蓬勃發展，若干已極具世界知名度，使其對於產業品牌與形象的打造更為用心與重視，所以近年民營產業有逐漸重視其文化資產保存之勢。這種不憑藉法的強制而能主動認知產業歷史與文化重要性的行動，往往比法律的規範更能收效。

然而應如何讓產業上下一心的對產業文化的資產做保存，並且此一行動結果能夠讓產業外的人感動呢？有兩個價值須在產業內部先行傳遞出來：

一、讓基層員工了解並認同這是將自己所奉獻於產業的成果寫入歷史的機會。沒有一個勞動者不重視自己對產業經濟的價值，但是往往社會框架中的報酬、薪資，窄化了人在社會中扮演的角色。即便是螺絲釘，也應該在產業這台大機器的描述中保有它的位置。勞動者願

¹⁴ 當然這裡面也要解決捷運列車沒有頭尾的問題，兩個方向交互行進，座位設計成面對單一方向也會衍生另一個問題。

意開始講述其一生的努力、貢獻，以及與產業這台大機器共處共榮的生命史，產業的各種實體也開始有了生命。

二、產業要有決心從文化歷史的回顧中找尋發展上的轉捩點。無論由弱轉強，或是由盛轉衰，發展上的起伏總有它的原因，一味的呈現好的歷史，將流於歌功頌德，只有願意接納過去的自己，這個產業才有未來。它的員工才能從未參與過的經驗中同得教訓，所以過去的錯，正是未來的資產，而非負債。

六、如何踏出第一步

產業文化資產的保存是永續的事業，它是與原產業一體共生的不同產業，一個產業向著技術與利潤前進，另一個從他的每日產出中累積起文化的資本，朝向產業文化的創新邁進，這種人文精神又會回灌進入每日的生產中，讓每一個從事生產的人，感受到它的勞動本身也產製著文化。於是產業因文化而成為具有文化的產業，它同時也成為文化產業的創生者。

所以，文化保存從來就不是回顧過去的過去式，它是現在式、現在進行式與未來式，如果規劃得當，它還可以成為未來進行式。

在對過去的產業廢墟的調查中，文化界慣以「產業遺址」來看待，以便對它進行產業考古、調查紀錄。如果放到目前營運中的產業，而且營運良好的上升型產業中時，「遺址」這個概念就要做一個修正。「遺址」其實是一個時間上相對的名詞，如果我們肯定世界上沒有歷時不變的事物，便可接受即便是遺址，都該曾經擁有一個輝煌的過去，寄託著一群人對它的想像。此刻沉靜的現場，在一定時間之前，空氣中都曾飄散著屬於生產的氛圍與話語。如此一來，在此刻興盛的產業中去想像一個之於未來的「遺址」，似乎是產業不願去面對與想像的。但誰又能說，產業的未來仍將比現在更為興盛，仍不影響此處成為「遺址」的事實，這裡引出了「遺址」的另一個空間上的意義，相對於一個空間新被賦予的功能，它舊有的功能也就定義了此處成為「遺址」的身分，就像產業內部人員的調動般，越是蓬勃發展的產業，產業建物的功能越會面臨轉變，以應付整個產業發展藍圖的區位配置。然而，遺址無須外觀殘破與面臨傾頹，相對的它現代化的空間中卻可能擁有比一些危樓建物更多的歷史。

當我們越是用觀望未來之心，來回看今日我們的時候，也同時展開了兩個思考面向：

一、數年或數十年後的產業會發展到什麼地步？在 1980 年代以前，傳統產業仍是主流的時代，要回答這個問題是可笑的。但是當資訊化時代來臨，產業生態對政經與社會環境更形敏感，在地理上移動迅速，再適應瞬息萬變的社會需要與技術創新上，產業轉型的速度，以及避險性的發展策略也會加劇。想像未來，便知今者何為重要。

二、產業打算用幾年或數十年使自己成為一個文化產業的主力。與前一個向度相映成趣，可能許多產業從未想過要跨足文化產業這個領域，但是如前所述，它是與產業共生的，它是放在那裡的資產，它是產業自己的，產業可決定要或不要，但不因產業不要，而減損它作為資產的價值。18、19 世紀的世界工廠-英國倫敦在跨入 21 世紀時，已經將自己成功轉型成世界文化創意之都。倫敦 800 萬人口中，約有 50 萬人從事創意產業，創造出 210 億英鎊的產值¹⁵（外貿協會，2007）。而他們所賴以創新的憑藉，正是過去發展歷程中點滴累積成今天的

¹⁵ 2001 年英國創意產業的產值達到 1,125 億英鎊（超過 6 兆新台幣），占 GDP 的 5%，1997~2004 年全國經濟年均成長率為 3%，而同時期創意產業產值年均成長率卻高達 6%。（外貿協會，2007）

文化資產，文化資產放在不同時空的構架中，滋養創新成為往後每一個「當代」中的「文化產品」的來源。

從前述兩個思考面向中，產業才可以面對文化保存並非身外之物，而是一種歷史洞察力的展現，也是打造產業歷史之鏡的工程，產業渴望看見自身的真實形貌，而加速了文化保存工作。一旦保存文化成為產業內部急於從事的工作，它的目的與產出是產業既定的生產目標，還有什麼產業的文化資產不能完整保存的呢？

台灣軌道文化已有 120 年的歷史，許多百年文物與遺址至今仍存；台灣高速鐵路的通車標誌著陸上交通的速度新里程，然而台灣高鐵公司卻有計畫的將工程建設本身看待成台灣軌道文化的重要歷史紀錄，其意義已在這個 35 年後特許期結束後復歸國有的公司歷史之上；台北與高雄城市捷運系統正在編織著這南、北兩大城的未來的空間想像，更多的城市文化將在這綿密的軌道往上滋生，並涵養著這些城市，以及軌道與城市密不可分的記憶。

參考文獻

1. 人民網 (2005) <http://www.people.com.cn/BIG5/paper39/15930/1408313.html>
2. 王玉豐譯 (2001) :什麼是工業考古學？工業考古學的範疇。《科技博物》5(5), pp6-19
3. 外貿協會，2007，台灣國際文化創意產中文網頁-文化創意產業簡介
(http://203.66.210.64/creativetaiwan/chinese/Industry%20Background/general_info.shtml)
4. 許綺玲譯 (Walter Benjamin 著) (1998) : 迎向靈光消逝的年代。台北：台灣攝影工作室。
5. Catford Nick (2003) : SiteName: Post Office Railway (MailRail): Between Paddington & Whitechapel. London: *Subterranea Britannica*

後記：本文作者王玉豐主任，熱誠支持本專輯，賜稿內容至為生動感人，令文化資產界的每一位園丁相當鼓舞與啟發，惟在稿件送印期間遽然去逝，令人無限哀思，敬誌感念，期望文化資產界接續其論述，開創文化資產新紀元！