發佈：2012-08-13, 週一 16:52
點擊數：23791

經過幾個月的紛紛擾擾，總統大選終於結束，而選後獲勝的馬總統，在今年初治國週記的最後一回，竟也談起了「鐵道文化」。彷彿，政府高層開始重視鐵道文化資產的保存，開始重視這些庶民文化的記憶。然而，果真是如此嗎？

馬總統在治國週記一開始就以台北機廠的斷軌搬遷切入話題。然而，總統如果真的關心鐵道文化，理解怎樣才是鐵道產業文化資產的保存，怎麼會放任子弟兵搶奪台北機廠用地，趕走古老鐵道設備，搬走重要鐵道設施，只留下偌大空間去做台版的「奧賽美術館」？總統也提到，北廠的澡堂列做古蹟是他台北市長任內一大政績。然而，知曉鐵道文化資產價值者都懂，一座工廠的最精華，那好幾座大跨距的廠房都不列為古蹟，只把一隅的的澡堂保存下來，到最後整個廠區只留下一座澡堂的話，那才是世界級的大笑話吧！

台灣的文化資產保存（不止是鐵道文化），目前最根本的問題是，政府的觀念裡文化資產等同文創，於是一切以文創的觀點切入，導致只會燒錢卻是該做的文化資產保存全被犧牲。這從治國週記裡，馬總統搬出一堆車票保身符與文創品就可以看到。

這幾年臺灣的文化資產保存發展，是這樣地走向一個本末倒置的境地。很多有代表性的產業建築在被保存下後，都是完全脫去歷史脈絡，不管曾是什麼倉庫、工廠，反正只要修好，不是招商經營賣咖啡，就是當成藝術展演空間，真正該保存的產業遺產完全被抹除。台鐵臺北機廠的保存是文化界大家都有的共識，但這樣的工業遺址馬政府怎會放任手下拿去做美術館去擺裝置藝術？

古蹟的保存不只需要文化的關懷，往往需要龐大的經費。馬總統當年第一任競選時曾提出一個很好的作法，即是在重大工程建設時規定必須提撥一定比例作為文化資產保存的預算，而這筆經費在該工程中若沒使用，亦可留用至其他的工程中。目前我們的重大工程都保有一定比例預算在做公共藝術，卻完全沒有文化資產的百分比。如果能有這樣的強制經費提列，將可有效保障工程進行時若遇到古蹟保存爭議，才會有經費加以保存或變更設計。

馬總統提了一個非常好的概念，但是執政第一任中完全執政也完全跳票。加上近年瘋狂推動的文創，只有商業創意而無文化根源，分食了文化資產古蹟整修與保存的經費，造成全臺灣許多珍貴古蹟只能在歲月的侵蝕下傾頹。在這樣的大環境下，鐵道文化的保存與發揚，其實依然是條漫漫長路有待你我的努力。

台灣鐵道文化來時路

回顧台灣的鐵道文化意識興起，其實並不是從天上掉下來的突然萌芽，而是經歷了許多的坎坷而有今日的榮景。近年來「鐵道文化」這名詞在台灣已不是新鮮玩意兒，不像1992年筆者在寫作「台灣鐵道傳奇」一書時，社會上仍普遍對其不甚了解，還必須在書中為鐵道文化做一番開宗明義的說明。我仍記得，當時之所以不想把國外行之有年的鐵道逸樂趣味率先引進台灣，卻轉而把國外較少人提的鐵道文化概念給加以強調，就是著眼在台灣的一切消失太快，若不強調鐵道文化，則等到社會已有能力保存鐵道記憶時，你我身邊卻已什麼也不存了。

最近這幾年，以「鐵道文化」為名的各種活動，甚或是撈錢的商品卻一一出現，這使得我們不得不真正嚴肅地正視「何為鐵道文化？」「怎樣的作法才是真正的保存鐵道文化？」的課題。而更進一步的，我們還必須反思當「鐵道文化」充斥各角落的同時，時常發生的「反挫現象」，究竟是真的文化保存，還是文化大破壞？

Phoca PDF

發佈：2012-08-13, 週一 16:52
點擊數：23791

以台鐵來說，這幾年似乎都相當重視鐵道文化的保存，每年鐵路節都竭盡所能的在虧損陰影下，還從事珍貴火車的重修，以及各種鐵道文化商品的販售。對於這樣的榮景，喜歡鐵道的我們自然是比誰都要高興；但是，做為一個鐵道研究者來說，卻還有更深的期許。

近年來，不少在地文史工作室的成績令人刮目相看，鐵道文化的未來發展，便應該是與這些社區的文史研究推廣結合，著重在不同文化激盪下所發出的火花。例如：眷村文化與鐵道文化的互動（新竹飛機場線、台北信義計畫區前兵工廠三張犁線與眷村之關係、神岡線與清泉崗之軍事遺跡）、林業文化與鐵道文化的互動（九二一地震毀損之眠月線重修、羅東林鐵平地段的復軌和早年的伐木運材技術）、糖業文化與鐵道文化的互動（老糖廠與五分仔車的保存）、礦業文化與鐵道文化的互動（新平溪礦電氣鐵道遺構、侯硐瑞三礦業遺址與採煤挖煤的黑金歲月）、鹽業文化與鐵道文化的互動（人工採鹽與小火車運鹽的古老方式）、漁業文化與鐵道文化的互動（東港漁村和東港線、八斗子漁港和深澳線）、海港文化與鐵道文化的互動（基隆港區老倉庫與基隆臨港線、高雄哈瑪星（濱線）與高雄臨港線的港市發展記憶）……。

