

鐵道博物館的國際視野 與台灣鐵道的保存現況

蘇昭旭

摘要

鐵道博物館是許多先進國家的工業實力展示，與該國交通歷史與科技教育的重要資源。就博物館（museum）的功能性而言，具有記錄歷史與保存文物（curiosities）、計畫性的展示（Exhibition）以及教育（education）三個重點。本文透過國際知名的鐵道博物館介紹，與國內鐵道文化保存現狀做比較，期以建立鐵道博物館的國際視野。此外，國際上有所謂的保存鐵道 Museum Railway，又稱為博物館鐵道，保存鐵道同時具備交通工具與文化資產兩種屬性，並非以賺錢為主要目的，而是以保存鐵道文化資產為目標。本文依照不同的鐵道經營體系，簡介台灣鐵道文化資產的保存現況，透過國際視野的分析，可以發現台灣鐵道文化缺乏有系統的保存制度，並期望為國家鐵道博物館而催生；而台灣有某些鐵道面臨經營困境，適合以保存鐵道重新定位，以文化資產角色重獲新生。我們期待鐵道博物館與文物保存的國際視野，讓台灣鐵道除了現代化發展高鐵與捷運之外，亦能從文化歷史深層面建立新價值。

關鍵詞：鐵道，博物館，鐵道博物館，鐵道文化保存，保存鐵道

Universal View of Railway Museum: A Discussion of the Current Conservation of Taiwan Railway

Chao-Hsu Su

Abstract

The Railway Museum is the representation of industry power for modernized country. It plays the important role in education of transportation history and technology. There are three components of museum that includes the historic records and preservation for curiosities, scheduled Exhibition, planning education. We introduce many famous railway museums and make comparison to the current preservation in Taiwan Railway culture and curiosities. The universal view of Railway Museum would be learned and much shortage of preservation in Taiwan Railway would be found. The Museum Railway be created for saved many old railway, it operates for preservation of railway culture and curiosities. We wish to establish National Railway Museum of Taiwan and transfer some old railway to Museum Railway, and also create new value and social attention of railway culture and curiosities.

Keywords : Railway, Museum, Railway culture Preservation, Museum Railway

一、前言

鐵道，是台灣近代史上百年以來的運輸動脈。從西元一八八七年清朝時代開始，一直到民國六十七年高速公路通車以前，鐵道是台灣交通的運輸主軸，鐵路客貨運更是國家經濟的命脈。而火車是台灣今日不分老少的共同記憶，尤其是從前蒸汽火車的時代，嗚嗚的汽笛、淒愴的節奏、濃濃的黑煙，凝聚成多少離鄉遊子的親切夢影。尤其在它汽笛一聲巨輪滾動往前飛奔之際，創造台灣的經濟奇蹟，無形中穿越多少時空鄉愁的記憶，也帶領台灣走過戰後「經濟起飛」的四十年。

火車，曾經燦爛的風華，也有落幕的時刻。隨著民國六十年代，台灣的城鄉道路區域普及化，公車取代過去的輕便鐵道五分車，成為新的通勤方式，國民持有機車與自小客車數目的快速成長，使得鐵路客貨運急速衰頹。民國六十七年起高速公路的強勢崛起，台鐵虧損連年，使得鐵路運輸陷於困境，同時期國內航線的快速成長，在航空與公路系統夾殺之下，即使台鐵進行鐵路電氣化與東幹線雙軌化等路線改善工程，亦無法阻擋公路運輸主導時代來臨的趨勢。這不只是發生在台灣，這也是1980年代全球鐵道虧損的主因，台灣亦無法置身其外。

於是，台灣鐵路在面對競爭求生存的壓力下，設備求新的浪潮勢無法擋，鐵路必須更新車輛與相關運輸設施，以提高服務競爭力。民國六十八年蒸汽火車開始全面除役，民國七十三年除役完畢，蒸汽機車時代落幕，電車的便利，使人們將火車重新定義。許多古蹟車站，木造車站，扇形車庫等運輸設施與古蹟建築，在民國七十年至八十五年間，遭受前所未有的浩劫，被認為陳舊而遭到大量拆除。在那段時期，鐵道基本營運都無法損益平衡之下，以營利求生的現實思維，根本談不上文化資產的保存與再生。古蹟成為陳舊的代表，是現代化營運的負擔，可以想見。

直到民國八十七年，這一切開始改變。隨著全球保存鐵道文化的新風潮，從鄰近的日本吹向了台灣，曾經不屑一顧的蒸汽機車與木造車站，成為外國觀光客眼中的珍貴景點，世界各國鐵道博物館的大量設置，蒸汽機車復駛與保存鐵道路線，讓台鐵終於覺醒。民國八十七年CK101蒸汽機車復駛環島，全台灣為之瘋狂，也讓台灣的鐵道文化保存觀念，終於獲得了重視。往後幾年隨著民智漸開，若干蒸汽機車依續復活，古蹟車站、隧道與橋樑保存，國內吹起了鐵道懷舊與文物的保存之風。但是台鐵似乎過度著眼於鐵道懷舊商品的開發與熱賣，主事者缺乏一套系統性的文物保存制度，讓台灣鐵道的文物保存不免種下隱憂。以舊山線在民國八十七年無配套措施之下停駛，至今古蹟破壞殆盡最為可惜。

因此，誠然追求高科技的服務與速度，是鐵路現代生存經營的不二法門。然而，若讓曾經重要的文物流失毀去，只有不停更



圖1 舊山線在民國八十七年無配套措施之下停駛，至今古蹟破壞殆盡最為可惜

替的新車「驚奇」，進步的升級將難掩失根的「記憶」，永遠沒有回首一刻的溫馨。因此，鐵道文化保存的核心價值，並非著眼於懷舊，而是紀錄歷史與科技教育，讓鐵道不止是交通工具，更是一種科技的榮耀與傳承。

二、鐵道博物館的設置與社會價值

鐵道博物館是許多先進國家的工業實力展示，與該國交通歷史與科技教育的重要資源。遠在西元 1829 年，英國首開人類蒸汽機車營運的歷史。西元 1857 年倫敦科學博物館即開始收藏鐵道文物，蛻變演進至今日的約克 York 鐵道博物館，裡頭不止有 1830 年代，人類最早的蒸汽火車，更重要的是約克鐵道博物館的後面，還舖有通往車站的軌道，只要人類鐵道文明不停地進步，就永遠不停有新車一部部被放進來，讓鐵道保存永無休止。

