

# 軌跡上的記憶－保存臺灣鐵道文化

Memory on Track: Preserving Taiwan's Railway Culture

2021-12-31 最後更新

當萊特兄弟還在嘗試滑翔機試驗，火車早已乘載大批人流、物流在大地上奔馳。臺灣鐵道自 1887 年清朝巡撫劉銘傳推動興建而拉開序幕，在日本殖民政府建設、拓展下奠定基礎。鐵道所經之處，帶動地方興起，也為都市帶來源源不絕的養分，型塑了現代臺灣的城鄉面貌。

人們搭上火車遠遊、或離鄉背井到城市打拼。鐵道行旅的移動與感官體驗，賦予人們寄情、寓意的空間。遊子將鄉愁寄託在火車上，詩人筆下的車站見證離合悲歡。火車逐漸成為人們書寫、創作的對象，不再只是冰冷的交通工具，而有了更深層的人文意涵。

然而，隨著公路系統日益完善，航空、捷運、高速鐵路興起，傳統鐵道黯然失色。甚至因發生事故，備受輿論壓力，改革迫在眉睫。與此同時，地方鐵路立體化工程風起雲湧，新舊火車世代交替。臺灣鐵路累積一百三十四年的文化資產，卻在逐漸消逝中。

當大眾目光聚焦臺鐵改革，有一群鐵道愛好者，他們在社會各角落，試圖為劇變的臺灣鐵道留下屬於時代的記憶。臺灣鐵道文化發展至今，臺北機廠全區終於指定為國定古蹟，隨即進行博物館保存。相關工作包括有系統的鐵道車輛修復、動態保存與典藏策略，都是臺灣未曾嘗試過的挑戰。

軌跡上的鐵道記憶，在緩慢的電腦滑鼠撥動間，一幕幕重現。那是臺灣的過往歲月，是我們的童年。讓人懷念，不想遺忘。

# 第一章 獵火車的鷹眼

Trains in the Hunting Hawkeyes



# 第一章 獵火車的鷹眼

Trains in the Hunting Hawkeyes

# 第一章 獵火車的鷹眼

Trains in the Hunting Hawkeyes

臺灣擁有世界上獨特的環島鐵路，火車載著人們往返各地，孕育一群對鐵道情有獨鍾的人們，從單純喜歡火車旅行的愛好者，到研究鐵道入迷的痴人都有。

這群鐵道同好素昧平生，卻經常在社群平台上互相分享鐵道資訊、創作以及生命經驗，堆砌出生動且豐富的鐵道話題。其中，有不少愛好者用相機

捕捉火車英姿，在心中留下屬於自己的獨家記憶。

綽號「龍鷹」的鐵道攝影師林琦評，每次發表作品，都會引來眾人的目光，尤其是那張令人嘖嘖稱奇的「黃金隧道」。

2016年10月9日傍晚，入冬時分，天色已經暗了下來，一輛由柴電機車牽引的莒光號列車，緩緩行駛已然停止的古莊車站，靜靜向西南方轉彎，即將駛進中央山脈南端一連串的隧道群。

莒光號穿過長 690 公尺的古莊三號隧道。適逢上坡路段，駕駛打開柴電機車的遠光燈，橘紅色光芒照亮接下來兩座隧道，兩座隧道的內壁反射一圈圈燒得火亮的波紋，宛如莒光號發出鳴動，震出隧道中鑲滿金碧輝煌的寶礦。

莒光號穿過長 690 公尺的古莊三號隧道。適逢上坡路段，駕駛打開柴電機車的遠光燈，橘紅色光芒照亮接下來兩座隧道，兩座隧道的內壁反射一圈圈燒得火亮的波紋，宛如莒光號發出鳴動，震出隧道中鑲滿金碧輝煌的寶礦。





林琦評眼睛銳利像隻老鷹，按下快門。



瞬間定格成永恆。

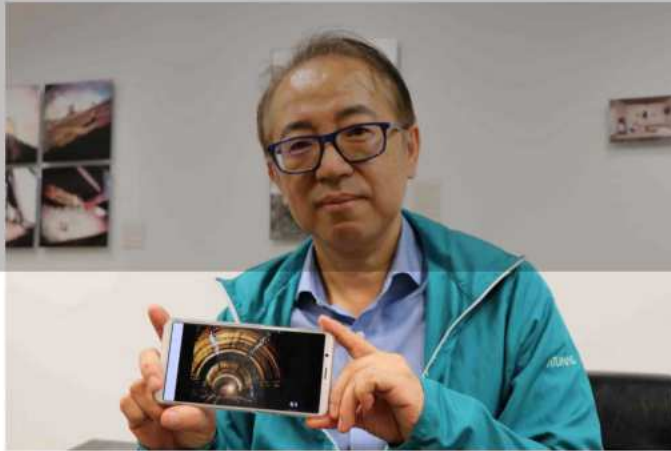
照片提供／林琦評



瞬間定格成永恆。

照片提供／林琦評

瞬間定格成永恆。



林琦評在公務機關工作，今年五十六歲。假日時，他就會化身「龍鷹」，尋覓拍攝火車的秘境。  
(攝影／陳冠達)

「一張就夠了！」林琦評嘴角藏不住欣喜，回想兩年多前，說來彷彿一切歷歷在目。那天，他深入古莊車站西南方的產業道路，開到路的盡頭後，沿着朝庸溪而上，幾度涉水才抵達目的地，接着守到入夜，乘著一點運氣，才拍到「黃金隧道」這張自豪之作。

林琦評笑說，近乎荒野的道路不好開，幸虧愛車沒有拋錨在半途，否則得走個三公里的路程，才可能尋找救援。

同樣的攝影點，今年十九歲的鐵道攝影師蔡昀軒，也曾在那裡捕捉到 R135 柴電機車的英姿。

2016 年時，蔡昀軒第一次跟朋友去屏東搭乘普快車，從此愛上這種舊時代的象徵。「我覺得柴油味蠻香的，而且柴電機車很帥！」蔡昀軒笑著形容，深知南迴鐵路總有一天會電氣化，柴電機車勢必逐漸退出正線。於是，他當時立志拍下每一輛服役柴電機車的車號，捕捉它們在南國奔馳的身影。

「那時候跑南迴線的柴電機車，R101 到 R139 在臺東機務段；R161 到 R163 在樹林；R151 到 R159 在彰化；R163 到 R175，還有 R181 到 R196 在花蓮。我會去抓，它大概什麼時候會跑到哪裡去，就去拍。」蔡昀軒侃侃而談，句句吐出他對鐵道的瞭解。

林琦評也認為，鐵道攝影最重要的原則就是紀錄。對鐵道愛好者來說，不同車次、車種、編組、塗裝的火車行駛各地的景致，都是拍攝主題，尤其是首航或復駛活動，更值得排除萬難見證它的姿態。





照片提供/蔡昀軒



照片提供/蔡昀軒



照片提供/蔡昀軒





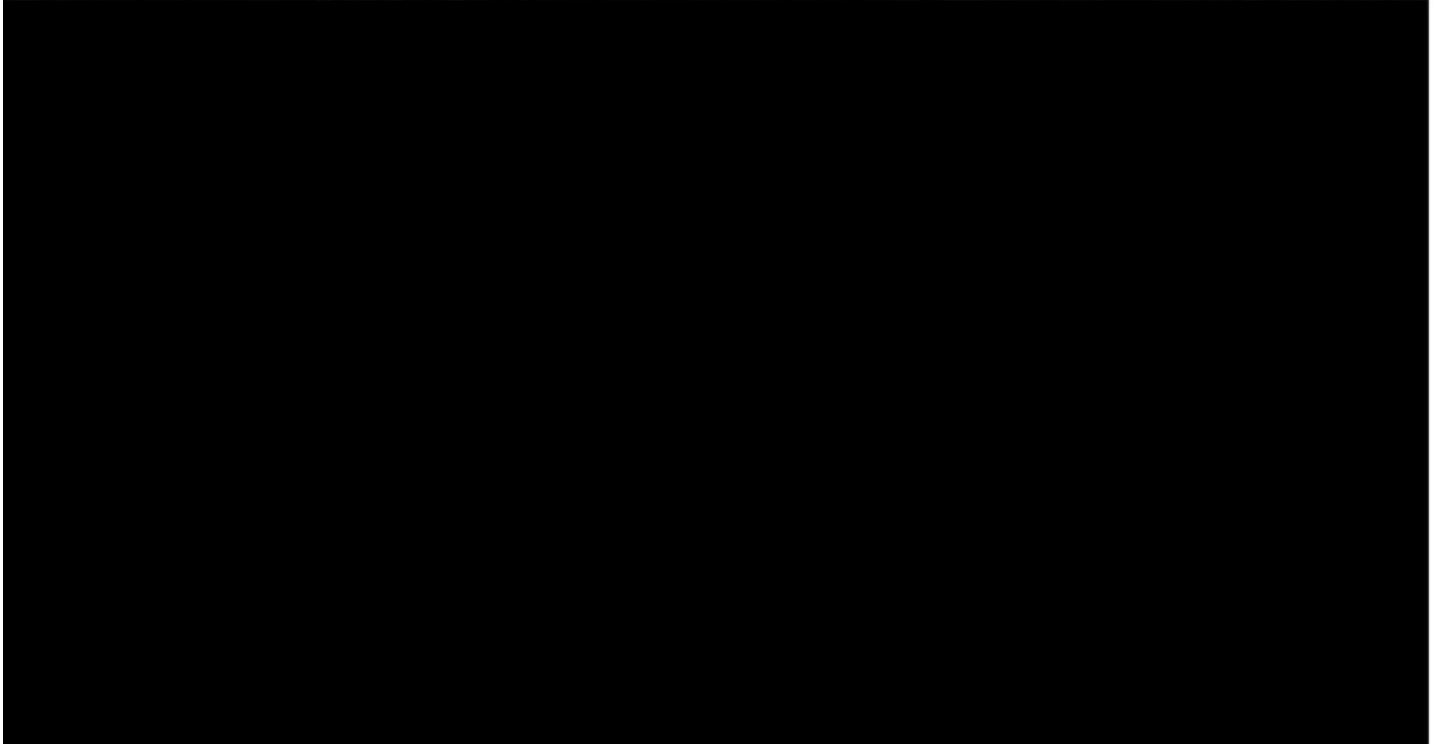
照片提供／蔡昀軒



照片提供／蔡昀軒



照片提供／蔡昀軒



林琦評則表示，他偏愛拍攝鐵道風景，有些過程像場歷險，讓其他同好不敢輕易嘗試。

林琦評則表示，他偏愛拍攝鐵道風景，有些過程像場歷險，讓其他同好不敢輕易嘗試。

2019年6月29日凌晨四點，林琦評偕同另一名夥伴陳明欽，從隆嶺古道口出發。

戴著頭燈，一路摸黑走過稜線，爬過鞍部，聽山谷中的蟲鳴鳥叫，跋涉將近兩小時，才抵達石城山頂。



清晨六點，林琦評拍到晨曦下的 7503 次彩色貨物列車，通過山海之間的東北岸。





照片提供／林琦評

照片提供／林琦評

看似用空拍機捕捉的火車，其實是林琦評不畏冒險，摸黑跋山涉水，只為在清晨和理想地點，拍下值得留念的鐵道風景。

「後來，陳明欽沒再找我拍照了。」林琦評哈哈大笑。

像這樣為了拍火車而冒險，林琦評樂在其中。工作之餘，他走進人煙罕至的野林，晴天長時曝曬、雨天身陷泥潭、騎虎頭蜂、被水蛭咬傷都是家常便飯。甚至，林琦評專程拜訪高雄旗山的鍛造師傅，請他客製一把除草刀，披荊斬棘，只為拍到火車與天地之間的遼闊。

## 移動留下軌跡

在別人眼裡，林琦評從事鐵道攝影宛如僧人苦行，事實上，林琦評如此癡迷於追尋火車，深藏往日情意。

小時候，林琦評的父親經常到外地出差，長期缺席餐桌上的晚飯。「有時候他會帶禮物給我，大部分都是從日本買來的小火車玩具。」林琦評告白，對父親有種既熟悉又陌生的感覺。林琦評童年最期待的，就是和母親、哥哥一起站在基隆車站的月台上，盼望父親回來。

縱貫線的起點，是父親歸鄉的終點。

1970年代，十來歲的林琦評，常常站在鐵道邊，看火車進站、離站。他說，中山高速公路開通前，火車是生活中必要的存在，「你要去哪裡，就坐火車去。」國中時期，同學們相約搭普通車去臺北西門町，逛一圈如今不復存在的中華商場。情竇初開時，林琦評假裝去臺北辦事，只是想和心儀的女同學搭同一班車，護送她到南港站下車。

鐵道貼近生活，林琦評漸漸體會火車的迷人之處。「火車來的時候，它會帶給你希望；它離開，也把所有情緒帶走。」林琦評細細敘說，父親是引導他走進鐵道世界的人。

升上專科後，有一天，父親送林琦評一台傻瓜底片相機，從此踏上拍攝鐵道的旅程。「隨意買一張車票，搭過去，就在車站附近繞繞，找地方拍火車。」林琦評念起往昔，當時普通車車門多半都開著，他會站在車門旁偷抽菸，偶爾隻手扶著欄杆，掛著身體，將頭伸出車門外，享受迎面而來的風。