在時代的進步之下，前述這些文化與鐵道，不可免的都要在新的世紀中消失。但是，我們還是可以在老市區再生、新都圈規劃、舊鐵道廢除、老產業失去時，著力在鐵道記憶與這些文化的重塑。一個新世紀的台灣，若有人文關懷的鐵道文化保存與火車記憶重建，也許還能為後代子孫留下前人篳路藍褸的一絲遺跡。

與庶民記憶同在的鐵道文化

為什麼這些鐵道文化的保存是如此重要呢？因為從小生長在台灣的人，想必都有值得回憶的鐵道記憶。我們的美麗寶島，曾是一個處處有火車、遍地有鐵路的「鐵道王國」。鐵道與你我，早已在生活中融為一體，甚至早就變成本土文化的一部份。鐵道文化的保存，正是庶民記憶中「鐵枝路情結」的具體發揚，無論是原野上奔馳的黑頭仔、蕉園間穿梭的甜蜜五分車、還是氣勢磅礴的白鐵仔光華號，全是許多人生命中無法忘卻的記憶。
我們的鐵道文化，就是這樣深深烙印在每個人心中而漸漸形成，逐漸變為你我共同的記憶。

許多年來，我們的社會不停在進步，但曾是最先進交通工具的鐵路，卻在不知不覺中消失。沒光榮的儀式、也沒有人們的惋惜聲、在那個視一切古老事物消失為必然的時代裡，寶島的鐵道王國就是這般如洪水一樣迅速崩解:四通八達的公路取代了手押軌道、頻繁的客運班車代替了糖鐵的客運、林業政策改變導致林鐵的沒落、拆除……彷彿消失得順理成章，不用懷念之旅、紀念儀式，只要一紙公告就可讓它永遠逝去，而且將是無跡可尋。

這樣時代進步的必然趨勢，事實上是沒有人有能力去阻止的，但是這一切曾與我們生活息息相關的鐵道，實際上是可以不--甚至不應該就此完全消失殆盡，我們總該為它們留下一點遺跡讓後人緬懷過去，畢竟這一切都是我們的「文化財」！

自民國七十六年（1987年）起，台灣鐵道的停駛風終於吹向了台鐵，一條條的支線逐漸被種種不同的理由宣判了死刑，雖然有「熱鬧、 」「歡樂」的紀念活動、最後之旅，甚至是舉國「喧騰」的支線熟，但一夕湧入的萬千人潮卻也敵不過平日的乏人問津慘況，人們對於鐵路的熱情為什麼總要深藏心中，而在最後一天才發洩出來呢？

長久以來，我們對於火車的印象總是那麼親密，卻又好像非常遙遠。一些童年記憶迎的小火車被解體殆盡也就罷了，如今尚存的少數珍貴貨火車，竟被廢棄而乏人管理，看了不僅讓人心痛，也不自覺地嘲笑我們自己的愚蠢，與對文化的漠視。

Phoca PDF

發佈：2012-08-13, 週一 16:52
點擊數：23791

台灣缺乏一個有理想的鐵道博物館政策

對於目前台灣鐵道文化保存發展的亂象，與缺乏一個有理想、有制度、有規劃的鐵道博物館政策有很大的關係。過去，台灣一直有大型鐵道博物館的迷思，以為興建一座什麼都包的火車博物館是必須的，因此地域性的鐵道文化資產（像是：糖鐵、林鐵、鹽鐵.....），或者舊山線這種適合當作「動態」鐵道博物館的遺產便被忽略。其實，台灣的鐵道文化資源豐富，多樣性的各種鐵道博物館規劃應被重視。譬如說：台鐵台北北門的舊鐵道部建築，適合做靜態的鐵道歷史陳列館、彰化扇形車庫適合做動力車的博物館、台東站舊車庫適合做窄軌台東線車輛的博物館、嘉南平原適合選擇適當地點建造集合糖鐵鹽鐵與林鐵的產業鐵道博物館、未來功成身退的台北機廠適合以其大跨距廠房做旅客車博物館，高雄港站也適合做貨物列車博物館。

在這樣的全方位規劃下，阿里山森林鐵路、台鐵的三條現存支線與復活後的舊山線，便可以動態鐵路博物館的方式保存與經營，與靜態的陳列式鐵道博物館共同肩負起保存台灣鐵道文化的重任。這樣的藍圖規劃與執行，是超過鐵道經營範疇的博物館專業，不應讓鐵路老大哥台鐵在龐大虧損下還來做此「慈善事業」，而是應由政府文化部門來主導，加上台鐵的技術協助以及退休員工的熱情支援，才有可能一一付諸實行。

在倏忽之間，台灣鐵路已經走過一百多年的歷史，但台灣的鐵道王國卻在天災與人禍無情地吞噬下快速土崩瓦解。糖業鐵道正以驚人的速度隨著糖廠的關閉而一一消失，林業鐵道也因為地震、颱風的天災以及人禍的摧殘而危在旦夕，台鐵更整天忙著賣祖產、處分閒置用地來商業開發，而不顧有些區域有著珍貴的鐵道建物留存。若以交通或產業的眼光來看這些日落鐵道，其停駛與消失是其必然，也是時勢所趨；但若以文化或歷史的角度來看，它們卻是見證台灣近代化的無價資產。

希望我們的下一代，在台灣鐵路的第二個百年中，還有幸能看到曾經豐富多采的台灣鐵道文化資產。當我們還能在宛若廢墟般的遺跡中，殘食台灣鐵道光輝印記的此時，是否也能替後人留下一點這寶島鐵道王國的足跡，讓他們也能一起分享台灣的鐵道榮光？

（更多臺灣鐵道文化議題，歡迎參考遠足出版社出版之「臺灣鐵道文化志」）

洪致文（鐵道研究者，國立台灣師範大學地理學系副教授，「臺灣鐵道文化志」作者）

Phoca PDF