西元 1872 年，日本在東亞首開鐵道營運的歷史，1921 年即在東京站北口成立鐵道博物館，演變至今日的東京交通博物館。對這兩個東西方鐵道先進國家而言，從該國最初鐵道的出現，到鐵道博物館收藏設施成立，都不超過五十年，今年 2007 年 10 月 14 日，東京交通博物館擴大規模，在東京大宮成立全日本最大的鐵道博物館。而台鐵從西元 1887 年成立迄今，卻還沒有正式成立的鐵道博物館，腳步略遲了一些。雖然從民國八十七年起成立的台鐵文獻室，八十八年成立的苗栗鐵道公園，八十九年成立的花蓮鐵道文物展示館，已經漸漸朝這個方向在努力推動。但是台灣第一座正式的國家鐵道博物館，卻未曾出現。

西方國家如歐美等工業強國，東方如日本都非常重視其鐵道博物館的設置與展示內容，甚至一個國家擁有十餘處鐵道博物館，尤以日本及英國為代表。就博物館 (museum) 的功能性而言，具有記錄歷史 (history) 與保存文物 (curiosities)、計畫性的展示 (Exhibition) 以及教育 (education) 三個重點，如果博物館純粹只有文物的收藏，沒有計劃性的展示整理，其與倉庫何異？因此，若增添了對歷史的記錄，使文物有秩序的分類與排列，文物的史蹟展示性必大幅提昇；若能加重對文物解說的设计，使之更能平易去理解，提高其教育功能，則文物對社會的貢獻 (contribution) 性亦獲得彰顯。因此，**保存、展示、教育**對一個博物館而言，三項缺一不可。

因此，無論是英國、美國、德國或日本，甚至連中國與紐澳等國家，都有許多交通科學博物館作為下一代的教育資源。尤其是日本的東京交通博物館，讓多少小男孩眼睛為之一亮，立志長大要從事鐵道業，成為現今日本優秀鐵道員與交通科技人才的啟蒙搖籃。美國華盛頓公益博物館的史密森尼組織 (Smithsonian Institute)，提供免費的博物館科學教育，對全球影響相當大，位於巴爾的摩 Baltimore B&O Railway Museum，為全美國最古老的鐵道建築與鐵道博物館。先進國家對博物館學的投資之大，令人稱羨。

世界各國的鐵道博物館，尤其在「科技文明歷史」和「科學教育」這兩個部份格外強調，甚至在前者特別宣揚其國家榮耀。例如英國的 York 約克鐵道博物館展示世界最快的蒸汽火車馬拉德號 A4，時速可達 203 公里，法國的 Mulhouse 摩羅斯鐵道博物館展示當時世界最快的法國電力機車頭 BB9004，時速高達 331 公里，日本東京交通博物館大門以 D51 和新幹線 0 系並列，前者是遠東地區製造最多的蒸汽火車，後者是全球高速鐵路的肇始者。在科學教育方面，鐵道博物館裡陳設許多機械解剖構造模型，甚至不乏真實的電車、集電弓、轉向架、

號誌及平交道，可以實地操作。因此，一個匯集各方精華聚合而成的鐵道博物館，對一個國家的歷史文化及教育各方面的貢獻，將具有舉足輕重的地位。

今日的台鐵雖然已經成立兩處火車專門展示地，苗栗鐵道公園與花蓮鐵道文物展示館，然而由於經費的不足，沒有制度化的收費和專人管理，徒有火車的陳列，卻遭到人為的破壞，使得這些修好的火車，其價值仍不易為參觀者所瞭解。花蓮鐵道文物展示館成立了卻不對外開放，苗栗鐵道公園沒有正式的室內展覽館，這些都是應該改善的。如前段所述，鐵道博物館是國家層級的建設，經費也應由中央編列，完全由台鐵去承擔並不合理，展覽的車輛文物也不應限於台鐵。短時期內若是經費不足，可以結合文建會、教育部、地方政府的力量共同籌劃，甚或以義工的制度聚集人力資源，都是可以使這些火車的展覽發揮更大的效用。



圖 2 Baltimore B&O Railway Museum，為全美國最古老的鐵道建築與鐵道博物館

此外，今日在台灣鐵道文化的保存，除了經費上的困境，還有若干迷思也是瓶頸之一。一般民眾總以為鐵道文化的活動一定是鐵路局的事，甚至有些文化學者，以輕蔑的態度認為「玩火車不登大雅之堂」，所以不值得重視，在文物保存的權責上互踢皮球。卻忽略了近幾年來在CK124復駛及舊山線停駛之後，從中央到地方及民間鐵道文化活動蓬勃發展，出版界鐵道研究書籍也蔚為風行，鐵道文藝活動趨於全民化。許多博物館包含台灣博物館、台北兒童交通博物館以及高雄科學工藝博物館，都曾舉辦鐵道特展或鐵道展示，這些都不是由台鐵所主辦，卻都能蔚為風潮。因此，鐵道文化在具備歷史及科學教育的意涵下，其活動應該由全民參與，其成果也應由全民所共享；建立國家鐵道博物館，以及建立系統性的鐵道文物保存制度，可謂當務之急。

其次，就鐵道文化的表相而言，彷彿就是離不開火車、車站等交通工具及設施，所以有些人不認為鐵道文化有何深度或內涵。其實，文化不應當囿限於藝術層級，文化本身就是「生活」的一部份，而鐵道與人們生活息息相關，這正是鐵道文化的由來。事實上，鐵道文化也有足夠的空間往藝術發展，例如利用火車站舊倉庫或現有設施所聯結的「鐵道藝術網絡」，即是成功的例子之一。此外，鐵道模型、繪畫、小說等藝術創作活動，近幾年有愈來愈多作品出現。鐵路局台北機廠以淘汰的機車（Locomotives）零組件，完成機器人及狗等等，除了展示於台北車站及台北機廠之外，許多單位爭先要求訂購，更證明鐵道文化可以朝向藝術化發展的潛力。而大同工學院機械系曾經以實際的蒸汽機作成騰雲號來教學，更讓傳統的鐵道文化增添了科技教育的內涵，這更是純藝術的文化所無可比擬的。

最後，對鐵道營運者而言，台鐵、林鐵及糖鐵等等業主，都曾經經歷過一段慘澹經營的困境，現有設施尚且營運入不敷出，那還有多餘的財力人力去作鐵道文物保存或鐵道活動？其實，鐵道文化保存除了具有上述珍視歷史軌跡的意義外，尚能建立經營者良好的公共形象

(public image)，甚至還能增闢財源。日本的大井川鐵道以七部蒸汽機車動態營運，提高沿線溫泉等景點觀光知名度，遊客絡繹不絕，台鐵用 CK124 蒸汽機車於地方性節慶營運，創造地方政府舉辦活動的新聞知名度與財源。在陳德沛局長上任後，即強調將舊有觀念扭轉過來；鐵道文物的保存，不但不是經營者的「負擔」，而是「特權」；若能朝日本蒸汽機車定期性行駛，如 C57180 磐越物語號觀光路線良好經營，更是打開另一扇營收的大門。相同的道理，阿里山鐵路的 26 號蒸汽火車帶動「嘉義文化節」的觀光列車，台糖的 370 號蒸汽火車開啟「五分車甜蜜之旅」，乘坐的人潮更令主辦單位大感意外！這些都證明鐵道文物的保存及文化活動，並非經營者的負擔，只要規劃得宜，確實是有其樂觀遠景的。