無獨有偶，蔡昀軒的第一台相機，也是父親給的。

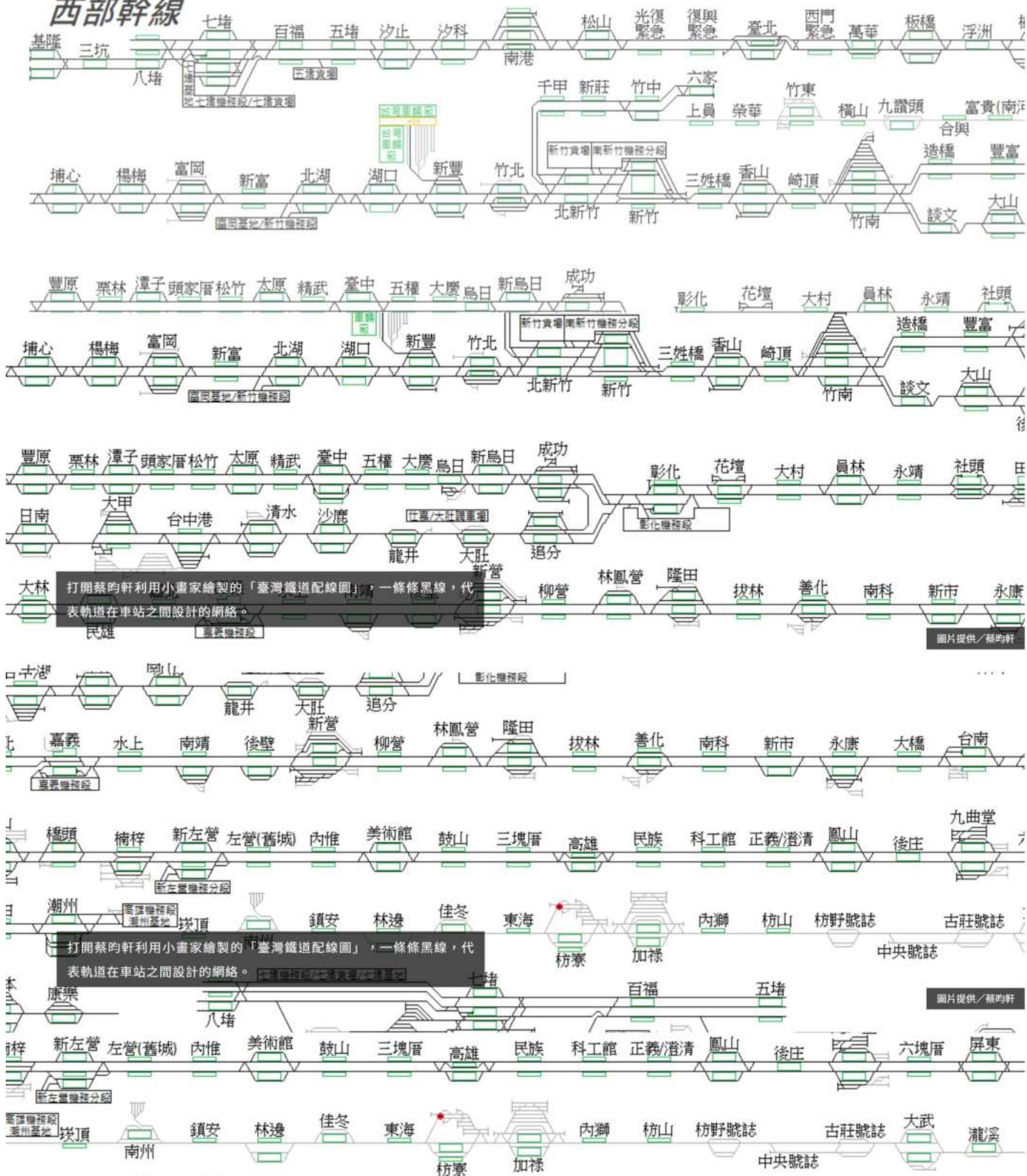
家住臺北的蔡昀軒清楚記得，三歲時，伯母會帶他到捷運中山國中站附近，看捷運在尾軌調度，成為他對鐵道的第一印象。國中時，在朋友介紹下，他加入臺大火車社，開始研究台灣鐵道，用父親贈予的相機，展開瘋狂追火車的青春。

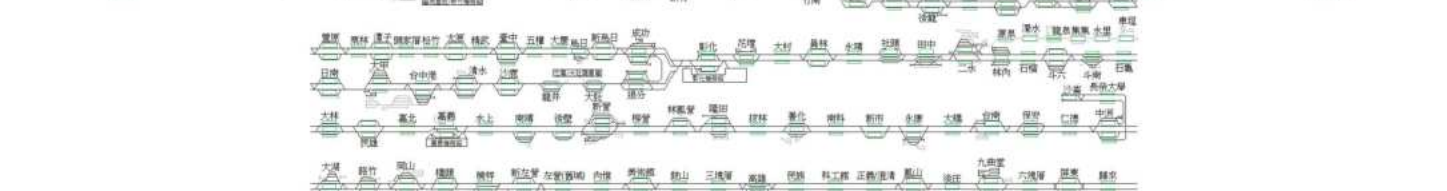
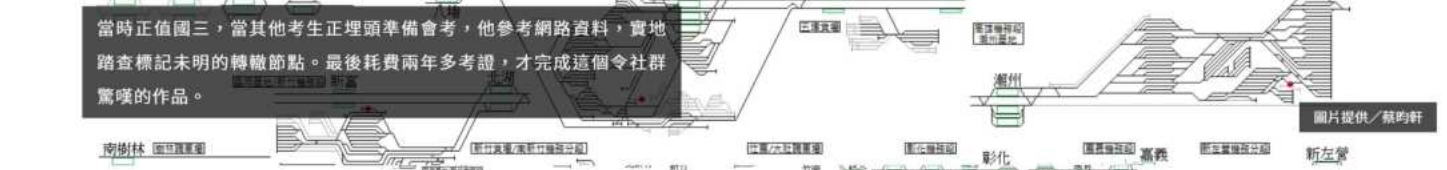
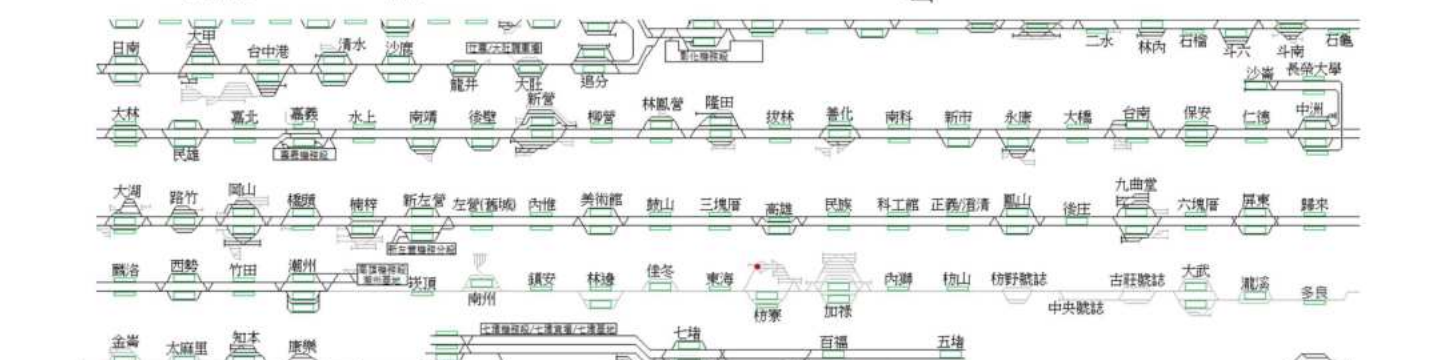
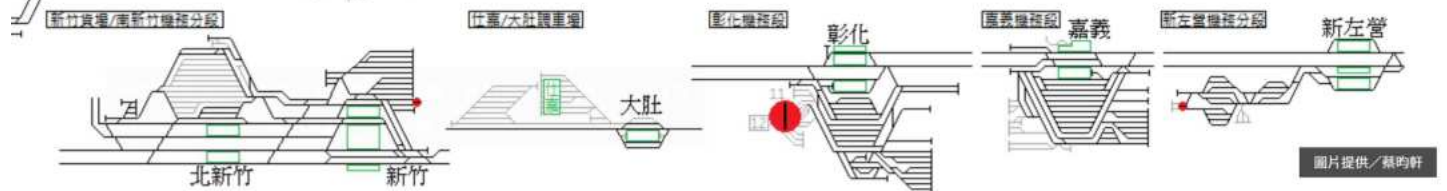
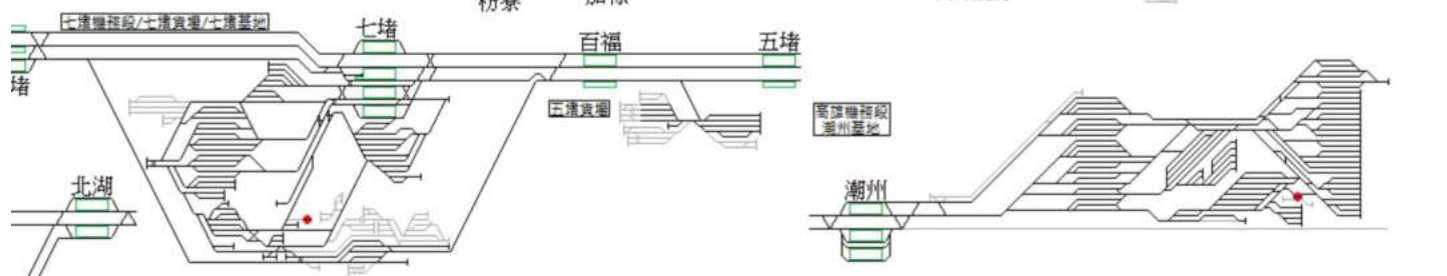
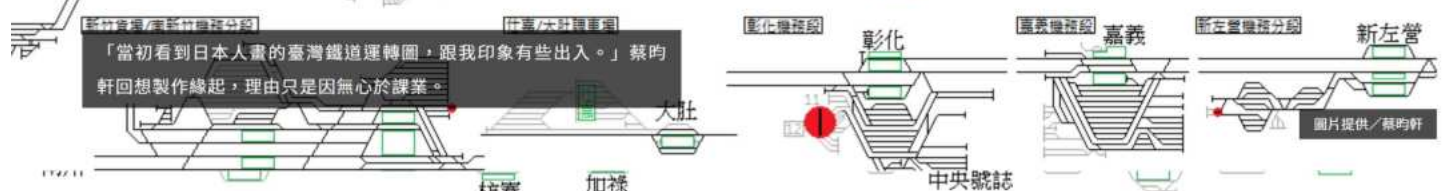
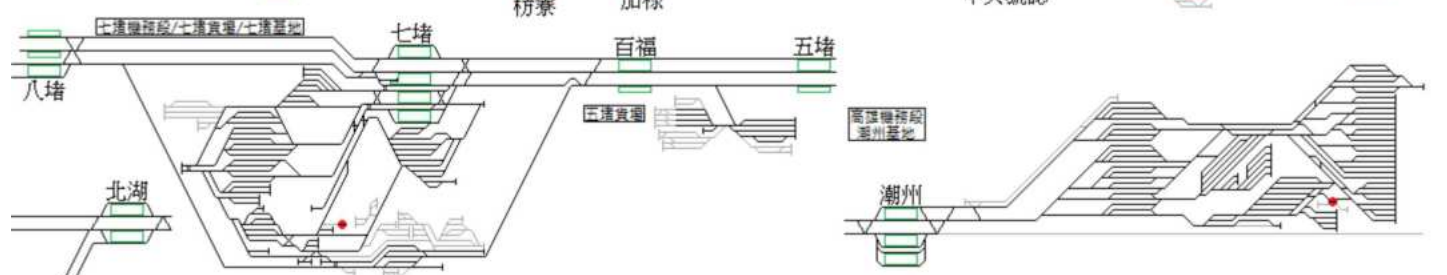
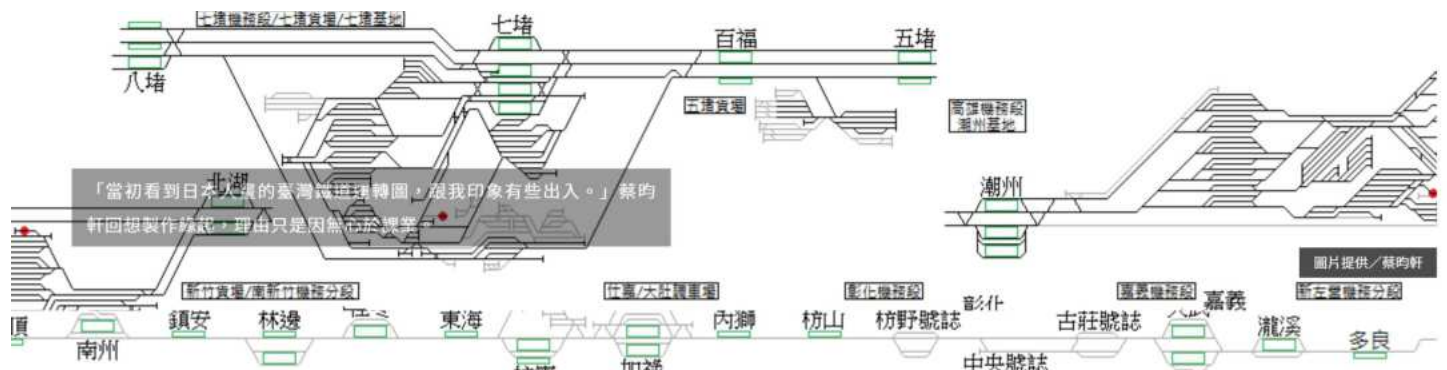
過去六年，蔡昀軒利用假期，拿著臺鐵發行的臺灣鐵路學生周遊券，俗稱

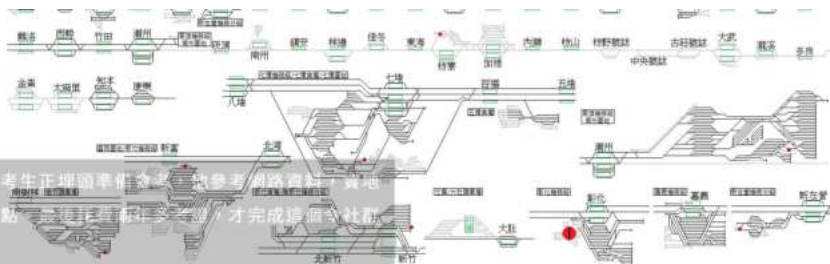
TR-PASS，搭區間車跑到全台各地，蒐集各式各樣的火車特寫。拍攝鐵道至今，蔡昀軒已經搭火車環島超過五十圈，Google Map 上收藏的攝影點超過四百個。

「有時候看其他同好 PO 的照片，從鐵道兩旁電線杆的編號，我就能判斷出在哪裡。」蔡昀軒自信地說，在火車上，他幾乎全程看著窗外沿途地景變化，不知不覺也掌握了鐵軌岔岔的方向。

## 西部幹線







圖片提供／蔡昀軒

當時正值國三，當其他考生正埋頭準備考卷時，他參考鐵路資料、實地踏查標記未明的轉機節點，最後花了兩年多時間，才完成這個「社群驚嘆的作品」。



圖片提供／蔡昀軒

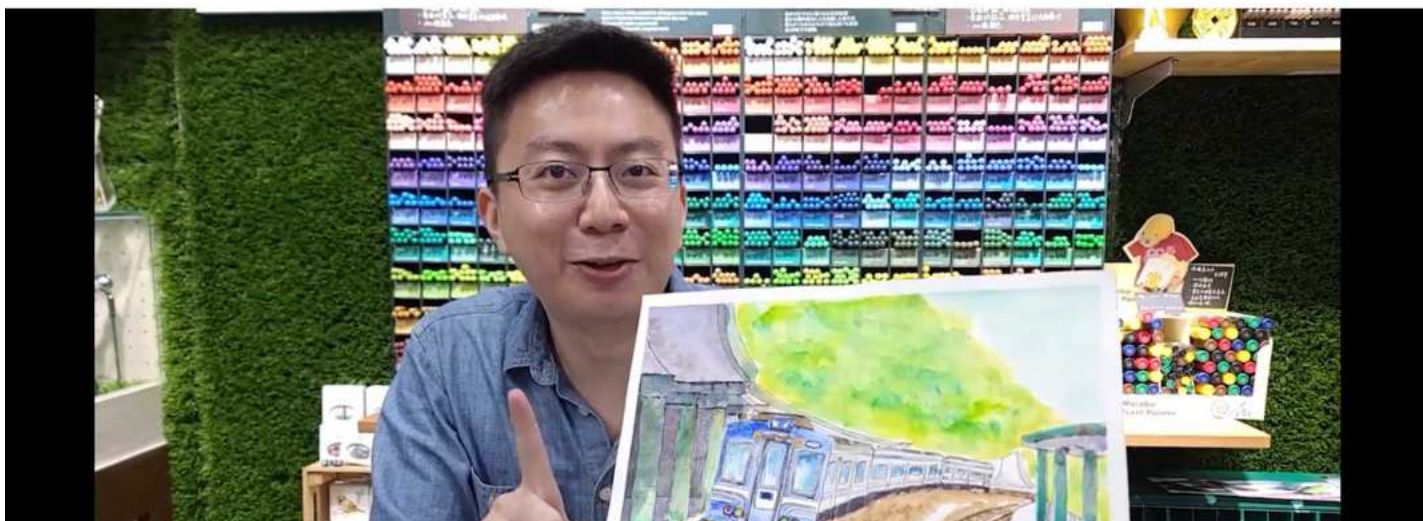
不只蔡昀軒的運轉圖，陳坤陽筆下富有溫度的鐵道畫作，也深受社群喜愛。

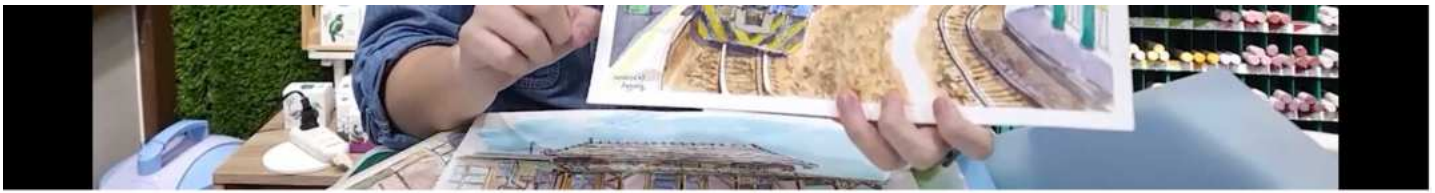
走進隱身在臺北鬧區的「中山 6 號藝文工坊」，店內擺設各式各樣的美術材料，角落掛著幾幅畫作。其中的阿里山蒸汽火車 SL-26，是老闆陳坤陽的得意之作。

「我爸媽忙碌的時候，就會丟一本畫本和一支筆給我，問火車怎麼畫？」陳坤陽拿起筆，描出簡單的火車幾何圖案，敘說著兒時的稚氣。大概是讀幼稚園的年紀，陳坤陽的父母帶了一本《臺灣鐵道傳奇》回家。他只識得火車兩個字，完全看不懂書在寫什麼，卻偏愛翻裡面的照片，從此跌進鐵道世界。

雖然陳坤陽從小就愛上鐵道，但直到兩年多前，第一次搭乘仲夏寶島號後，才開始追火車。「搭一次就覺得太好玩了！」陳坤陽雀躍地說，當時坐在車內，沿途看其他鐵道同好拿著相機拍攝，心底浮現一股聲音，告訴自己也應該試試看。為此，陳坤陽特地向朋友借了一臺單眼相機，有空就帶著妻子，跑到三貂嶺車站附近練習拍火車。

拍火車拍到後來，陳坤陽開始思考用不一樣的方式記錄鐵道。直到有一次，有顧客向他表示繪畫好難。陳坤陽心想，如果自己可以學會畫畫，或許能鼓舞客人來店參加繪畫課程。於是，他也拿起畫筆，請教店內聘僱的繪畫老師，學著描繪自己深愛的火車和老車站，調和五彩繽紛的顏料，渲染上色。一回生，二回熟，鐵道繪畫久而久之成了習慣，不知不覺就持續到現在。





談到鐵道攝影和鐵道繪畫之間的差異，陳坤陽分析，鐵道攝影十分注重取景、構圖和畫面比例，但繪畫卻能擺脫常規，在乎現實的輪廓下，加上自己的想像，為畫面增添趣味。

儘管陳坤陽偏愛鐵道繪畫多一點，攝影還是有不可取代的功能。「有時候我坐在月台旁邊畫畫，看到遠方火車駛來，就丟下畫本，趕快準備好相機。」他進一步解釋，有些畫面轉眼即逝，必須靠相機留影，回頭再找時間畫下來。在陳坤陽追火車的過程中，相機和畫筆是相輔相成的工具，只要外出都得帶在身上，缺一不可。

閒暇之時，陳坤陽會跑去車站附近寫生，久而久之也認識一些鐵路職人。於是，鐵道的幕後英雄先後入畫。像是送煤的蒸汽火車司機、搶修事故的工作人員、鮮為人知的鐵道維修車。陳坤陽在這些人物身上，畫上線條和色彩，分享到社群中。

「我們每天搭車，背後靠的是這群臺鐵主力，撐起鐵路系統。」陳坤陽帶著致意的口吻說。

「畫下來的時候，你會和畫面產生共鳴。」陳坤陽追火車、畫火車，心裡還蘊藏對童年的嚮往。小時候，阿公、阿嬤會帶他搭火車漫遊，不管火車去哪，就是一直搭。有時候搭到普通車，陳坤陽還會嚷嚷，沒有電風扇的車廂太熱。每當陳坤陽念起那些時光，他就會從筆觸中回味當年的心情，懷念已逝的親人。

這樣的心情，林琦評也深有體會。

年少時期漫無目的的鐵道旅行，林琦評幾乎造訪過臺灣每一座車站，累積不少珍貴的歷史風景。然而，1990年，林琦評家中不慎釀起一場大火，所有珍藏的照片，一切焚燒殆盡。談及這段往事，林琦評表情沉了下來，嘆息聲裡充滿遺憾。最讓他歉疚的是，父親沒苛責過一句話。

對林琦評而言，外界再多讚美，都比不上父親對他的肯定。近十幾年來，林琦評買書自學構圖技巧，觀摩日本鐵道攝影師的作品，重遊故地，一步一步將燒毀的記憶拼湊回來。後來，他不止滿足於此，走入險峻山林，捕捉唯美的鐵道風景，都是為了帶回去和父親分享。

林琦評父親晚年中風，又患帕金森氏症，長期臥病在安養中心。每次，林琦評探望父親的時候，都會把拍攝的照片帶去。「他會看我的作品，再看看我，好像用眼神告訴我：『你行！』」林琦評紅了眼眶，一度語塞。父親是他從事鐵道攝影的最大支持者。





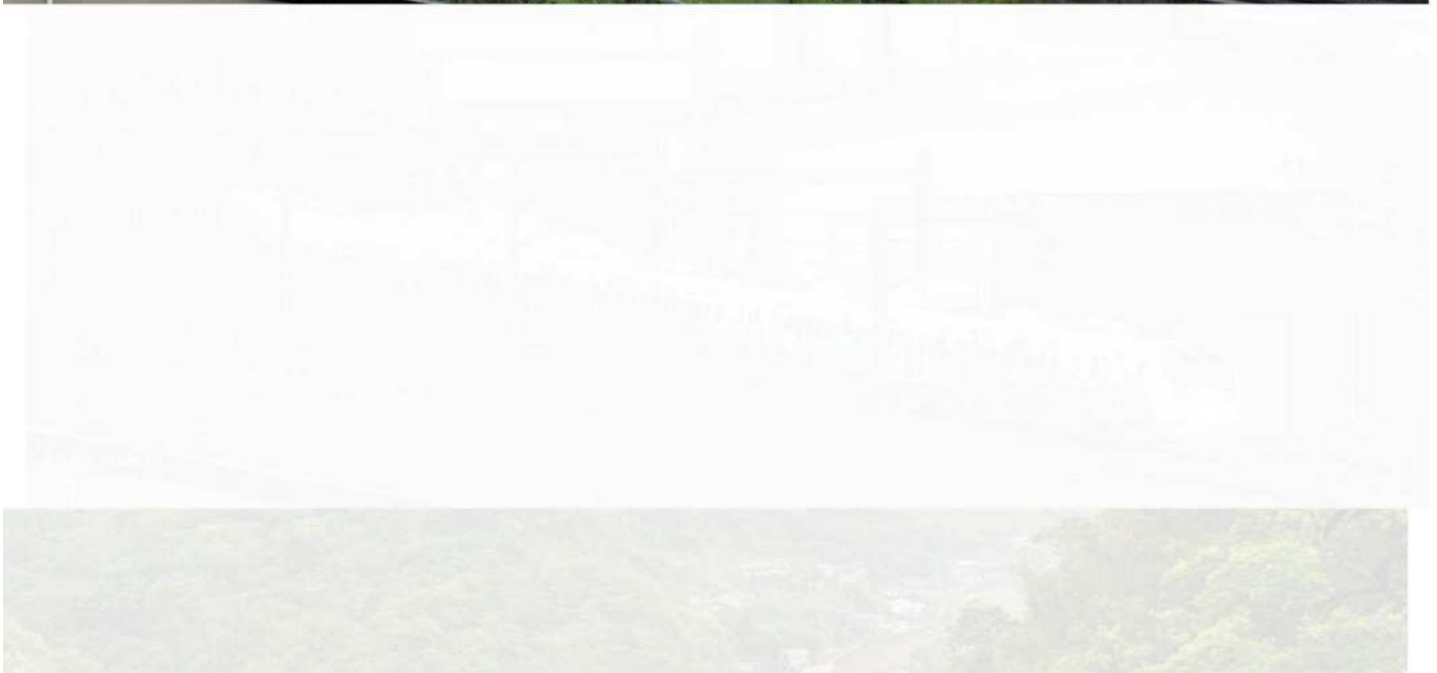
照片提供 / 林琦評



照片提供 / 林琦評



照片提供 / 林琦評





照片提供 / 林琦評

次。在薄薄的煙嵐中，林琦評捕捉它白俊的流線身形。



照片提供 / 林琦評

重的鐵路事故。



照片提供 / 林琦評



照片提供 / 林琦評

## 鐵道乘載無限感情

「雖然火車站是一個鋼鐵制的站點，但它承載了滿滿的情緒。車上的每一



「雖然今年不能出國攝影的行程，但也不代表『攝影的假期』手上的攝影  
個人，或許離鄉背井工作或求學，帶著對故鄉的思念，或許談戀愛，趕著  
和家人團聚。很多事情都是在鐵道上發生的，火車充滿了情感。」林琦評  
娓娓道來，也不禁感嘆他與火車的緣分竟如此奇妙。

陳坤陽也提到，開始追火車之後，才發覺臺灣很多鐵道事物，值得深入瞭  
解。「除了火車，關於人的鐵道故事，也要保留下來。那些都是回憶，不  
見就沒有了。」他期許鐵道有一天也能像日本一樣，成為代表台灣的文化  
象徵。

「如果我沒有經營美術社，應該會去考臺鐵局吧？」陳坤陽笑說，一邊感  
謝妻子支持他追火車，畢竟攝影、繪畫的過程都需要等待，等待更需要耐  
心。妻子在一旁聽到陳坤陽真心告白，假裝呼喊：「火車來了，你快去。  
衝啊！」對她來說，因為有一個熱衷鐵道的丈夫，幾乎所有車種都搭過  
了。

照片提供／蔡昀軒







林琦評說，每一個追火車的人，都有不同理由。對他來講，自己鏗而不捨地追著火車跑，可能是因為「看到火車來，就好像想到親人回來。」林琦評輕輕細語，篤定的眼神凝視著遠方，彷彿看見火車緩緩進站，父親下車後，向他走來。

林琦評追火車，追的是對父親的眷念。情緒，溢於言表，他說，長長的火車像條龍，在山海間奔騰，自己像一隻翱翔天際的老鷹，四處尋找火車的蹤跡。希望能透過鏡頭，延續對鐵道的感動。在林琦評身上，鐵道攝影早已不只是純然的興趣，更像是自我療癒的修行，紀念始於鐵道的記憶和軌跡。

每一個追火車的人，各自有追火車的原因，或許因為興趣，或者懷戀過去。無論如何，他們的踏尋，讓火車不再只是個單純的交通工具，而是在移動的人生旅途上，留下無數的感情與回憶。





## 第二章 火車駛進歷史長廊

The Trains Fading into History



## 第二章 火車駛進歷史長廊

The Trains Fading into History

頭頂黃色邊線的列車長帽，今年六十三歲的馬世駿，一身臺鐵西裝，配上藍色格紋領帶，穿梭在普快車車廂內。車廂內沒有冷氣，只有吊扇，乘客覺得熱，還可以打開窗戶吹風。

這種舊時代的普快車，其實是由每站停靠的「普通車」、和部分站停靠的「平快車」合併而來。早在半個世紀前，普通車和平快車就已經在鐵路上南來北往。隨著環島鐵路電氣化逐步完工，普快車陸續從活躍的西部幹線退下，轉進乘客較少的屏東線與臺東線，最後僅剩南迴線一日往返枋寮與臺東之間的 3671 次與 3672 次。

2020 年 12 月 20 日，南迴鐵路電氣化通車，電聯車得以進入南迴線運轉，臺鐵宣布普快車退出正班行列。

幾經爭取，馬世駿如願擔任末班普快的列車長。他巡視一張張已然褪色的綠皮座椅，檢查配電箱，動作俐落，確認一切車況是否正常，神情難掩不捨，彷彿這列車已是熟識多年的好友。

日常的工作流程，在這天格外慎重，因為跑完這趟旅程，送別軌道老兵，再見無期。



2020年12月22日改點前夕，3671次由海軍藍色R40柴電機車牽引，從臺鐵潮州基地出發，執行最後一天的任務。

照片提供／馬世駿

早上十一點，整編藍色系的普快列車駛進枋寮車站，月臺上早已擠滿旅客，趕來搶搭這班最後的「藍皮普快」。

照片提供／馬世駿



照片提供／馬世駿



照片提供／馬世駿

馬世駿拿著自製的紀念名牌，一面忙著和乘客合照，一面瞻前顧後維持秩序。「年老的車長跟復古車廂比較搭配吧！」他笑著自嘲積極，卻讓他對普快的情感顯得立體。

「開車，All Right！」馬世駿手指向車門呼喚，手到，眼到，口到，心到，確認車門如實關閉。

而後，火車在眾人驚呼中緩緩啟動。馬世駿的回憶進入時光隧道，普快車也駛進臺灣鐵道史扉頁。

## 列車開往記憶深處

「1895年，清代巡撫劉銘傳打下第一根道釘，一百三十四年的臺灣鐵道史，就此展開。」今年七十七歲的俞秋苓如此開場白，可知鐵道已深深烙印在她的心中。

俞秋苓愛火車，也將自己的大半輩子獻給臺鐵。「我同學的爸爸是華山站長，他介紹我去臺鐵貨運服務總所，當理貨工。」俞秋苓回想入行的1966年，晚上讀夜校，白天在華山車站工作，有時候在月臺點貨，有時候還得爬進貨車裡。一天工資七元，在那個年代算優渥的。

「民國五十五年，『光華號』才剛引進，但只跑西部幹線。」俞秋苓說，她很喜歡光華號車身白銀亮麗的光澤。俗稱「白鐵仔」的光華號，當年可是臺鐵的最佳前鋒，以臺北、高雄間四小時四十分的速度，打敗稱雄多年的「飛快車」。



從1960年代觀光號的官方宣傳照中，觀察乘客的穿著打扮，可以發現搭乘觀光號的人多半具有一定的社經地位。（照片出處／交通部臺灣鐵路管理局）

不過，光華號並非當時最風光的火車。

早在1961年，臺鐵開行戰後首見的高級豪華列車「觀光號」，車廂配有坐臥兩用椅，兩側各有十三個上開式一米寬窗，還附掛餐車供乘客用餐，堪比今日的商務機艙。

1963年，觀光號加裝冷氣空調，票價為普通車的1.68倍，是所有車種之最。

「那時候觀光號、光華號都是經濟好的人在搭。」今年八十三歲的黃智惠描述，大家都穿得整齊齊齊、漂漂亮亮去搭。若非有親戚剛好在臺鐵工作，買車票享優惠，否則沒機會搭乘觀光號。