圖 3 以蒸汽機車動態復駛營運的日本大井川鐵道

三、鐵道科技與文化雙端發展的國際趨勢

目前台灣的鐵道經營有一種迷思，就是鐵道應朝科技化發展，例如城際間的高速鐵路與都市內的捷運系統，似乎只要與科技和現代化結合，其營運就有無限榮景。因此紛紛將舊有鐵道系統踢除，以爭取經費改建地下化或高架化，卻忽略了造價昂貴與未來沉重的本息負擔，高速鐵路與捷運系統能否損益平衡，仍在未定之數。對於台鐵體系以及台糖與阿里山鐵路，以輕蔑的態度視之，認為速度不夠快沒有前途，這是短視經營者缺乏國際視野所致。

從 1990 年代開始，為解決多數國家的鐵道經營虧損問題，鐵道的經營方式產生多元價值，鐵道服務朝科技與文化雙端發展，成為一種國際趨勢。鐵道發展的一端為高速化與捷運化，以高速的服務與密集的班次，獲得客源創造可觀營收；另外一端為發展鐵道文化為賣點，不少是以蒸汽火車搭配懷舊客車與路線，創造其稀有性，或與特殊季節性行駛，可開發潛在的豐富客源。這類的鐵道體系的賣點不在速度，而在搭乘過程特殊的景觀與體驗，換言之，其鐵道運輸價值非在終點，盡在過程。例如瑞士的冰河列車 Glacier Express，需時近 8 小時速度很慢，卻以搭火車翻山越嶺為其樂趣，起訖兩端票價竟比飛機還貴，從 1930 年迄今每年超過 25 萬人次搭乘，如今營運 77 週年。日本的大井川鐵路，其定位亦類似於此。

聯合國教科文組織 UNESCO 所屬下轄單位，亞太文化資產中心 ACCU(Asia/Pacific Culture Center for UNESCO)，2006 年 1 月 25-28 日在日本奈良舉行國際鐵道資產會議，主題為 Thinking about the recent heritage, Preservation and Utilization for Railways，以「近代鐵路資產的保存與合理利用」為討論重點。來自英國、德國、印度、中國與日本，各方鐵道博物館與專家學者齊聚一堂，本次會議針對保存鐵道與鐵道博物館，重點包含蒸汽火車、車庫、隧道、車站、橋樑等多元鐵道資產，全盤性的進行研究。議題包含如何經營保存鐵道，透過義工組織經營，節省人力開銷，締結姐妹鐵道與博物館結盟等技術與法律層面，有非常精采的討論。

可惜由於台灣並非聯合國 UN 亦非 ACCU 的會員國，無法正式派員參加。透過地主國日本西村部長與白井昭先生的協助之下，敝人與阿里山鐵路 BOT 民營化宏都公司代表，以大會觀察員全程列席，也呼籲國際社會重視阿里山鐵路的文化資產地位，讓國際鐵道舞台，聽到了來自台灣的聲音。例如台灣的阿里山森林鐵路、舊山線等鐵道文化資產，在原有交通工具的角色式微之後，不該任其沒落，政府是應該有計畫性的整理與保存，以文化資產的角色重獲新生。雖然政府有意推動阿里山鐵路登錄世界遺產，然而，實際執行上困難重重，因為阿里山鐵路並非國際聞名，其知名度僅限於亞太地區，西方社會歐美地區幾乎名不見經傳。連 ACCU 這樣的聯合國外圍組織，台灣的與會者並沒有公開發言權。只能以私下發送說帖給各國代表進行晤談，爭取國際社會認同與支持。

在鐵道文化保存層次與實體作為，台灣在國際上還有一段很艱辛的路要走。

四、世界知名的鐵道博物館設施與啟示

(一) 東京交通博物館

如果說英國約克鐵道博物館是全球最受矚目的鐵道博物館，那麼全亞洲最古老，歷史悠久最具有代表性的鐵道博物館。則日本東京交通博物館，可謂當之無愧。

一次大戰結束後 1921 年，正值日本現代化國力鼎盛之時，適逢日本鐵道開業五十週年，便在東京站北口成立「鐵道博物館」，同年 10 月 14 日正式開館。後來經過多次變遷，戰後更名為「交通博物館」，加入局部的其他陸運、海運及航空工具，展示地也遷移至今日的秋葉原。不過館內主要展示內容仍以鐵道文物為主。2005 年為了擴大其展示內容與規模，東京交通博物館閉館整修，2007 年 10 月 14 日在大宮另建新址，以日本鐵道博物館重新開幕。

東京交通博物館館藏的蒸汽火車其實並不多，卻樣樣是重量級的國寶。如日本 1872 年國鐵通車時英製的 1 號機車，同型車為台灣博物館外面 1872 年製的台灣鐵路 9 號機車，1873 年製的善光號，1880 年製的北海道 1 號機車弁慶號，以及國鐵現存唯一的四缸 Mallet 馬來式機車 9856 號，和日本國鐵最後一班蒸汽火車客運的牽引機車 C57135。博物館內從國寶級歷史文件、鐵道紀念文物、火車模型、駕駛模擬體驗全部應有盡有，歷史、科技及教育全都涵括，一看即可知這是「國家級」的博物館。館外門口尚有 D51 蒸汽機車和 0 系新幹線並列，除象徵世代交替的意義之外，也代表引以為傲的日本工業及科技實力。

(二) 大阪交通科學館

大阪交通科學博物館是日本國鐵時代成立的第二座鐵道博物館，於 1962 年日本鐵道開業九十週年時誕生，同年 1 月 21 日開館。雖然在同一年北海道的小樽及東京的青梅兩座鐵道博物館也同時成立，但重要性仍不及大阪府這一座。今日大阪交通科學博物館，與東京交通博物館已正式締結為姐妹館。

雖然，大阪交通科學館有許多部份與東京交通博物館相似；佔地不大，位居市中心地，名為交通卻以鐵道為主等等，然而大阪交通科學館仍有許多優越之處。其一由於它歷史不長，館內設置新穎窗明几淨具現代感，更多動手操作的自動展示設施；其二在於館外有較大戶外展示地，所以陳設有較多的實物車輛，包含五部蒸汽機車，三部柴油機車及一部電力機車，

館內外還有另外其他車輛共十五部。其中最有名的即是 1880 年美國製的義經號以及 1881 年英國製的 1801 號，館內不論是號誌、電力系統、鐵道模型都令人耳目一新。最令人訝異的竟然是實物保存日本磁浮 ML-500 試驗車，並有一模擬系統可動手操作體驗，十足的科技現代感，使交通「科學」博物館恰如其分。