顧名思義，觀光號的誕生與觀光有關。

鐵道歷史研究者田耘昇指出，1960年代適逢美蘇冷戰之際，美國在東北亞駐紮許多軍事基地。臺鐵配合政府政策，開行觀光號，除了滿足本土商旅需求，意在積極招攬那些外籍官兵前來臺灣渡假，藉此賺取外匯。

觀光號車牌上前的法文 *Bienvenue* 表示歡迎之意，印證這段臺灣鐵道面向國際觀光的塵封往事。

在臺灣經濟起飛前，無論是觀光號、光華號，或是1970年首航的「莒光號」，票價都非一般老百姓能夠負擔。大眾對這些高級列車，往往只聞其名，不見其形。



觀光號甫登場時，由R20型柴電機車牽引，前方掛有專屬列車頭牌（Head Mark）。車身則與普快車相仿，皆為深藍色塗

裝，方形一米窗為識別特徵。（照片出處／交通部臺灣鐵路管理局）



1970年，莒光號引進後，取代觀光號成為頭等高級列車，觀光號車身陸續改為白底紅啞鈴型經典塗裝，和莒光號的白底藍啞鈴色互相映襯。（照片出處／交通部臺灣鐵路管理局）



1962年出現的對號快車，和普快車一樣沒有空調，卻更快，服務更經濟。南迴線普快車停駛前，仍沿用部分對號快車的藍皮車廂，可謂時代的縮影。（攝影／陳冠達）

「以前都是搭普通車啦！有時候我們全家會搭清晨五點多的火車，從臺北到雲林，去北港拜拜。」黃智惠眯起眼睛笑說，那時的社會相當簡樸，物資匱乏，出遊簡直是少之又少的樂事。只要有機會搭火車旅行，趴在窗邊看風景，就能感到滿足，搭多久都不成問題。

馬世駿清楚記得，讀高中時愛上搖滾音樂，聽得特別刁鑽，可是家鄉屏東沒有唱片行，只好北上尋寶。

「周末的時候，我會搭平快車，從屏東坐到臺北，然後去公館買幾張黑膠唱片，再從臺北搭平快車回屏東。」他說輕輕敘說，早上搭車時，太陽還在右邊，傍晚抵達臺北時，夕陽就從左側車窗斜照進來。

當時在火車上，已經有服務員販售不鏽鋼飯盒裝的鐵路便當。「吃完之後，便當盒還要放在椅子底下，讓服務員回收。」馬世駿笑說，現在鐵道愛好者將那消失的不鏽鋼飯盒視為稀世珍寶，早知道當年應該偷偷藏一個起來。

除了普通車、平快車，那個年代臺鐵還有一個如今鮮為人知的車種「對號快車」。對號快車雖然一樣利用柴電機車，牽引藍皮客車行駛，但憑票劃位入座，且停靠站更少，在服務上也有差異。

「平快車只提供白開水，加茶葉要另外付錢。如果搭的是對號快車，杯子裡面就已經有茶包，還有報紙可以看。」馬世駿因為票價略貴，沒搭過幾次對號快車。儘管如此，對號快車還是成為不少遊子外出求學、歸家返鄉的選擇。過年過節時，一票難求，反映的是那一代臺灣人的鄉愁。

1950年至1980年間，在公路系統還不發達的年代，鐵路肩負起重要運輸任務。俞秋苓說，戒嚴時期，物資幾乎都由中央統一配給，從教科書、公賣菸酒、民生必需品到工業原物料，都必須透過火車運送到全臺各地。火車無疑是人流、貨物往來臺灣南北的交通要角。

「有時候在車上，你會看到擔著青菜、農產品的農民，搭車到都市去賣。」馬世駿遙想那段時光，深深明白，藍色的普快車，可謂通商、通勤、通學的日常記憶，更是臺灣庶民經濟的代表。

直到1978年，臺灣鐵道三十年的黃金歲月，出現劇烈的轉變。

## 鐵道時代繁華落盡

1970年代中期，中山高速公路陸續分段通車，公路客運憑著低票價、高機動性的優勢投入旅運市場，逐年蠶食臺鐵西部幹線的客源。與此同時，中央政府推動「十大建設」，北迴鐵路建設與縱貫線鐵路電氣化工程正如火如荼開展。

面對公路客運強烈競爭，臺鐵準備透過鐵路電氣化大顯身手，火車因此迎來一波改朝換代。1978年4月25日，觀光號停駛，不久後，臺鐵自英國引進暱稱「英國貴婦」的EMU100型電聯車，開行最高級車種「自強號」，莒光號也從此退居二線。

1979年7月1日，縱貫線鐵路電氣化通車。同年7月14日，光華號也走進歷史，白鐵仔降級為對號快車使用。對號快車則一直存在到1988年廢除，而後普通車和平快車擔任非電氣化路段的區間車，白鐵仔也跟著轉



作普通車。



初代自強號 EMU100 型素有「英國貴婦」美名，如今已不復在鐵道上奔馳。（攝影／陳冠達）

今年六十歲的張麗秋，1980年進入臺鐵擔任車勤服務員，剛好經歷這段公路翻轉鐵路的歷史轉折。「當時自強號北高單程票價將近600元，真的很貴！跑久了就發現，都是一些固定的熟面孔在搭。」張麗秋認為，雖然鐵路相對安全，一般大眾卻可能選擇票價更便宜的高速公路客運。

不過，若將目光轉向臺灣後山，卻是截然不同的情況。1980年2月1日，北迴鐵路全線通車，長年受制於地理天險阻礙的花東地區，終於擁有一條相對穩定、安全的聯外鐵路，促使當地經濟活動、水泥產業迅速發展，臺鐵東部幹線的客貨運量大幅成長。

談到北迴線的服勤經驗，張麗秋笑說，西部幹線的旅客不太吃零嘴，可是只要跑花蓮，車上販賣的貨品銷量都非常好。當時，她最怕逢年過節，自強號加掛後，一列十幾節車廂，滿滿都是人。

「推車推不過去呀！我得抱十幾個便當走進車廂裡面賣，賣到一半沒了，再跑回去拿。」張麗秋生動地說，也因此，她上班前都得換上自備平底鞋，否則來來回回，不小心就會磨破腳跟。

「我記得有一天，花蓮回臺北的自強號上也是滿滿的人，鬧哄哄的！結果有一名旅客跑來跟我講說，有一名乘客過世。我聽了嚇一跳，就跟過去看。」張麗秋談起仍語帶驚慌。

抵達現場，她看見一位長者面容安詳。一問才知道，原來他要去宜蘭就醫，還沒到站就已經撐不下去。此時，車上仍充滿喧嘩，沒有人察覺到這件事情，讓張麗秋印象深刻。



張麗秋擔任車勤服務員兩年後，她便轉考車站播音員，如今任職於臺北車站，在臺鐵服務四十餘年。（照片提供／張麗秋）

雖然臺鐵憑著得天獨厚的路權優勢，在東部運輸取得非凡成績。事實上，為了籌措鐵路電氣化和北迴線的建設基金，臺鐵向國外舉債上百億元，早在1978年就出現財務虧損。

1978年10月31日，高速公路通車後，地方公路系統迅速擴張，臺鐵西部幹線旅客一去不返。解嚴之前，臺鐵得益於國家管控工業原料、民生物資等運送，西部貨運還勉強佔有一席之地。卻終究無法扭轉交通生態徹底改變的頹勢，經營心態愈漸消極。

1984年，馬世駿考進臺鐵，首先在高雄港站負責貨物裝卸作業，天天和平車、敞車、篷車等貨車為伍，一待就是二十年，不曉得自強號早就換了

好幾種車型。其實，臺灣鐵道變化的不只火車，還有一系列的路線升級和改建工程，以及鐵路式微後隨之而來的路線裁撤、車站廢止以及車輛解體。

隨著人口朝都會區移動，傳統鐵路開始背負噪音、交通壅塞以及阻礙都市發展等罵名，終於掀起象徵現代都市的鐵路立體化風潮。1986年，臺北鐵路地下化動工，臺鐵因應工程需要，撤除華山貨運站。

「我是最後一批離開華山的人。」在華山待了三十年，俞秋苓語氣裡仍帶一絲傷感。如今寬闊的華山草原、充滿文藝氣息的空間，早已無法想像過去火車調度、裝卸貨物的榮景。

1990年代，臺鐵引進 EMU400 型電車提升短途通勤服務，南迴鐵路完工拼上環島鐵路最後一塊缺口，並陸續改良各路線基礎設施。雖然各方面均有進展，但在公路運輸、國內航空雙重夾殺下，臺鐵西部客貨運已經嚴重衰退。

臺鐵虧損持續擴大，加上長年無法改善誤點、事故頻傳等負面形象，不再受社會大眾喜愛，決策也時常受到政治影響而失去自主權。淡水線改建臺北捷運，傳統鐵路兵敗如山倒。鐵道、車站、火車，迅速從這塊土地上消失。

1991年東港線、東勢線相繼停駛，如今留存的集集、內灣、平溪三條客運支線，經地方民眾陳抗才得以倖存。臺鐵深陷經營困境，輕忽自身擁有的資產，拆除包含飛快車、瞭望車、臥鋪車等獨特的珍貴車輛，甚至計畫於1994年拆除彰化扇形車庫，最後引發民間社群組織搶救運動才作罷。田耘昇形容，1980年至2000年間，堪稱臺灣鐵道文化資產的黑暗時代。

不堪虧損的臺鐵，不得不開發自身資產謀求生路。「民意代表一天到晚都在罵臺鐵，是捧著金飯碗的乞丐。」俞秋苓感嘆，臺鐵嘗試從泥淖中翻身，在臺鐵局長陳德沛主政時期，成立產業管理籌備處，期待透過活化資產彌補財政赤字。俞秋苓也轉調產管處，成為臺鐵第一件都市開發案「京站／臺北轉運站」的幕後推手。

「我為了瞭解什麼是 BOT，晚上還跑去補習。」俞秋苓印象深刻，說京站開發案契約談妥那天，清晨四點才敲定。

1980年代的公路革命，一代鐵道風華從此殞落。積弱不振的臺鐵在夾縫中圖存一線生機，卻漸漸淡忘曾經的輝煌。雖然在陳德沛任內，臺鐵曾推動修復 CK101、LDK58 等蒸汽火車，試圖找回昔日丰采。但隨著高層更迭，鐵道文化保存工作猶如曇花一現。

## 傳統火車駛向何方？

進入二十一世紀，鐵道消逝的浪潮並未止息。臺鐵貨運吞吐量最大的高雄港站，業務日益蕭條，也漸漸褪下歷史光環。2004年，馬世駿離開高雄港站，轉進車班擔任列車長，開啟至今十六年的跑車生涯。





影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿



影片提供/馬世駿

「普快車停駛前，我在公共政策網路參與平臺，想過邀請更多人向政府提

議不要停駛。」馬世駿苦笑這樣的行動如螳臂擋車，幸好社會大眾有注意到這件事情，官方對此也有回應。

為紀念彰化扇形車庫百周年，交通部將 2022 年訂為「鐵道觀光旅遊年」，臺鐵將打造不同種類的觀光列車。前交通部長林佳龍曾表示，藍皮客車將會改造為「藍皮解憂號」，由外包旅遊廠商推出套裝行程，希望能夠維持一天一班次，提供在地通勤、觀光旅遊的需求。

然而，2021 年 4 月 2 日，太魯閣號列車事故發生後，林佳龍去職，臺鐵改革呼聲再起。「其實臺鐵當下面臨社會壓力，根本不會注意到文化這塊。」馬世駿憂心地說，臺鐵改革好似穿著衣服改衣服，怎麼改，都不對，也讓藍皮普快轉型觀光列車的計畫充滿變數。

六十年前，臺鐵憑著觀光號走向國際。如今，臺鐵旅運優勢不再，有意朝向文化、觀光發展，卻因為經年累月的體制病微顯得乏力。面對轉型改革和文史保存之間的兩難，俞秋苓同樣深有感觸。

2010 年 1 月 13 日，俞秋苓退休前兩天，收到長官公文來函，請她留下來推動臺鐵文化。她一口答應，再用十年光陰，培訓文化志工隊，做文物清查、車站導覽等歷史傳承，成員從她一人成長到將近七十人。從基層理貨工到文化志工隊長，俞秋苓退而不休，在臺鐵耕耘五十五年，局裡人人稱她一聲「俞姐」。



俞秋苓特別講求文化志工隊的儀態，因此團隊背心也經過精心設計，上頭繡有騰雲號圖案，象徵傳承臺鐵文史的精神。（攝影／陳冠達）

然而，俞秋苓坦言，身為志工隊長並沒有實際行政權，頂多扮演給予建議的顧問角色。「臺鐵票價凍漲二十幾年，怎麼賺錢？至少不能愈虧愈多。」她無奈道，有時候想為鐵道文化多做些什麼，難免還是會受到來自上級的壓力制肘，感到力不從心。

俞秋苓認為，臺鐵屬於國營事業，必須配合政府施政，受國家補助也實屬合理。然而，過去二十年來，無論中央或地方政府，都力推鐵路立體化建設作為重點交通政績，卻鮮少挹注資源改善更為急迫的臺鐵債務問題。「臺鐵捷運化」實行十餘年，因為配套不足，受政治因素干擾，反而惡化誤點情形，負面評價揮之不去。2007 年，臺灣高鐵通車後，再次打擊臺鐵運輸事業，轉型之路步步艱辛。

「臺鐵車站愈蓋愈大，班次愈來愈多，是不是應該增加營運預算？」俞秋苓百思不得其解，國家卻反其道而行。精簡現場、而非整頓體系，停招鐵路特考十年使得員額不足、人力老化，技術出現斷層，影響行車安全，最終釀成 2018 年曾悠瑪事故和 2021 年的太魯閣事故。臺鐵內部士氣低落，改革舉步維艱，更無暇重視歷史文化。

「我怕臺鐵文化會消失不見，所以希望透過志工隊繼續傳承下去。」俞秋苓真心告白，歷經時代變遷，看鐵道衰落，心中難免感傷。但是，臺鐵有

一萬六千多名員工，每一名鐵路職人，都有自己的鐵道人生。每一名乘客，也都有自己的鐵道記憶。因為深信臺鐵百年鐵道文史並不簡單，俞秋苓對未來仍充滿自信，眼裡更顯得義無反顧。

「以前坐火車很開心呀！搭普通車臺北到宜蘭將近三個小時。有時候買不到座位，就坐在車門階梯上，看火車過山洞，看風景。看到龜山島，就知道快到家了。」俞秋苓回憶道，從以前到現在，依舊享受搭火車的心情，說火車還是要搭慢車，才能體會鐵道的樂趣。

2021年10月23日，歷經一年整裝，普快車復舊回「浪漫藍」塗裝，以觀光列車姿態再度出發。鐵道時代繁華落盡，臺鐵改革在即，下一站，傳統火車該駛向何方？也許，深埋記憶深處的生命經驗、根植於歷史裡的榮光會是新的方向。期待重獲新生的普快車，能夠繼續磨亮鐵道上的記憶，為下個時代的臺灣鐵道，走出一條漫漫不朽的文化旅途。