大阪交通科學館最值得一提之處，在於它是利用大阪環狀線捷運高架下方的空間闢建而成，不止是有效利用土地及空間，在參觀者置身博物館內，頭頂上竟傳來一陣陣火車通過的「音效」，不僅不會成為噪音，更有親臨實物的臨場感。台灣現行高架鐵路以捷運為主，台鐵及高鐵也陸續出現這類型車站，如何有效利用高架路段下方空間，創造出科技與文化相結合的商機，這是各國鐵路主管當局可以洞燭先機預作規劃的。

(三) 京都梅小路蒸汽火車館

對於台灣最後一座彰化扇形車庫而言，其命運並未因評定古蹟而從此走向坦途，未來的命運與角色仍存在許多變數。如果它的未來能朝向動態保存與國家鐵道博物館發展，日本京都的梅小路蒸汽機關車館，會是最好的保存實例。

日本梅小路扇形車庫興建於 1914 年，比台灣彰化扇形車庫早上 5 年，原本為京都車站的機車調度場所。1972 年為配合日本鐵道開業一百週年，而將扇形車庫第 8 股至第 20 股開闢成展示場，並在車庫後方成立室內文物展覽館，於同年 10 月 10 日正式開館。館內共保存十八部蒸汽火車，其中有六部為動態保存，經常性地離館出外運轉，以 C571 行駛山口線小郡—津和野間最富盛名。在扇形車庫旁邊設有一股展示線，每逢 11:00，13:30，15:30 來回運轉，民眾可親自體驗搭乘「火車」的樂趣。另外還有蒸汽火車在站內運行表演，供由遊客拍照。

利用扇形車庫現有運轉設施改作鐵道博物館，可說是最經濟有效的方式，既不需多花金錢購地建築，亦可達到保存舊有鐵道建築的效益。難得京都梅小路蒸汽火車館能具此巧思，同時把被黑煙燻得黑漆漆的牆面及天花板都粉刷得很乾淨，地上舖上水泥，一點都不會予人舊車庫的感覺。值得一提的是，英國的約克鐵路博物館也是扇形車庫所改建，但只保留轉車台及放射狀股線，博物館建築是另行搭建。而京都梅小路蒸汽火車館是連車庫本身都保留下來，更具有歷史意義。尤其館藏十八部蒸汽火車（不含新加入的其他車種）的龐大陣容，更是傲視全日本其他各館，舉國難望其項背的。

博物館不一定要大，卻一定要有自己的特色，一旦擁有特色便很容易獲得重視。東京交通博物館在於「古典」，大阪交通科學館在於「現代」，而京都梅小路蒸汽火車館在於「建築」以及最多的「蒸汽火車」。原來鐵道博物館的呈現，不在經費，也不在程序，只在現有設施轉變的「一念之間」。



圖 4 日本梅小路扇形車庫所建置的博物館

(四) 青梅鐵道公園

早在 1921 年東京交通博物館成立之時，因市中心沒有足夠的場地陳列實車，使得日本國鐵的保存車輛計畫受阻。於是在戰後 1962 年 10 月 19 日，日本鐵道開業九十週年時，於東京市郊青梅市的山坡上正式成立青梅鐵道公園，將國鐵的重要車輛陳列於此，等於是東京交通博物館的輔助館。「青梅鐵道公園」佔地很小，入館料金最便宜只要 100 元日幣，卻可以欣賞十一部老火車，包含五種台灣也有的蒸汽火車。同年 1962 年在小樽及大阪也同時成立鐵道博物館，直至 1972 年京都梅小路蒸汽火車館加入，這五座鐵道博物館（東京、青梅、京都、大阪、小樽），合稱日本國鐵的五大鐵道博物館。（註：1987 年日本國鐵民營化之後，國有鐵道博物館已分割經營權給東日本、西日本和北海道鐵路公司。）

相較於其他四座鐵道博物館，青梅鐵道公園顯得小巧許多，國際知名度也不如其他四者。然而，青梅鐵道公園卻頗有自己的特色，例如位於丘陵地上花木扶疏，自然景觀怡人，與社區公園融合等等，但是保存蒸汽機車的數目卻是把東京及大阪兩座鐵道博物館比了下去。在九部蒸汽火車中，D51452（台鐵 DT650 型）、5540（近台鐵 BT40 型）、2221（台鐵 CK80 型）、8620（台鐵 CT150 型）及 9608（台鐵 DT580 型），為台灣鐵道系列同型車，正是這裡很值得國人前來一訪之處。此外，公園裡設有弁慶號蒸汽小火車可載人行駛、自動平交道以及各型幼兒遊憩設施，更適合親子同樂。

青梅鐵道公園雖然很小，卻有幾項重要啟示。一是青梅鐵道公園雖名為公園，卻仍然有室內文物展示館。在日本若是沒有專門的室內鐵道館，就不足以列名鐵道保存設施，這正是苗栗鐵道公園雖改名苗栗鐵道文物館，依然得加強的地方。其次，幾乎全日本的鐵道保存設施室內館裡，一定有鐵道模型，作為歷史演進及科學教育的輔助教具，這是他們獨有的文化，德國亦然。青梅鐵道公園的室內館，鐵道模型十分齊全，有 CTC 更有專人操控解說，這也是苗栗鐵道公園可以參考的的地方。

青梅鐵道公園在 1997 年 4 月重修之後，新幹線 0 系車輛已經運至此地陳列。公元二千年，台灣高鐵仍在未定之天，日本高鐵的第一代新幹線，卻早已進了鐵道博物館，高速鐵路對某一國已經在博物館陳列，對另一國卻是建設中的運輸系統，這樣的科技落差值得國人深省。

(五) 小樽交通紀念館

小樽交通紀念館（日本語“記”念）原為西元 1962 年，日本鐵道開通九十週年時所成立的「北海道鐵道紀念館」。經過多年的改進與增藏，至 1996 年 4 月正式成立當時全日本最大的交通博物館，並以所在地命名「小樽交通紀念館」。受到大宮的國家鐵道博物館影響，在重新整修之後，2007 年 7 月 14 日，以小樽總合博物館重新開幕。

由於日本土地昂貴取得不易，如本州之東京、京都及大阪的鐵道博物館的設置，都是部份利用現有鐵道設施土地所闢，因此不可能有廣大的露天展示區及公共設施。而小樽因得地利之便，所以成為佔地最大的交通博物館。不過，仍然沿襲東京、大阪兩館的特徵，雖然名為「交通」博物館，其實都是以鐵道為主，其他交通工具少之又少。這也是日本交通博物館的一大特色。

小樽交通紀念館館藏的各式車輛數為全日本最多，在準鐵道紀念物方面有「靜」號（6 號），為昔日國鐵 7106 號 1884 年製；「大勝」號（30 號），為昔日國鐵 7150 號 1895 年製，

北海道炭礦手宮製的蒸汽機車，以及全日本最古老的北海道手宮「機關庫」等。另外，還有各式各樣特殊鐵道車輛如除雪車等就有七部之多，很合乎北海道雪地的特色。另外還保留北海道開通起點標，也是十分具有意義的。戶外的展示空間除了靜態展示車輛以外，還有一部美國 1909 年製的 3 號蒸汽機車，拉著三節遊園車廂運行，但需付費乘坐，更增添園區活潑之趣。

從小樽交通紀念館的成功經驗中，令人不禁聯想到台灣苗栗鐵道公園。如果能就現有機務段及車站後方廣大停車場土地增闢展覽空間，除現有的十三部車以外，將各縣市無力保存的蒸汽火車（如 CT273），甚至索取回各縣市保存不佳的蒸汽火車（如 CT259、DT652），以及具有重大紀念意義的明治時期火車（如 BK24、CK58），加上有系統地展示未來可能淘汰的車輛；柴油化的歷程主題區（增加 S200、S300、R20），電氣化主題（E100、E300），以及紀念客車主題（DR2300 型、DR2700 型等等），以總數三十餘輛的規模，相信一定可以創造出極具代表性的「台灣鐵道車輛博物館」，必可吸引中外人士前來參觀。另外再闢建一間室內主題文物展示館，並鋪設一段 762 公厘軌道「動態運行」，包含已修復的 LDR2204，可以升火的 LDK59，甚至淘汰的阿里山鐵道 DL 及 SP 客車，或復活台糖蒸汽火車，以付費乘坐的方式經營。由於台灣輕便鐵道聞名國際—全世界最快的輕軌花東線、登山鐵道阿里山線，相信會在全球鐵道文物保存界掀起轟動，更可以創造可觀營收。



圖 5 小樽交通紀念館的全日本最古老的北海道手宮「機關庫」

（六）碓冰嶺鐵道文化村

民國八十七年九月二十四日，舊山線從三義至后里路段正式告別走入歷史，至今舊山線鐵道及沿線珍貴史蹟，受到嚴重的破壞，動態保存遙遙無期。而日本曾經是全國鐵路坡度最大的瓶頸，達千分之六十六點七的碓冰嶺，和台灣的舊山線一樣需要掛補機的鐵道，其碓冰三號磚拱橋，更活似台灣舊山線的翻版。在 1997 年 9 月 30 日走入了歷史。取而代之的是時速 270 公里以上的長野新幹線，這是時代進步所創造的舒適便利，卻也留下萬分難捨離情依依的無奈。最後一天的 ASAMA 電車加掛兩部 EF63 補機通過，人山人海湧入這裡前來告別的激情，活像似台灣舊山線、東勢線最後一天的「翻版」。

然而，具有長久鐵道文化保存經驗的日本，自不容民眾殷殷的期待成為風乾的淚水。1999 年 4 月，東日本鐵道公司將橫川機關區整地闢建一超大型鐵道博物館，佔地面積絲毫不多讓於日本第一的小樽交通紀念館，以靜態展示二十一輛火車，動態保存六輛電力機車，並有小型及迷你蒸汽機車運轉的驚人陣容，立刻竄昇全日本最新及第二大鐵道博物館——「碓冰嶺鐵道文化村」，掀起日本全國極大的轟動！因為在這裡有許多公共設施及展覽的設計理念，是前所未有的，讓參觀者一進入這裡，便可體驗「舊山線」的重生。

該文化村保存一段舊信越線約三百公尺長的坡度鐵道，讓當年的機車 EF63 實際動態運轉，從上午十點起每隔半小時就表演一次，其至以每回 1000 日元讓民眾上駕駛座親身體驗。舊車庫在不多作修飾的真實凌亂下，陳置昔日登山鐵道專用的 ABT 式齒軌電車 ED42，以及專用補機 EF62 及 EF63。為了提高村裡的娛樂效果，還有一部軌距 610mm 的輕便鐵道蒸汽機車，拉兩節客車行走長約 800 公尺鐵道遊園運行。

展示館內有著豐富的歷史文物資料，敘述 1893 年起開拓碓冰嶺的舊山線傳奇，提供民眾地圖有步道及指引，如何前往舊山線觀看昔日的遺跡名景。其中最著名的不外乎就是碓冰嶺第三號橋(圖 6)，極近似台灣勝興南方的魚籐坪斷橋(圖 7)。如此將鐵道觀光與文化保存的理念緊密結合發揮到極致！令人不禁讚歎也不免為台灣的舊山線現狀感到憂心不已！



圖 6 日本所保存的信越線碓冰三號磚拱橋

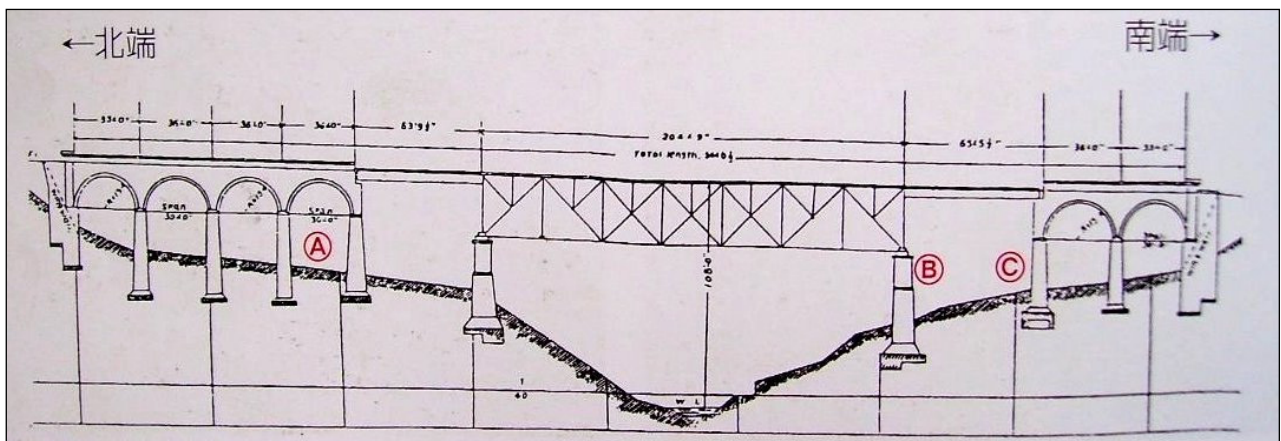


圖 7 台灣舊山線魚籐坪斷橋工程剖面示意測繪圖

(七) 東武交通博物館

設置鐵道博物館一定是官方機構的事嗎？其實不然，糖鐵及林鐵甚或地方政府都可以籌設，而且地方及門面永遠不嫌小。日本東京的「私鐵」東武交通博物館，就是最好的例證。

東武鐵道是日本東京非常有名的私鐵之一，成立於 1899 年淺草 (Asakusa)，西元 1989 年成立九十週年時，於其「東向島」站下方設立東武博物館，像商店一般的門面，卻是一間著名的私鐵博物館。裡面的 5 號及 6 號蒸汽機車，1898 年英國製，極近似台鐵 BT40 型。另外有電力車 ED5015、木造電車等歷史古物，以及號誌、保安裝置和鐵道模型、運轉模擬操作台等等。也許比起東京交通博物館的文物是少了一些，但是就涵蓋的種類及範圍而言，卻是相當齊全，絲毫不亞於京都梅小路蒸汽機車館的室內展示館。