青年為鐵道發聲  
Who Voice for the Railway

### 第三章 青年為鐵道發聲 Those Who Voice for the Railway



## 第三章 青年為鐵道發聲

Those Who Voice for the Railway

2019 年 12 月 23 日傍晚五點多，吳榮秦緩步走出教室，教授方才滔滔不絕的工程數學仍在耳邊迴響。

突然，一則消息從 Facebook 上跳出來，他看了嚇出一身冷汗，立刻決定衝回家，抓起相機，坐上高鐵前往苗栗，接著搭火車到竹南，再轉往海線的區間車，直奔近百公里外後龍鎮的大山車站。

大山車站自 1922 年設站至今將屆滿百年，其建築構造為臺灣少見的和洋風半木造式，代表日治時期典型的鐵道小站風格。

在鐵道愛好者眼中，它是縱貫海線的「海線五寶」之一，2006 年更為苗栗縣政府登錄成法定歷史建築。

抵達現場，吳榮泰眼前車站近乎半毀。



「我小時候它就在了啊！這輩子活這麼久，第一次遇到這種事。」吳榮泰聽見身旁一名老伯伯埋怨肇事者的不應該。

照片提供／吳榮泰



原來，稍早一名五十歲黃姓駕駛喝了酒，執意開藍色發財車上路，一昏頭便直直撞進大山車站。砰！木樑應聲斷裂，竹籬變形，屋頂搖搖欲墜。大山車站挺過九二一等多次強震仍屹立不搖，卻擋不住黃姓司機一時酒駕，徹底粉碎。

照片提供／吳榮泰





晚飯時間後，鎮上居民紛紛前來探視老車站，對眼前慘況不敢相信。一輛貨車撞毀了大山車站，似乎也撞碎當地人心裡的某些東西。

照片提供／吳榮泰



今年二十一歲的吳榮泰，成長在交通方便的臺北，理應和傳統鐵道勾不著關係。在他五歲時，一次家庭旅遊造訪苗栗舊山線，看見民宿牆壁上一張蒸汽火車畫作。小小年紀的他悠然神往，從此迷上火車。

和其他鐵道愛好者一樣，吳榮泰也踏上攝影這條路，用相機紀錄過去近八年間劇變的臺灣鐵道。2014 年光華號停駛、2016 年臺中鐵路高架化、2018 年高雄鐵路地下化、2020 年普快車停駛等等，幾乎無役不與。

與眾不同的是，吳榮泰對人、鐵道、時代變遷有更深的體察。「鐵道是為人服務的，它存在人的記憶，還有產業的記憶。」吳榮泰拍火車拍到後來，加入紀實攝影的手法，將月臺上、車廂中的人帶進畫面，把鏡頭轉向老車站、衰落的地方產業以及建設中的新興城市。

「記憶之所以可貴，是因為沒有東西可以取代它。」吳榮泰感觸良多，不管是老火車或老車站，都蘊藏了無法取代的歷史記憶。

細數吳榮泰的攝影作品——被「貓村」取代的煤鄉猴硜、九讚頭殘存的水泥廠遺址、蒸汽火車穿過鄉村小鎮。「在臺灣，鐵道跟產業、城市發展相當緊密，幾乎交織在一起。」在一次次實地踏查、拍攝紀錄的過程中，他反覆辯證去與留之間的零和關係，權衡天秤兩端孰輕孰重。







〈安全降落〉／吳榮泰



〈安全降落〉／吳榮泰



〈安全降落〉／吳榮泰



〈安全降落〉／吳榮泰



〈九讚頭〉／吳榮泰



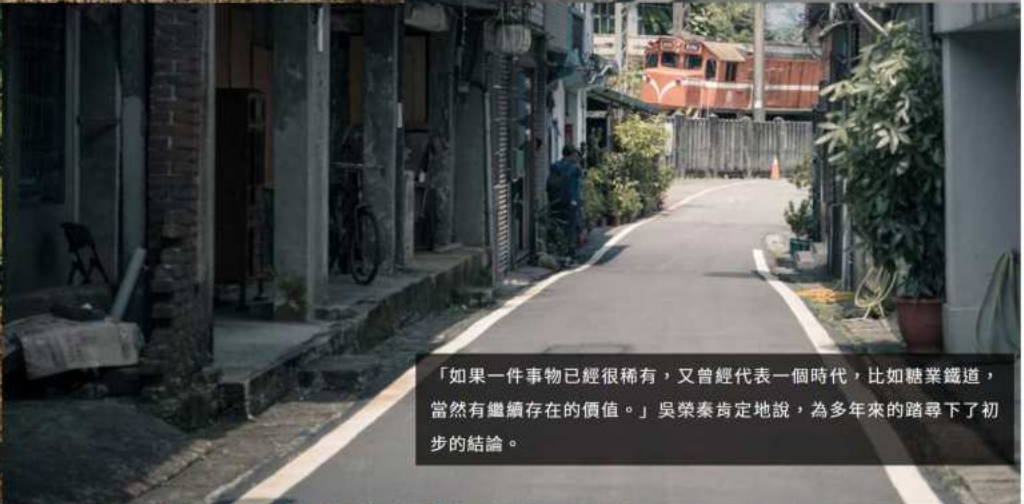
〈九讚頭〉／吳榮泰



「如果一件事物已經很當然有繼續存在的價值初步的結論。」



〈九讚頭〉／吳榮泰



「如果一件事物已經很稀有，又曾經代表一個時代，比如糖業鐵道，當然有繼續存在的價值。」吳榮泰肯定地說，為多年來的踏尋下了初步的結論。



「如果一件事物已經很稀有，又曾經代表一個時代，比如糖業鐵道，當然有繼續存在的價值。」吳榮泰肯定地說，為多年來的踏尋下了初步的結論。

〈被遺忘的煤礦〉／吳榮泰



照片提供/張貽帆



照片提供/張貽帆





三年前，張貽帆站在雲林虎尾鎮的「世紀交會點」，第一次看見此景，心底掀起一陣波瀾。



三年前，張貽帆站在雲林虎尾鎮的「世紀交會點」，第一次看見此景，心底掀起一陣波瀾。



「以前在歷史課本上看到的畫面，居然出現在自己眼前！」張貽帆回想那一刻仍語帶感動。



「以前在歷史課本上看到的畫面，居然出現在自己眼前！」張貽帆回想那一刻仍語帶感動。



## 當火車貼近日常

對虎尾糖鐵的好奇，讓年僅十八歲的張貽帆萌生了「想做點什麼」的念頭。於是，在 2019 年十二月至 2020 年四月製糖期間，他走進虎尾，探尋這條軌距 762 公釐的在地記憶。

「我很天真，直接跑去街頭問攤販或路人，對這個鐵路有什麼印象？」談起初入虎尾時，張貽帆笑說得到最多的回答是：「就那樣子啊！」直到一名中年大叔向他吐露「虎尾不是我的根。」進一步追本溯源，張貽帆才發現原來虎尾是糖業和鐵道帶動下興起的小鎮。

1906 年，大日本製糖株式會社在「五間厝」部落設置今日的虎尾糖廠，隨著糖業日漸興盛，糖業鐵道帶來褒忠、土庫、崙背等周邊鄉鎮的移民，形成了繁榮的虎尾市鎮。戰後，臺灣糖業公司接收各地日式製糖會社遺產，順應中央政府國防戰備需求，興築「南北平行預備線」。虎尾作為南北線樞紐，1960 年代來到發展巔峰，糖鐵甚至開通往北港的客運路線，供民眾前往參拜媽祖。

如同其他臺灣鐵道的命運，隨著公路系統日益完善，再加上產業升級後，臺灣糖業出口優勢不再，一間間糖廠相繼關閉，鼎盛時期達三千多公里的鐵道網路迅速消失。至今，僅剩虎尾一條約十三公里長的「馬公厝線」，每年冬季依舊有五分車載運甘蔗往返蔗園和糖廠間，好似上世紀遺留的活化石。

耗費近一年，張貽帆完成時長約一小時的紀錄片，定名《最後的五分車》。





在橘黃色的五分車上，能看見虎尾的靈魂。的確，在鐵道社群、文史工作者眼中，這條糖業鐵道無疑是虎尾獨一無二的文化資產。只是，對地方居民而言，五分車早已是再平常不過的事物。「每天都在發生的事情，人們反而會忽略它。其實我覺得蠻有趣的。」張貽帆一語道盡耐人尋味的日常現象。

臺灣交通文化資產保存學會理事陳敬恆，猶記六年前造訪虎尾時，地方反對糖廠和鐵道的聲浪令他印象深刻。「他們看虎尾糖廠圍了一大塊土地，煙囪整天冒白煙，也不太清楚裡面在做什麼。」他感慨，大多數人只知道虎尾糖鐵載運甘蔗，卻不理解它背後的歷史以及它和自己的關係。

國家考量戰備民生需求，要求臺糖即使賠本也要持續製糖，保留關鍵技術。張貽帆形容，虎尾糖鐵如同躺在加護病房，只要政策轉變就會瀕臨消失。所幸，雲林縣政府逐漸發現它的特色，有意推動文化觀光，地方輿論也開始轉變。「以前有蠻多拆除糖廠、鐵道的聲音，現在越來越少了。」張貽帆總結三年來的觀察，樂見虎尾糖鐵的未來發展。

「生在二十一世紀的我們，早已忘記鐵路跟日常生活可以這麼接近。」這是張貽帆深入虎尾後最真切的告白。曾經，火車串聯城鄉，鐵道帶動地方，臺灣有「鐵道王國」美名。如今，鐵道宛如時代眼淚，逐漸與人們產生距離，即便走進地方，當人們對生活中的鐵道習以為常後，沒有意識到消失，何來保存的契機？

鐵道作為工業革命的產物，擁有一定程度的產業個性。陳敬恆表示，保存具備產業性格的文化遺產，都會碰到在地連結的瓶頸。儘管鐵道與日常生活與息息相關，大眾卻對它既熟悉，又陌生，不盡然理解箇中的文化價值。如果要將珍貴的鐵道文化遺產留下，勢必得有所行動。

畢竟，消失沒有聲音。鐵道也是。

## 消失沒有聲音

臺灣有上萬名鐵道愛好者，許多「攝影鐵」和「葬式鐵」似乎都有一種懷舊習性，喜歡紀錄、追尋消失的火車或鐵道風景。

「我不敢幫別人代言，但我對地景變遷、消失的事物確實蠻敏感。」陳敬恆自省，他也發現，多數同好對鐵道的關注僅止於興趣，在鐵道文化資產保存議題上，往往無法匯聚足夠的聲量、論述和行動，相當可惜。



陳敬恆從對鐵道的興趣出發，從一次次實際踏查中認識鐵道文化資產，逐步歸納出自己的觀點。  
(攝影／陳冠達)

文化資產是公共論述的產物。陳敬恆強調，形成公共論述的第一步，是瞭解遺產背後的歷史。接著再深入它的物件結構、工程技術代表的意義，以

及地方對它的文化記憶和互動關係等面向，從此闡述文化資產的公共價值。

可是，談這麼多價值論述，對保存有幫助嗎？「不一定，但總要有人做。」陳敬恆停頓幾秒後堅定地說。

因此，在這傳統鐵道退潮的時代，陳敬恆特別注重鐵道文史推廣。「鐵道其實是很好的學科黏著劑，涵蓋歷史、地理、公民，技術面也和高中物理有關。」陳敬恆侃侃而談，他從108課綱的中學教育看見機會，走進教室開設「車窗裡外的風景——鐵道與都市發展」微課程，帶下一代認識陌生的鐵道歷史與人文。





彷彿告訴前來觀光的遊客，高雄是個蛻變的現代都市。



但，輕輕剖開鄧承平的生命肌理，在同樣的路廊，會看見臺鐵 S200 型柴電機車發出噹噹聲響，牽引長長的穀斗列車，緩緩駛過平交道，深入高雄大街小巷。

臺鐵高雄臨港線串起鄧承平的兒時青春，回過頭來，他也見證它的每一道轉折。「2006 年初，市政府為了舉辦燈會，向臺鐵借用苓雅寮鐵橋，在鐵路上鋪設木棧道。因為這樣，西臨港線就被截斷。」鄧承平回憶沒機會搭上的嘟嘟火車，在當年燈會結束後停駛，未竟的心願也隨著西臨港線一併走進歷史。

因為不想再留下遺憾，鄧承平開始探索臨港線的過去。原來這條鐵路孕育了繁榮的哈瑪星地區，在二戰後逐步環繞高雄市鎮，促使工業蓬勃發展。隨時間推演，臨港線同樣不敵公路競爭，於千禧年開始逐步廢止，最後讓路給高雄輕軌。

幸運的是，臨港線上的高雄港車站、北號誌樓相繼為登錄為歷史建築，經地方文史團體力陳，於 2010 年轉型成今天的「舊打狗驛故事館」。

但，成功保存並非完美結局。因為，抵禦不斷襲來的侵略更艱難。



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維



照片提供 / 古庭維





照片提供／古庭維

照片提供／古庭維

照片提供／古庭維

照片提供／古庭維

「那其實已經是爭取過的結果，但還是拆掉了一整排轉轍器。」鄧承平一度語塞。2016年底，當時為了搶救輕軌工程入侵北號誌樓的鐵道系統，他協助舊打狗驛故事館館長古庭維繪製北號誌樓的鐵道平面圖，調查其背後的文資價值。

「那其實已經是爭取過的結果，但還是拆掉了一整排轉轍器。」鄧承平一度語塞。2016年底，當時為了搶救輕軌工程入侵北號誌樓的鐵道系統，他協助舊打狗驛故事館館長古庭維繪製北號誌樓的鐵道平面圖，調查其背後的文資價值。

「那其實已經是爭取過的結果，但還是拆掉了一整排轉轍器。」鄧承



照片提供／古庭維

照片提供／古庭維

照片提供／古庭維

平一度語塞。2016年底，當時為了搶救輕軌工程入侵北號誌樓的鐵道系統，他協助舊打狗驛故事館館長古庭維繪製北號誌樓的鐵道平面圖，調查其背後的文資價值。

而該區涉及土地變更程序，在官方主導下，沒有什麼轉圜的餘地，最後僅修改部分路線，繞過特定鐵道設施，劃定文資保存重點，其它

無奈遺線涉及土地變更程序，在官方主導下，沒有什麼轉圜的餘地，最後僅修改部分路線，繞過特定鐵道設施，劃定文資保存重點，其它鐵道遺構依舊不敵輕軌建設侵入而消失。

其實，第一階段輕軌工程就已經破壞許多舊鐵道設施。

從北號誌樓向西南方海灣走，來到寬廣的哈瑪星鐵道文化園區，輕軌哈瑪星站和高雄港車站比鄰相依，看似新舊文化互相輝映。然而，官方興建輕軌哈瑪星站時，施工單位直接將供人行走的木棧道覆蓋原有的鐵道，不只傷害歷史紋理，更使舊打狗驛故事館展示的 DT609 蒸汽火車無法移動，扼殺動態復駛的可能性。