前述所及，受限於土地利用空間以致於戶外展示區有限，是東京交通博物館的最大缺憾，東武交通博物館一樣位於東京也面臨這個問題。然而誰說鐵道博物館陳設不能分開？東武交

通博物館將大量的電車、客車、氣動車及古老的電力機車和蒸汽火車陳置在「東武動物園」內，對於參觀者而言，如果欲窮千里目，更上一層樓，就必須再跑一趟東武動物園，這也是一項有創意的經營策略。

從東武交通博物館的實例，可以聯想到台灣有許多地方文化工作室或鐵道協會，其實可以利用舊有建築土地（如橋頭糖廠、新營糖廠、旗山車站、蒜頭車站）的空間，就可以成立地方鐵道的博物館；而且只要有內容，門面永遠不嫌小。在日本類似東武博物館的小型鐵道文物保存場所不下數十餘處，台灣從集集、平溪、舊山線到各地糖廠，都有無限的潛力與發展可能。

(八) 博物館明治村

位於日本本州中部的愛知縣「明治村博物館」，於 1965 年 3 月 18 日開館，為明治時代（1911 年以前）的歷史文物集中展示館。雖然裡面的展示文物並非專為鐵道保存而設，但是卻有許多明治時期重要的鐵道紀念物。例如 1912 年製的 9 號，1874 年製的 12 號蒸汽火車（與台灣鐵路 9 號機車相近），舊式木造客車，明治天皇御料車，蒸汽動車 6401 號（與台鐵行駛舊淡水線的 ST10 型相近），很容易在此地尋找到台灣在日治初期的鐵道記憶。

明治村博物館最為特別的是 9 號及 12 號蒸汽火車，都是實地牽引木造客車動態保存，讓遊客們從村內東京站至名古屋站 774 公尺的鐵道，親身體驗懷舊之旅。相較於台灣博物館外面，1872 年製的台灣鐵路 9 號機車，只能靜靜地於公園陳列時有天壤之別。平常每個月初至 15 日由 12 號火車運行，16 日至月底為 9 號火車運行，讓遊客即使來過一次還想再來，提高顧客的回流率。



圖 8 博物館明治村 1912 年製的 9 號蒸汽機車，與台灣鐵路 9 號機車相近

(九) 英國約克 York 鐵道博物館

英國是全世界鐵路科技的發源地，西元 1804 年 Richark Trevithick 製造出全世界第一部蒸汽動力機車，從此開創人類蒸汽火車的歷史。西元 1829 年，英國政府決定興建從曼徹斯特（Manchester）至利物浦（Liverpool）的鐵路，並在雨丘（Rainhill）舉行動力機車競賽。結果「無敵號」、「創新號」和「火箭號」三部蒸汽機車等投入競賽，最後由史蒂芬生（Stephenson）所製作的火箭號（Rocket）拔得頭籌，從此揭開了人類鐵路運輸史的序幕。

事隔數十年後，這三部元老級的蒸汽機車都送進了博物館，往後一百多年，陪伴它們的各式機客貨車不停地增加，高達兩百多部。還有各式鐵路相關文物，如號誌、銘板、站牌、海報等應有盡有。這裡就是號稱世界第一，最大規模也最為古老的鐵道博物館——約克鐵道博物館（National Railway Museum York）。

約克鐵道博物館於西元 1975 年正式成立，它裡面的各式鐵道文物源自於 1857 年成立的倫敦科學博物館（The Science Museum）。後來由於鐵道相關蒐藏品不停地擴張，結果英國政府決定另外成立分館，有系統地陳列展覽這些近二百年逐年累積的古物。其實，約克鐵路博物館就在約克火車站旁邊，博物館本身其實就是原有的機車庫和修理工廠（檢車段）改建而成。館裡利用扇形車庫的輻射狀股線陳列各式車輛，連中間的轉車台也陳列解剖蒸汽機車，作科學教育展示。在二組轉車台集合而成四十股巨大火車展示場中，地上是整潔乾淨的地板，天空是龐大的棚架建築，不僅有效地利用舊有車站設施和空間，更為鐵道設施轉型鐵道博物館，建立世界性成功的典範。

由於歷史不停地演進，未來將會有更多火車進入博物館內，所以在博物館的內部，還有兩條軌道通往約克車站的調車場，隨著時代更迭推陳出新。約克鐵道博物館除了保存十九世紀的元老級蒸汽火車以外，對於柴油化、電氣化機車動力的演進，也別具巧思地依時間序列排列，令人走一趟下來宛如經歷時光隧道一般，火車進化史一目瞭然。博物館裡最有名的機車之一馬拉德號（MALLARD, A4 Type NO 4468），曾經在 1938 年 7 月 3 日創下時速 202.77 公里的世界紀錄。這個紀錄迄今尚未有其他蒸汽機車可以打破，成為英國工業科技的驕傲典藏。

英國這個火車迷眾多的國家裡，全國擁有十多處鐵道保存設施，民眾對於蒸汽機車動態復駛依然興緻不減，還會偶而要求館裡的古董火車出去透透“氣”，從後面的軌道開出去「升火」活動。約克鐵道博物館的成功，給了全世界鐵道良好的示範作用，開館第一年即湧入超過二百萬人次。影響所及其他國家也跟進效法，可以作為台灣彰化扇形車庫，未來成立國家鐵道博物館之參考。

五、保存鐵道的建置與啟示

所謂的保存鐵道 Museum Railway，又稱為博物館鐵道。不同於一般鐵道博物館的陳設以靜態為主，動態為輔。保存鐵道的本身，同時具備交通工具與文化資產兩種屬性，並非以賺錢為主要目的，而是以保存鐵道文化資產為目標。換言之，保存鐵道的定位，並非交通工具，而是以文化資產角色重獲新生。其保存的重點除了包含五項：

1. 古蹟車站建築(木造或石造車站，水塔，車庫等運輸設施)。
2. 古蹟路線橋樑(木構或石拱橋)。
3. 古蹟隧道(木架或石造隧道口)。
4. 古蹟車輛(蒸汽機車或具歷史價值之機關車)。
5. 懷舊客車(復古重建之木造客車或具歷史價值之古董客車)。

但是最大的重點，在於動態運行，許多國家基於運輸安全，多半以改造的蒸汽



圖 9 澳洲 Puffing Billy Railway 保存鐵道

機車牽引復古重建的木造客車運行。

這類鐵路在設置之初具有其時代重要性，卻因時空變遷產業蕭條而沒落，多因公路競爭而式微。而登山鐵路與森林鐵道，往往佔相當的比例。例如阿里山鐵路面臨公路競爭，交通工具的角色式微，朝保存鐵道方向發展是必然之路。例如澳洲 Puffing Billy Railway 保存鐵道，其保存的古董蒸汽火車與木構橋 Trestle Bridge 為其重點；瑞士通過福卡隘口的 Dampfbahn Furka-Bergstrecke/DFB，是瑞士保存鐵道的重要代表。

因此，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。甚至以登錄世界遺產為最高榮耀，例如印度大吉嶺喜馬拉雅鐵路即是。



圖 10 印度大吉嶺喜馬拉雅鐵路，登錄 1999 年 UNESCO 世界遺產

(一) 大井川保存鐵道

大井川鐵道是日本保存鐵道的先驅。遠在 1975 年日本全國鐵路正式將蒸汽機車淘汰之際，大井川首先提出將蒸汽機車保存營運的構想，1976 年 7 月 9 日首次將北海道退役的 C11227 號復駛營運，開創日本保存鐵道之先河。多年之後，大井川鐵道動態保存的蒸汽機車，現役的即達七部之多。大井川鐵道基本上鐵路可以分成兩個路段，一段是「平地段」大井川本線，從金谷至千頭 39.5 公里電氣化路段，1931 年通車，經常以蒸汽火車牽引懷舊客車運行，是全日本相當膾炙人口的懷舊鐵道；另一段「登山段」井川線，從千頭至井川 25.5 公里非電氣化路段，1935 年通車，以柴油機車從後方推進，兩段軌距皆為 1067 公厘。而後面這段井川線，為全日本僅存齒軌登山火車而著名，而且高達千分之九十為日本最大坡度。

早年大井川鐵路原來沒有齒軌，但是由於川根市代至長島路段，1995 年要蓋一個水庫，水庫蓄水將會淹沒原來的鐵軌，所以大井川鐵路不得不改線提高鐵路高度，以繼續維持營運。為了把鐵軌的坡度加大，不得不以齒軌的方式推進，於是設計這種 ED90 型電力機車咬合齒軌，從後面推火車上山。從最低點千頭站 298 公尺，至最高點井川站海拔 688 公尺，海拔落差有 388 公尺之多。其實，如今大井川鐵路除了蒸汽火車以外，就屬齒軌登山火車最具特色。早年日本信越本線，也曾使用電力機車咬合齒軌，1963 年消失，改成以 EF63 型電力機車二重連推 ASAMA 電聯車，這條路線在 1997 年時因長野新幹線通車而消失。所以，井川線這種僅存的齒軌登山火車，在日本非常具有特殊性與珍貴性。

火車到達千頭站以後，旅客必須換搭登山鐵道的火車從千頭至井川站。這段 25.5 公里長的登山鐵路極類似阿里山森林鐵道，有著濃郁的森林風情。其中從阿布杜齒軌至長島 1.4 公里這段，是採瑞士 ABt 登山鐵道齒輪咬合的方式上山。您可以至接岨峽溫泉站下車，享受一日的泡湯風情，亦可在坐火車的過程中品嚐沿線茶園的井川茶，以及特製的鐵路便當。

嚴格來說，大井川鐵道的平地路段風景並無特異之處，登山路段沒有阿里山鐵路風景漂亮，海拔不高路線也不長。然而他們對自己的觀光鐵路，卻能盡最大的可能去作「行銷」，把沿線鐵道的特色強調出來，這是十分令人欽佩的。例如他們把全日本被淘汰的火車全收集到這裡，電車有名古屋鐵道、近畿鐵道、西武鐵道、南海鐵道及京阪鐵道的舊電車，全都在這裡運轉；全國的民眾凡是懷念以前家鄉的交通工具，都會跑到這裡來坐火車。而在蒸汽火車所牽引的舊式客車中，有原木風味的內裝，有會唱歌說笑的車掌，還有胸前掛個木箱叫賣的小販，總之無論如何您來到這裡，總是叫您走入時光隧道重返昔日舊時代。尤其在日本新幹線科技進步的國度裡，這樣的懷舊鐵道反而能創造新的賣點。



圖 11 大井川鐵道保存蒸汽機車營運是日本保存鐵道的先驅

(二) 荷蘭 Hoorn 博物館鐵道

荷蘭是歐洲鐵道十分發達的國家之一，電化比率高達 80%，曾經在 1957 年發起串聯歐洲十餘國的鐵路，成為一共同的路網彼此相通，使得歐洲的鐵路營運能維之不墜，這也是歐洲國際特快線（TEE Trains Express Europe）的由來。如今在荷蘭的境內，仍有許多保存機車及保存鐵道，使許多復古的蒸汽火車依然保有他們的舞台。

最富盛名的是 Hoorn 博物館鐵道，裡面有八部蒸汽機車輪流出勤動態行駛。工作人員在出發前四小時就要忙著整備工作，行駛一天回來還得花三小時擦拭保養，如此日復一日，可見得他們對蒸汽火車重視的程度。最可貴的是，在這兩百多位工作人員之中，只有十七位領薪水，其他都是退休職工義務幫忙及熱心義工投入工作。目前每一天從 Hoorn 到 Medemblik 這二十公里的路程，都有蒸汽火車在行駛，Hoorn 於早上 11:15 開車，Medemblik 於中午 13:15 開車，是一條著名的觀光路線。

另外荷蘭於 1989 年紀念鐵路開業一百五十週年，成立的鐵道博物館 Nederlands Spoorweg Museum，擁有十四部蒸汽機車及各種客貨車共超過五十部以上，是荷蘭另一個新興的鐵道保存勝地。假如台灣將來可以讓蒸汽機車定期營運復駛，荷蘭以志工維護蒸汽機車觀光營運的經驗，值得參考借鏡。



圖 12 荷蘭 Hoorn 的博物館鐵道

六、台灣鐵道的文化保存與現狀

(一) 台灣鐵路管理局的路線：1067mm 軌距

台鐵自民國八十七年 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：

1. 民國八十七年 CK101 蒸汽機車修復，動態保存。
鐵路局本部文獻室成立。
2. 民國八十八年 騰雲號蒸汽機車修復，靜態保存。
西線木造客車修復展示。
苗栗鐵道文物館成立。
3. 民國八十九年 LDK58 蒸汽機車修復，靜態保存。
LDT103 蒸汽機車修復，靜態保存。
原澎湖縣立文化中心車輛修復。
舊花蓮機務段車庫客貨車修復。
花蓮鐵道文物展示館成立。
4. 民國九十年 CK124 蒸汽機車修復，動態保存。
LDK59 蒸汽機車修復，靜態保存。