「木棧道覆蓋舊鐵道，誰負責修回來？誰要監督它修回來？」舊打狗驛故事館館長古庭維苦惱地說，這四年來，他三番兩次向相關局處反應，迄今沒有單位願意出面處理。看似容易解決的問題仍遭擱置，遑論復舊其他損害更嚴重的地方。

古庭維形容，「公媽太多」阻礙高雄市鐵道文化的保存與展示。看似一體的哈瑪星鐵道文化園區，舊打狗驛故事館目前由高雄歷史博物館管理，並委託古庭維所屬團隊「春臨臺灣」營運。一旁的輕軌哈瑪星隸屬高雄捷運局，再往前鋪滿舊鐵軌的寬闊草皮，為高雄市政府文化局駁二營運中心管轄，土地及地上物則幾乎都為臺鐵局所有。

權責歸屬模糊不清，想推動些什麼都動彈不得，改善現況面臨瓶頸，進步也是步步糾結。「雖然站場上那些火車都是故事館的展示車輛，但因為放在駁二的土地管轄範圍上，所以車輛修繕都得經過駁二同意。」古庭維苦笑，雖然身為「館長」，實際上無權作主決策，只能在既有的政管框架中給予專業建議，然後繼續



高雄輕軌哈瑪星站的行人木棧道，敷設在舊高雄臨港線鐵軌上，舊打狗驛故事館典藏的 DT609 蒸汽火車因此動彈不得。（攝影／陳冠達）



舊打狗驛故事館的露天展示環境，不利於客車車輛保存。先前 SP32426 二等對號客車鏽蝕嚴重，儘管最後由高市府籌措財源修復，卻不是長久之計。（攝影／陳冠達）



舊打狗驛開館之初定位為地方鐵道博物館，第一任館長謝明勳期許，透過徵集、保存、展示各式各樣的貨物列車，忠實呈現 1960 至 1970 年代高雄港鐵路貨運全盛時期的樣貌。但是，車輛典藏延續歷史脈絡的場域精神概念，並非所有政府部會都能輕易理解，尤其觸及政治敏感神經，永遠會有一道跨不過的無形屏障。

「譬如說，油罐車代表高雄發展為工業城市的重要鐵道車輛，理應展示在故事館。可是官方認為，展示油罐車會讓市民聯想到高雄氣爆事故。」古庭維表示，除了臺鐵願意釋出老車，車輛徵集還得考量政府單位的預算限制。官僚體系下衍生的本位主義，也常使各部門之間不易理解彼此，協調碰壁、消息石沉大海乃家常便飯，最後成為無解的政治死結。

過去十年，古庭維走遍世界各地的鐵道博物館，難忘澳洲新南威爾斯州鐵路博物館帶給他的文化衝擊。「澳洲人覺得自己的歷史很淺，不過百多年，所以什麼都要留下來。鐵路公司直接指名哪些火車很珍貴，求博物館一定要收。」古庭維惋惜地說。他感慨臺灣社會還沒形成這樣的思潮，推動保存更顯乏力。他一心想把國外經驗帶回臺灣，擔任館長這幾年下來，那些終究止於個人而已。

2014 年後，故事館就沒有新的文物車輛入藏。睽違七年，終於迎來一樁喜事。「我花很多時間溝通，最後敲定會有兩輛貨車會進到故事館。很感謝高雄市政府的協助。」談及最近難得的好消息，古庭維疲憊的語氣帶著一絲欣慰，坦言整個過程耗損不少心力。他也明白指出，舊打狗驛故事館若要有突破，勢必改革複雜的產權制度，只能尋求更高的政治力量協助，或期待有一天，高雄市政府出面整合「公媽」們。

古庭維不知道會不會有改變那一天。



古庭維（立者）跑公聽會，參加文資審議，組織「臺灣交通文化資產保存協會」，在體制外為鐵道遺產保存發聲多年。（照片提供／古庭維）

「你們比較知道事情的時候，就已經臺灣到處都是老車站、古蹟、歷史建築、蒸汽火車復駛。可是在你們出生才十年內，不是這個樣子。那是很多人爭取來的。」古庭維發現新世代的年輕人，會把彰化扇形車庫視為理所當然的存在，但其實不然。他借用民主比喻，鐵道文化資產也不是天上掉下來的東西，需要付諸行動爭取。輕忽歷史文化的價值，傳統鐵道將輕而易舉地消失，

「所以，臺南車站第二月臺的蒸汽火車加水塔就被拆掉了。沒有任何人跳出來發聲。」古庭維臉上帶著自責，坦承明明有機會留下它，就算只是部分遺構也好，但一忙起來就忘了這件要事，心中倍感遺憾。他也指出，保

存文化資產需要形成更有說服力的論述，但鐵道興趣社團相對缺乏這種能力。除此之外，網路社群興起也削弱了社會動員能量，在體制外搶救鐵道文化資產愈來愈艱難。

大部分的人都只是把鐵道當成興趣，古庭維卻當作自己的志業。研究所在學時，就接下《鐵道情報》總編輯，至今十五年。一頭栽進鐵道議題，他直言沒有別的原因，純粹熱愛，卻看得比誰都重，一路走來是否會感到孤單？古庭維一轉愁容，深知還是有很多同好，有些甚至願意走進體制內為鐵道文化努力。

「體制外很少有人願意站出來，畢竟還是得忙著活下去。」古庭維笑裡帶著傻勁，說原本夢想成為鐵道攝影師，但現在反而沒時間拍火車，不知不覺就走到這裡，也回不去了，只希望有更多鐵道同好願意加入論述行列。

無論推動舊打狗驛故事館，或發展臺灣鐵道文化，都需要時間醞釀，需要耐心累積。「這是一場長期抗戰。」古庭維篤定地說，始終深信鐵道文化會朝好的方向前進。他不是傳統鐵道職人，卻一生懸命用熱情拼搏，在前線衝鋒陷陣，燃燒無比堅毅的鐵道魂，成為不在鐵路單位工作的「鐵道文化職人」。

面對暗潮洶湧的開發與破壞，無庸置疑，保衛鐵道文化需要更多夥伴同行，在這消逝的浪潮中，一起為鐵道發聲，挽留無聲的文明遺跡。



## 第四章 臺北機廠：活的鐵道博物館

Taipei Railway Workshop Reborn as a Living Railway Museum

## 第四章 臺北機廠：活的鐵道博物館

Taipei Railway W



## 第四章 臺北機廠：活的鐵道博物館

Taipei Railway Workshop Reborn as a Living Railway Museum







提到臺北機廠，乍聽之下，很多人會誤以為指的是松山機場，反襯出它的低調的工業性格。

事實上，座落在松山文創園區正西北方的臺北機廠（以下略稱北廠），始建於 1935 年日治時期，至今已超過八十五年的歲月，為昔日臺鐵車輛檢修的重要基地。舉凡蒸汽火車、柴電機車等各式客貨車，乃至於傾斜式列車太魯閣號，都曾在這裡維修，再回到軌道上營運，北廠因此有「火車醫院」美名。

2013 年，臺鐵將檢修機能搬遷至桃園富岡基地後，在寸土寸金的臺北市信義區留下這座工業孤島，引發保存與開發兩派人馬交鋒。歷經三年多的存廢爭議，2015 年，文化部全區指定臺北機廠為國定古蹟，並推動臺北機廠轉型成國家鐵道博物館。



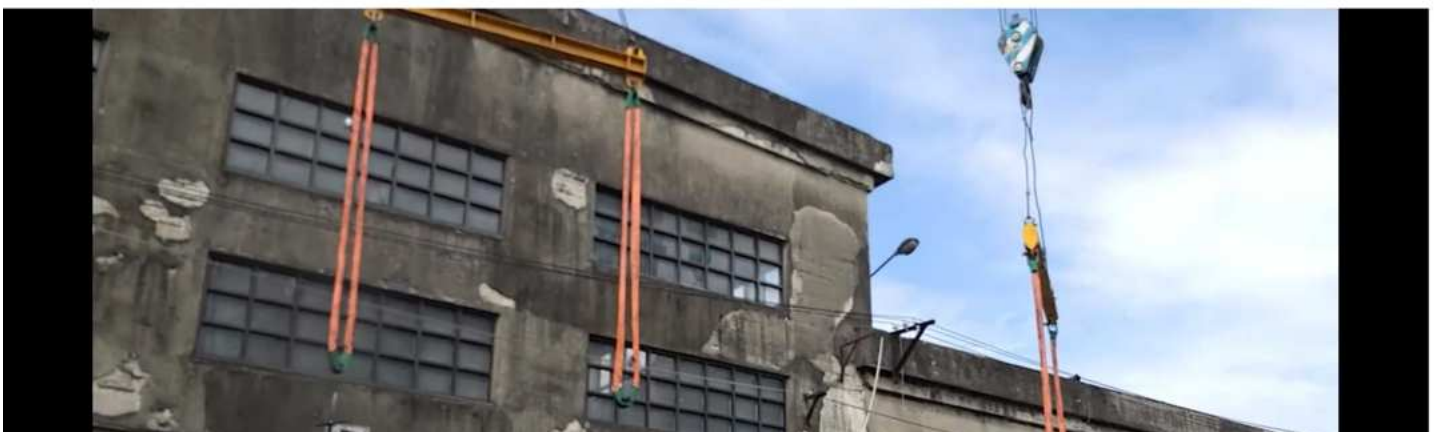
臺北機廠近鄰松山菸廠和大巨蛋，位居東區核心，卻鮮為人知。（圖片來源／Google Map、國家鐵道博物館籌備處）

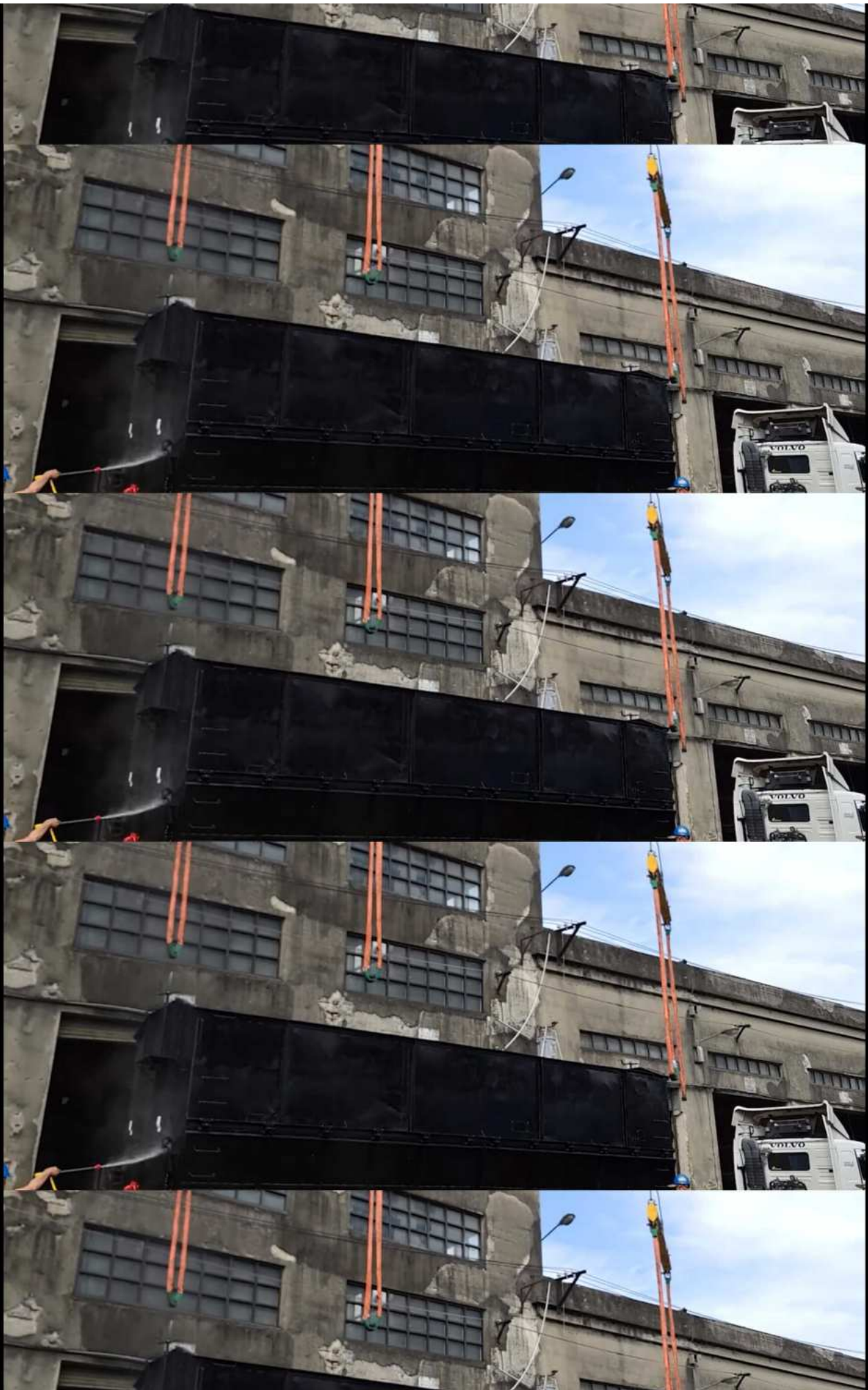
2019 年，國家鐵道博物館籌備處（以下略稱「鐵博籌備處」）成立，第一屆主任由臺灣師範大學地理系教授洪致文擔任。

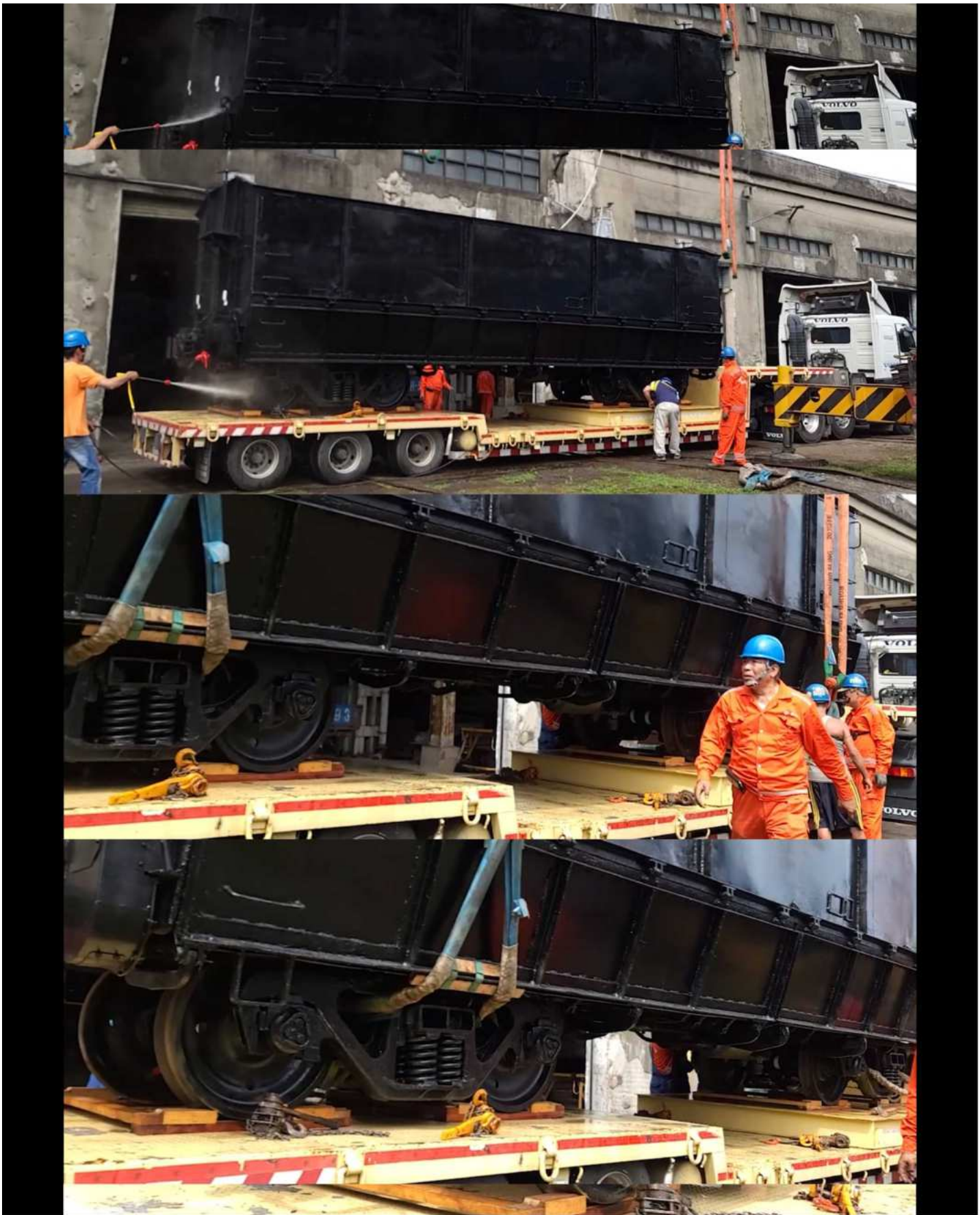
在臺灣鐵道社群中，洪致文這個名字並不陌生。1990 年代初期，當時還只是大學生的他，屢次投書《中國時報》，喚起讀者心中的鐵道深情。洪致文撰文更從個人懷舊，轉而為鐵道文化發聲。他呼籲設置鐵道博物館，臺鐵保存珍貴鐵道車輛，甚至為彰化扇形車庫請命。

談及當年撰文衝撞體制的心境，洪致文語氣裡帶著遺憾。「所有想留下來的火車，都會被拆掉，鐵路也是。」洪致文說，他自己也沒想到，後來自己有機會走進體制內，實踐在外倡議多年的理念。對於鐵道博物館的擘建藍圖，洪致文的方向很明確——打造一座「活的」鐵道博物館。

## 徵集、修復、保存鐵道車輛







「鐵道博物館當然要典藏火車！」洪致文肯定地說，眼睛裡閃爍著對鐵道的熱情。過去一年多，籌備處陸續徵集臺灣鐵道史上具有代表性的車輛，主要以臺鐵為主，包括 R24 柴電機車、初代自強號 EMU100 電聯車等二十幾輛，未來也計劃向臺灣高鐵、阿里山林業鐵路等鐵路單位徵集車輛。



「最理想的做法是，阿里山小火車應該要在阿里山保存。」洪致文強調，並非所有的火車都得進到國家鐵道博物館，鐵道車輛的保存方式應滿足場域精神，極大化保留火車，在適合的地方延續每一輛車的歷史脈絡。



洪致文拿著自己的研究著作《臺鐵珍貴車輛百選》，向參訪籌備處的來賓說明國家鐵道博物館的願景。(攝影／陳冠達)

根據國家鐵道博物館籌備處擬定的車輛典藏與展示策略，籌備處在取得鐵道車輛產權歸屬的前提下，將依照以下四點原則，發揮最大保存效益。

符合在地場域精神：曾經在臺北機廠生產、製造及維修之鐵道車輛。

符合博物館展示功能：兼具展示、教育推廣功能及博物館空間使用機能性之車輛。

保存極大化原則：不重複典藏在其他場域已獲得保存之火車，將資源投入極需保存之鐵道車輛。

預防性典藏原則：已知或可預期即將退役之重要且具代表性鐵道車輛，優先列入典藏標的。

因此，籌備處除了蒐集一般大眾熟悉的火車，也兼顧臺北機廠作為古蹟的身分，2018年十月自泰國購回 BV.15000 型守車，它象徵 1960 年代北廠自造車輛外銷的工業技術；30D13 號大物車則在 1936 年於北廠誕生，服役半世紀後回到原生地，繼續訴說它鮮為人知的故事。











不過，面對較結構複雜的文物車，籌備處還是得尋求臺鐵機務單位或民間廠商，合作進行修復工程。

洪致文強調，籌備處修復車輛的標準和臺鐵注重實用性的目標大不相同。翻開《鐵路機車車輛檢修規則》，臺鐵將車輛檢修分為四級，以營運時速未達二百公里的車輛為例，檢修週期短則三天，最長十二年。然而，文物車一旦入館典藏，就難以再次出館通盤修繕。所以，無論除鏽、鍍金、補土、防水等等，每道修復工序，都必須一步到位。

最重要的差異在於，籌備處會從博物館修復文化資產的角度，考究車輛的歷史塗裝以及內部樣式。關於遺產鐵道的修復與保存原則，實務上，國際普遍遵循《里加文化資產真實性與歷史性重建關係憲章》（簡稱《里加憲章》）制定的準則，確保鐵道車輛復舊後仍維持可營運狀態，達到展示與保存目的。除了《里加憲章》的保存規範，籌備處也會依據博物館未來的營運需求，針對每一輛典藏車制定修復目標。

籌備處運轉維護組成員馮維義頂著橘紅色安全帽，配合王彥澄的行車節奏，在鐵軌之間來回穿梭，扳動轉軸器，確保車輛調度順利進行。早在臺北機廠面臨拆遷危機時，馮維義就關心這塊鐵道遺產的發展，因緣際會加入籌備處後，幾乎經手每一輛典藏車的修復工作。

馮維義說，像R24柴電機車這類具備動力系統的車輛，籌備處會要求廠商將運轉功能恢復到可以低速行駛的狀態，讓這些典藏車能夠繼續在博物館中服役，實現動態保存的願景。至於車輛的文史考據，「我們會將車輛恢復到一個可以說故事的時間點。」馮維義解釋，動態保存和靜態保存都遵

循這個原則。

## 老火車是文化資產

走進巍峨鋼桁撐起的組立工場，空氣中瀰漫絲絲器械油墨味，場內如今停放數輛鐵道博物館典藏的文物車。其中一輛白底、淺藍色啞鈴形色帶塗裝的 SP32850 型客車，格外引人注目。

這輛客車於 1970 年自日本原裝進口，作為臺鐵初代莒光號客車。「莒光號的引進，取代了觀光號原本的地位，作為最高級的車種，也象徵臺鐵進入動力全面柴油化的時代。」馮維義說，這輛車委託臺鐵高雄機廠協助修復至出廠時期的樣貌，藉此闡述這段歷史。



SP32850 型客車原色莒光號修復回廠後，馮維義依據籌備處考證結果，針對車身細節進行復原。  
(攝影／陳冠達)

但是，這樣的修復目標並不容易。縱貫線電氣化後，臺鐵考量行車安全，陸續將莒光號車身，塗改成大眾熟悉的橘色底加上一條白色帶，莒光號原本典雅的身影逐漸為人淡忘。

於是，籌備處決定找回消失已久的藍色。

「我們在一堆報廢車中，擷取某些車身零件的殘肢，一層層剝漆，發現有些還留著當年的藍，再用色卡比對出它原本的色號。」洪致文說，像這些外觀上的考證，包括臺鐵標準字體、啞鈴線條的弧度、臺鐵局徽以及車號位置，都是博物館堅持的細節，需要花時間和心力雕琢。

莒光號服役至今五十年，車廂歷經多次改造，有些原廠設計早已面目全非，像是不堪使用而汰舊的手動摺疊門，以及近年在車廂無階化政策下，臺鐵彌平車門處原有的兩段階梯。這些消失的部分，籌備處都希望恢復原狀。

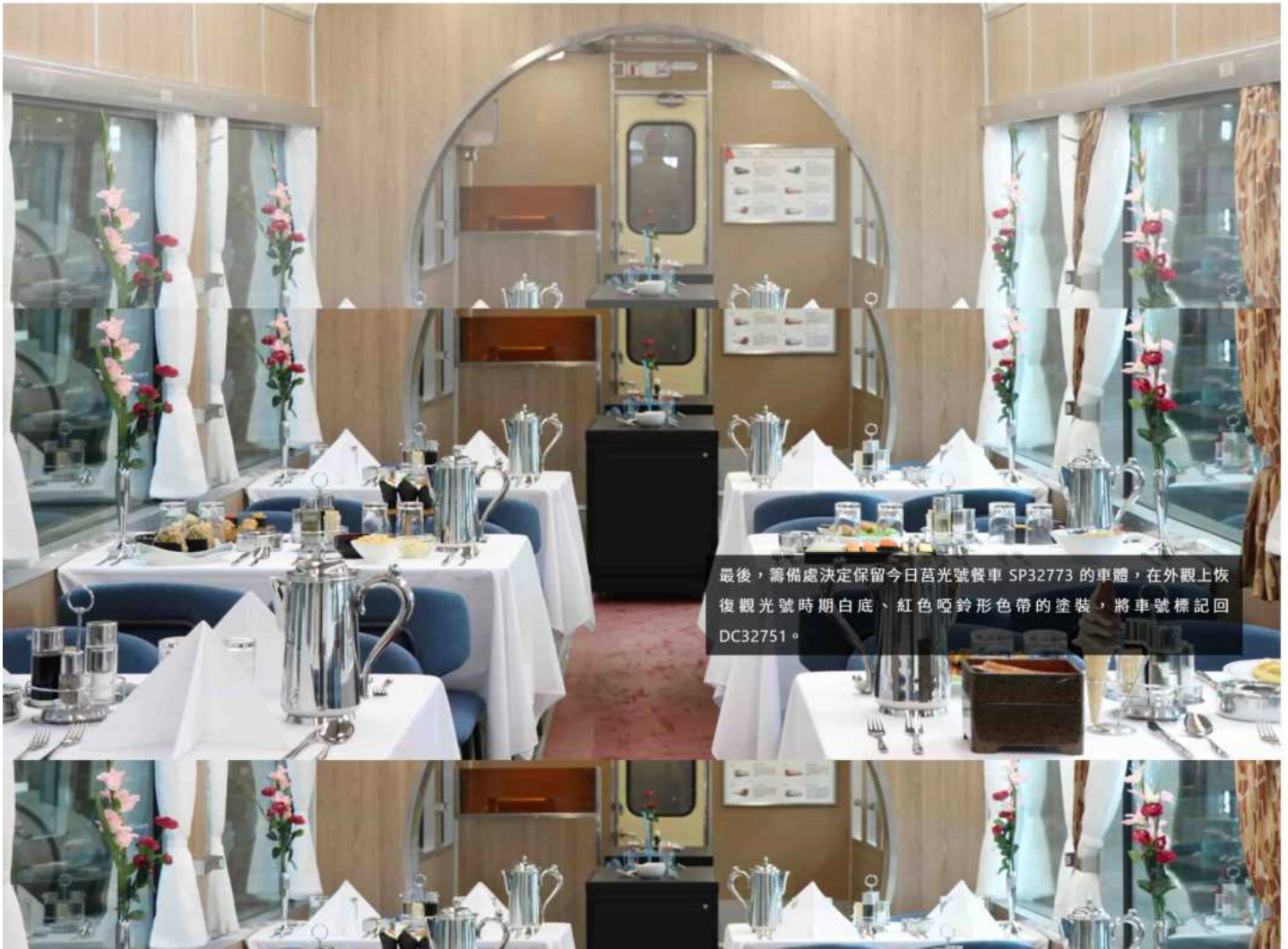
然而，合作廠商未必理解「修舊如舊」的復舊觀念。「車上的座椅壞掉，他們覺得整個換掉就好。但我們說，能留的就盡量留。」馮維義語裡藏著委婉，話卻說得堅定，深知修復一輛文物車，需要反覆和師傅溝通、磨合，才有辦法實現。





大到車體結構，小到料件素材，外界都可能逐一檢視這些細節。曾有民間鐵道研究者質疑，早年車窗膠條是灰色的，籌備處卻採用黑色膠條還原，等於製造一輛史上未曾有過的莒光號客車。王彥澄坦言，車輛修復確實應該找到原始材料，但現在市場上已經沒有灰色膠條。在無法取得正確用料等情況下，《里加憲章》容許使用替代料件修復遺產車輛。

不過，有些痕跡能夠保留下來，反而更有紀念意義。2016年，R24柴電機車行經臺中港線的平交道時，與一輛聯結車擦撞，導致其油箱凹陷。因為那起事故，R24遭臺鐵報廢、除籍。籌備處和臺鐵合作修復時，臺鐵富岡基地柴電工場主任廖海圖，便建議將油箱上的凹痕留下，佐證這段歷史。



最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。



最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。



最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。



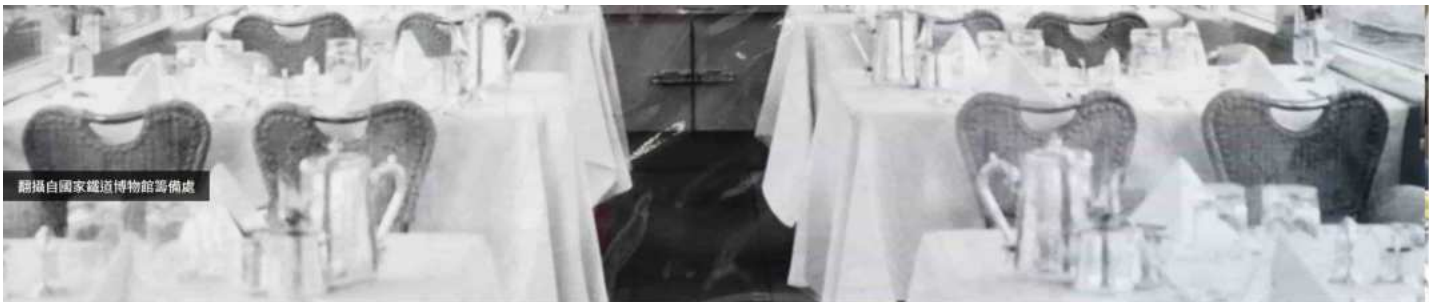
最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。



最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。







翻攝自國家鐵道博物館籌備處



翻攝自國家鐵道博物館籌備處



翻攝自國家鐵道博物館籌備處

最後，籌備處決定恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，DC32751。



翻攝自國家鐵道博物館籌備處

最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車身塗裝，恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，DC32751。





最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。



最後，籌備處決定保留今日莒光號餐車 SP32773 的車體，在外觀上恢復觀光號時期白底、紅色啞鈴形色帶的塗裝，將車號標記回 DC32751。



內裝打造莒光號餐車的用餐環境，並預計展示原裝觀光號的模型。



內裝打造莒光號餐車的用餐環境，並預計展示原裝觀光號的模型。





這些車輛考證和修復上的取捨，都需要籌備處和修復廠商一起傷腦筋。「籌備處要做的，就是建立一套復舊文物車的 SOP。」洪致文總結，重點在如何訴說這輛火車的故事。正如《里加憲章》揭示，只要修復單位能夠說明鐵道遺產復原的斷代，車輛並非一定得修復到初造時的狀態。