台鐵原本計畫在民國九十年 CK124 蒸汽機車復活之後，考慮移至集集線商業運轉，成為台灣開辦懷舊觀光鐵道的第一步，然而後來因為陳德沛局長退休而告中斷。從此之後，每年除了 CK124 蒸汽機車的不定期的行駛活動之外，台鐵的鐵道文物保存乃宣告終止。然而每每 CK124 蒸汽機車行駛汽笛一聲鼓動風潮，亦獲得民眾熱烈迴響。

然而鐵道文物保存應不止是機務部分，其他土木工程部份亦應獲得重視。在台鐵首肯，文建會與各縣市政府的經費挹注下，如彰化扇形車庫、台中車站與新竹車站，都獲得良好的整修與原貌復原，全台三十座木造車站如保安、林鳳營、竹田等亦擺脫過去陳舊改建的命運，重新獲得整修而成為觀光新據點。此外，廢棄路線設施，除了舊山線的隧道與橋樑之外，日治時期的古隧道，近期獲得良好保存者亦多，如縱貫線崎頂舊隧道，宜蘭線草嶺隧道在整修完成之後，鋪設步道供民眾參觀，成為民眾認識台灣鐵道歷史的古蹟教材。



圖 13 台鐵在民國九十年復活 CK124 蒸汽機車



圖 14 獲得良好保存的縱貫線崎頂舊隧道

(二) 阿里山森林鐵路與台灣糖業鐵道：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，阿里山新站必須重建，鐵路終點仍以臨時新站代替。

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，計畫以 SL31 蒸氣火車營運。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，如果能實地配合蒸氣火車營運，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。同為 762 公厘軌距的台糖鐵道，也於民國九十二年一月復活 370 號蒸汽機車，用於烏樹林糖廠與古蹟車站營運，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。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。



圖 15 阿里山鐵路共有三部 Shay 蒸汽機車 26、31、25 號復駛營運

(三) 台灣高鐵與捷運系統 1435mm 軌距

台灣高鐵與捷運系統屬於近期的現代化建設，所以並無鐵道文化與鐵道古蹟迫切的保存課題。然而台灣高鐵與台北捷運等組織由於觀念新穎，反而前置性地預先規劃處理有關鐵道文化的宣傳，並進行系統化的興建時期鐵道文物保存。以台灣高鐵而言，高鐵探索館是台灣第一座私人企業所出資成立的鐵道展示與博物館，初期目的為高鐵北部區域對外之公關行銷平台，由於內容新穎，自民國 93 年 8 月成立以來，才半年至 95 年 3 月已有超過 120 萬人次

來訪，民國 95 年 4 月底參觀目標已達 108 萬人次，對於台灣鐵道的科技資訊傳播與博物館建置的經驗與歷程，高鐵探索館無非是重要的里程碑。

為了填補中南部地區高鐵行銷的缺口，因此利用貨櫃組合可以移動的博物館，成立高鐵行動探索館，於民國 94 年 1 月成立，以作為高鐵中南部區域公關行銷平台。至 95 年 3 月底止，已達到 65 萬人次參訪的紀錄，對於高鐵計畫宣傳具有一定之成效。對於台中以南至屏東各地區，已完成廣泛宣傳之效果。可惜，高鐵探索館與高鐵行動探索館，都在民國九十五年因高鐵興建任務完成而宣告終止。高鐵行動探索館確實發揮科技教育下鄉的社會功能，這樣的投資並未延續，十分可惜，未來應由政府單位著眼投資高鐵與捷運科學教育館，尤其是針對偏遠地區或花東離島無高鐵與捷運地區，應可收交通科學教育普及與知識下鄉之效。



圖 16 高鐵行動探索館確實發揮科技教育下鄉的社會功能

表 1、高鐵探索館的展示內容

展示分區	展示內容
高鐵大廳	入口開門、資訊看板、電子售票機示意、無障礙設施介紹
世界高速鐵路	介紹德、法、日各國之高速鐵路
台灣高速鐵路	台灣高鐵計畫之介紹
城鄉新貌	高鐵沿線站區及車站介紹
永續生態社區	永續觀念及生態城鎮之介紹
台灣高鐵的故事	高鐵工程及人文小故事
3D 立體劇院	播放 3D 立體影片及高鐵相關影片
互動遊戲	駕駛模擬機、高鐵大頭貼、風阻實驗、高鐵 Q&A 遊戲

七、結 論

鐵道文物需要有系統地整理及保存，就如同一個國家重視其歷史一樣，這是全球主要工業國家的共同趨勢。鐵道文化的保存與博物館的建置，既不是為了少數人的懷念或追憶，也不是為了滿足鐵道迷，而是在文物保存的制度下，珍視其發展的「軌跡」；讓一切重要的努力都能為後人所記憶，在無形中使當下的經營者知其重任，延續鐵道文明的歷史軌跡，讓鐵道不止是交通工具，更是一種科技的榮耀與傳承。

我們必須認知，鐵道文物無非就是歷史軌跡的一部份；既是當代科技文明的「縮影」，也是當地人民生活的「記憶」；不論是有形的車輛車站，或是無形的制度習慣，都是鐵道文化的一部份。這些鐵道文化實寄生於鐵道文物的保存之中，台鐵 CK101 蒸汽火車復駛可說是具有指標性意義的起點，然而如何妥善規劃現有文物收藏，從純粹的懷舊欣賞走向教育的層次，終能建立國家級鐵道博物館，以及建立系統性的鐵道文物保存制度，才是鐵道文化保存的終極目的。

對於當今鐵道文化的保存，我們仍然有很長的路要走，過去所佚失的，不可追回；現有所擁有的，善加珍惜。我們的上一代，在當年艱困的環境下，淘汰文物，來不及留下回憶即成追憶；我們的這一代，現在所做的努力，是留給下一代美好的記憶；更是留給我們自己年老之時一份完好的回憶。

參考文獻

1. 蘇昭旭，老火車再現風華-台灣鐵路文化保存紀事暨鐵道博物館之展望，2001年6月。
2. 蘇昭旭，世界山岳鐵道(美亞澳洲篇)，2006年9月。
3. ACCU(Asia/Pacific Culture Center for UNESCO)，Thinking about the recent heritage，Preservation and Utilization for Railways，2006年1月25-28日。
4. 白川淳，全國保存鐵道，JTB Book，2000年7月。
5. 白川淳，海外保存鐵道，JTB Book，1996年5月。