## 讓老火車活過來

「鐵道博物館的火車不能只有車殼而已，而是要讓與它有關的經驗都能回到車子裡。」洪致文表示，「活的」鐵道博物館更要保存人對火車的記憶，才能真的讓老火車「活」過來。隨著時間一點一滴流逝，搶救消失中的鐵道的記憶也成為籌備處分秒必爭的任務。

2020年10月31日，已經退休多年的臺鐵師傅洪文峰，以及枋寮車站道班副班長林志浩，兩人特地遠從屏東枋寮來到臺北機廠，看看他們好久不見的老朋友——WHICKHAM 38 工程貴賓車。

這輛籌備處暱稱之為「小布丁」的 WHICKHAM 38 工程貴賓車，由英國車廠製造，1990年進口至臺灣後，同年11月24日乘載時任總統李登輝視察南迴鐵路工程，讓它添上一筆不凡的史跡。

2006年，南迴搞軌案期間，WHICKHAM 38 擔任長達半年的夜間巡軌工作。當時，洪文峰幾乎每晚駕駛它，從屏東車站出發，沿著鐵道一路向南，深入中央山脈南方的山川溪谷，直到中央隧道東口，再折返回屏東車站。「全長大約一百九十三公里。」洪文峰回憶道。每晚往返在屏東鬧區和南國深山中，雖然最後沒有抓到兇手，但他清楚記得，有一天行經南州車站時，當場逮到兩名竊取枕木的小偷。

南迴巡軌任務結束後，WHICKHAM 38 就棄置在枋寮車站，枋寮車站道班副班長林志浩見證過它的落寞。「這台車因為零件缺失和維修費用過高，工務段就說不再繼續維修，把它從站內的股道，移到最沒用的車輛停留線，任由風吹、日曬、雨淋、鏽蝕斑駁。」看 WHICKHAM 38 華麗重生，林志浩難掩激動，語帶哽咽地摸摸鼻頭。

「看到老朋友以後待在這個博物館，不用再受風吹雨淋，享受它的晚年，

我真替它高興！」洪文峰笑說。隨著 WHICKHAM 38 再生，洪文峰、林志浩那些軌跡上的往事將繼續流傳下去。



洪文峰身穿黃色 POLO 襯衫，夕陽斜照下，和 WHICKHAM 38 黃色車體互相輝映，宛若一對曾患難與共的兄弟。（攝影／陳冠達）

除了搶救特定車輛的人物記憶，籌備處研究與典藏調查組成員陳郁婷，則尋訪鐵道產業中的女性身影，試圖將這些少數從幕後拉到幕前。2021年5月8日，籌備處推出「2021台灣鐵道產業女性紀實影展」，透過八支短片紀錄十七名臺鐵女性職人的生命經驗。

「一開始大家都會保持懷疑。妳暫時的吧？過一陣子應該就不會做了吧？」目前任職於臺北機務段的動力檢查員陳妍君說。

「人家在團圓的時候，我們還在崗位上。我在臺鐵已經十三年了，我媽媽就失去我十三年。」在板橋車站服務的李陳美說。

「以前在交往的時候，最久可能半個月遇不到。」臺鐵司機員張櫻環說。



影片中一句告白，道盡女性在鐵道產業中面臨工作環境、家庭經營、愛情關係的掙扎。現任宜蘭運務段業務主任蕭柔婷，對這些同仁的經驗深有感觸，回想 2008 年，她剛升任列車長，每日往返在樹林與宜蘭的區間車上。當時，在臺鐵 709 名列車長中，女性只有 5 名。

「雙溪、牡丹、貢寮那裡，常常會看到一樣的老人家，可能一個禮拜兩天，固定搭車到八堵轉車，去基隆長庚洗腎。」蕭柔婷協助偏鄉小站的獨居老人上下車，提醒到站，關心問候，貼心的互動讓她深受旅客好評。

由於表現出色，2009 年，臺鐵調任蕭柔婷為太魯閣號首位女列車長，新聞媒體曾為此大幅報導臺鐵的性別革命。蕭柔婷原本以為，這樣的曝光能為臺鐵帶來正面影響，沒想到回到車班後，反而招致男性同仁不滿。「有同仁就把報紙丟在車班主任的辦公桌上，說我有什麼資格接受媒體報導。」蕭柔婷笑裡帶著釋懷，直指女性在鐵路產業中打拼的艱辛，非外人能想像。

2012年，邱千芳透過臺鐵內部考試，成為百年以來第一名女司機員。「為什麼男人行，我不行？我就一直堅持到現在。」邱千芳句裡吐露女人的堅毅，雖然一路走來不被看好，但抵過流言蜚語和外界壓力，如人飲水，冷暖自知。

觀賞完影片後，邱千芳才知道，原來臺鐵有這麼多女性同仁分屬在各單位服務，共同品嚐鐵路人肩負旅運使命的孤獨。「12月31日普天同慶的時候，每戶人家都在放煙火。我只能在車上值勤，看天空中的煙火。」她認為，這些女性前輩的經驗能作為後輩的借鏡，讓鐵道產業環境更加進步。



邱千芳受邀出席籌備處舉辦的「2021 台灣鐵道產業女性紀實影展」，看見鐵道女性的故事被記錄下來，十分感動。（攝影／陳冠達）

「我剛來到北廠的時候，發現女廁非常少。」談及「2021 台灣鐵道產業女性紀實影展」的誕生，陳郁婷觀察到鐵道產業中隔閡氣息與環境文化，開始好奇女性在鐵道產業中面臨什麼樣的處境，卻發現學界、社群或鐵路單位對此議題幾乎沒有討論，於是提案展開調查。

「要在鐵道社群發展出性別議題，其實非常困難。」出身博物館學背景的陳郁婷認為，博物館必須回應當代社會對議題的期待，鐵道中的性別文化因此值得深入挖掘，補足鐵道研究的空缺。從公共角色出發，鐵博籌備處逐步拓展鐵道議題，譬如聲音、歌謠、國防、科學、現代性等面向，意在建構具有全貌觀的鐵道文化學。

陳郁婷進一步闡釋，「活的」博物館不只注重文物機能的恢復，持續累積新的內容和詮釋方法，才能讓典藏活過來。「像這樣的調查研究，我今年可以找二十名鐵道女性，明年可以找十名。」她指出，國家鐵道博物館由全民投資，讓大家看到自己的鐵道回憶，感受生命經驗被保存下來，就是鐵博籌備處的任務。

如今，隨著臺鐵引進新火車，很多老火車都會退役；曾在鐵道產業中工作的耆老年紀大了，有一天總會離世。不管是徵集、修復鐵道車輛，或是尋訪、挖掘與鐵道生命經驗，「我們做的都是搶救，和時間賽跑。」洪致文指出，因為鐵道上的人事物終將消逝，典藏珍貴的鐵道文化記憶顯得刻不容緩。

過去，火車運送旅客往返不同地點的交通工具。如今，在鐵道博物館，火車承載每一個人的生命經驗，穿梭時空體驗埋藏已久的臺灣鐵道文化。「因為有這麼多回憶，保存火車才有意義！」洪致文如此深信，正如三十年前他在第一本鐵道著作《臺灣鐵道傳奇》的封面寫下：「平行交錯的寶島鐵道，在人生的月台為你停靠記憶的悲歡。」

走過幽暗低谷，在鐵路單位、鐵道社群和文史各界努力下，駛入歷史的火車，終於有機會進到國家博物館，繼續訴說這片土地上的鐵道記憶。博物館的公共角色，從當代觀點典藏鐵道遺產，反思鐵道文化的現在，過去和未來，像一班沒有終點站的列車，唯有記憶在軌跡上綿延不斷，鑑往知

來，才曉得該往哪個理想方向去。

臺北機廠轉型，為臺灣鐵道文化保存立下劃時代的里程碑，籌建國家鐵道博物館，只是保存臺灣鐵道的第一步。不管是藍皮普快車、虎尾糖業鐵路，還是舊打狗驛故事館，在臺灣各地，還有許多極具潛力的鐵道故事等待挖掘。

「各位旅客，列車就要開了，還沒上車的旅客，請趕快上車。」耳邊彷彿響起車站播音員的親切提醒。準備上車，臺灣鐵道的文化之旅，正要啟航。



## 採訪後記

# 軌跡串起記憶：由下而上保存鐵道文化

1804年，Richard Trevithick 發明歷史上第一輛蒸汽機車時，大概沒想過，這個靠高壓蒸汽驅動、行駛在兩條平行鐵軌上的機關車，日後經 George Stephenson 成功改良，會成為推動工業、社會、文明躍進的關鍵技術物，在各層面廣泛影響人類生活。

為什麼鐵道值得保存？要回答這個問題，可以深論歷史、工業、技術等面向，但我選擇從鐵道愛好者的生命故事說起，因為，大多數人對鐵道愛好者既熟悉，又陌生。

熟悉之處在於，一般大眾對鐵道愛好者的印象，多半源自主流媒體對這群人愛「鐵」如癡的描繪。好比 2021 年八月，日本「江之島電鐵」電車因定期檢修難得行駛，卻因為一名路人搶鏡，引發守候拍攝的鐵道愛好者憤怒、謾罵。鐵道愛好者的宅、狂熱與偏執，在媒體框架下深入人心。久而久之，「鐵道迷」變成一個略帶污名的群體、負面評價的語彙，這也是我在報導中以「鐵道愛好者」稱呼這群人，不用「鐵道迷」一詞的原因。

陌生之處在於，一個人喜歡某一項事物必定其來有自，迷火車、愛鐵道的癡人亦然。可惜，我們鮮少探問為什麼他們喜歡火車、鐵道。比起表面、化約地簡述鐵道愛好者的形象，深入瞭解他們為什麼喜愛鐵道更有助於促進理解。



普悠瑪號從花蓮玉里客城鐵橋上呼嘯而過，鐵道愛好者們紛紛檢視方才捕捉到的鐵道風景。（攝影／陳冠達）

我認為瞭解議題的第一步是引發讀者的共鳴。鐵道貼近日常，每個人多少都有一些軌跡上的記憶，只是可能為生活和時間所淡忘，鐵道愛好者卻時

常惦記在心，甚至積極為鐵道文化保存付諸行動。

從這樣的連繫切入，我透過這些受訪者的鐵道經驗、記憶和行動，試圖為「鐵道文化為什麼值得保存？」給予可能的解答，希望讓讀者理解這群人，感受鐵道值得保存的原因，進一步瞭解鐵博籌備處修復車輛、典藏文化記憶的方法。

鐵道文化走進國家博物館保存後，看似迎來完美結局，其實並不然。古庭維受訪時曾表示，臺北機廠雖然朝國家鐵道博物館轉型，但體制內外要求開發的聲浪卻從未止息。鐵博籌備處作為國家機關，隸屬文化部，受中央政府主導，當然有可能因為當權者的政策偏好在未來遭逢變故，充分反映蔡旺洲在《臺灣鐵路保存的博物館化：鐵路展示的探討》(2000)一文中的論點：「鐵路單位與政治人物的態度，是保存鐵道文化資產的關鍵。」

事實上，任何文化資產議題最終都會回到「保存」與「開發」之間的價值選擇，而保存往往為捨棄。因此，文化資產往往需要公共資源投入，積極挹注、培植。

在採訪過程中，我也明顯感受到推廣鐵道文化的挑戰。2021年4月2日，408次太魯閣號列車在花蓮清水隧道出軌翻覆，臺鐵改革聲浪再起。相關議題討論多年，卻未有明顯進展，勢必對鐵道文化推廣產生影響。

此外，我曾好奇問陳敬恆，在他開設的課堂上，還有多少學生曾搭過火車(臺鐵)？「大概一半。」他回答。隨著軌道建設轉向都市捷運、高速鐵路發展，再加上臺鐵安全性備受社會質疑，擁有深厚歷史文化的傳統鐵道顯得進退維谷。對年輕一輩的世代而言，捷運可能比傳統鐵路更貼近生活，若要長途移動，客運、高鐵更具經濟、時間和安全效益。缺乏搭乘火車的經驗和記憶，還有機會接觸、認識臺灣鐵道文史嗎？

再者，正如古庭維形容，鐵道文化資產不是天上掉下來的東西，就像民主一樣需要行動爭取。然而，網路時代興起的社群平台，或許促進了議題傳播，卻同時裂解人們的政治行動。這呼應陳敬恆的觀察：臺灣擁有廣大鐵道愛好者社群，文化議題卻相對乏人問津。這些時代變遷造成的現象，互相發酵、影響，都值得鐵道社群、鐵路單位深入分析，思考鐵道文化的未來。

採訪鄧承平時，他說了一段讓我深有感觸的話：「我喜歡鐵道。出發點只是想要找回小時候的回憶，後來也是因緣際會才走到現在。」他沒想過，自己會在高雄歷史博物館，試圖為保存高雄港站北號誌樓發聲，後來甚至進到鐵博籌備處，參與鐵道文化保存工作。

因為喜歡鐵道，為鐵道付出行動，報導中多數受訪者大抵如此。我也沒想過，自己的碩士論文會以鐵道為題，回首初衷，也是因為我對鐵道的情感投射，誕生了這份多媒體深度報導。感謝所有受訪者，感謝您們的信任，接受僅止於一面之緣的採訪，卻願意深入分享生命中的鐵道故事，甚至無私提供自己的作品，豐厚這份專題的樣貌。

採訪到最後，我深深認為，臺灣鐵道文化是由下而上、從體制外到體制內推動起來的，無論源自人們的鐵道經驗、記憶、鐵道愛好者的興趣或是鐵道職人的工作，因為有那些行動，在社會各個角落發揮各自的影響力，臺灣鐵道文化才得以蓬勃發展，也因為那些軌跡上的記憶，鐵道文化才值得保存。

在這驟變的時代，唯有記憶不再過時，生命才能真正留下，而對抗遺忘最好的方式，就是無盡的紀錄和敘事。希望透過這一段人與鐵道的故事，有機會讓讀者認識到，原來在臺灣這塊土地上，還有這些鐵道人、鐵道事、鐵道物存在。如果讀者甚至因此開始對鐵道產生好奇，進一步關注相關議題或場域，這份多媒體深度報導專題就有了它的價值和意義，對我來說，那將是莫大的榮幸。

#### 製作名單

採訪寫作 | 陳冠達

影像剪輯 | 陳冠達

插畫設計 | 許顯濤

網頁工程 | 陳冠達

#### 特別感謝

王彥澄、古庭維、吳榮泰、林琦評、邱千芳

俞秋苓、洪文峰、洪致文、馬世駿、張貽帆

張麗秋、陳坤陽、陳郁婷、陳敬恆、馮維義

黃智惠、鄭銘彰、蔡昀軒、鄧承平、蕭宥婷

懇請協助填寫 閱讀體驗調查問卷



© 2019-2021 陳冠達 / 國立臺灣大學新聞研究所 多媒體深度報導碩士論文

© 2019-2021 Guand Da Chen / Master Thesis - Multimedia In-depth Reporting, Graduate Institute of Journalism, National Taiwan University