英國遺產鐵路的保存與文化觀光

The Conservation and Cultural Tourism of UK Heritage Railways

李兆翔　英國伯明罕大學鐵橋國際文化資產中心
Li, Chao-Shiang　Ironbridge International Institute for Cultural Heritage, University of Birmingham UK

英國鐵道發展可追溯至十六世紀，在英格蘭坎布里亞郡（Cumbria）舖設的第一條軌道，提供運煤馬車使用。十九世紀初，第一座蒸汽動力機車暨鐵道系統於英格蘭鐵橋谷正式運作[1]，隨之而來的是首次載客鐵道之紀錄[2]。不到一世紀的時間（圖1），1881年的英國鐵道網絡之密集程度，相較於今日，是有過之而無不及（圖2）。第一次世界大戰時由於國防考量，英國鐵路營運短暫由國家代管，戰後英國迎來民營鐵路公司四巨頭[3]的輝煌時期，鐵道觀光蔚為流行。第二次世界大戰結束後，英國鐵道收歸國有，面臨了鐵路現代化與服務緊縮政策等震盪，以及新興公路運輸系統的競爭，虧損連連的鐵路事業成為國營事業中的燙手山芋，許多具有百年歷史之車站、路線紛紛被迫關閉。幸有賴無數投入鐵道保存之個人與團體，奉獻其心力、時間與資源，與財閥、政客抗衡，每一次的挫敗都更加堅定他們的理念與力量，多年的堅持最終獲得政府回應與贏得社會大眾的認同。例如威爾斯的費斯廷約格遺產鐵路，六十年的復駛之路走來篳路藍縷，全面復駛的動態保存，這看似不可能的任務，他們不但實現，更拓展成英國最長的遺產鐵路網絡。本文回顧英國遺產鐵路發展歷程與現況，並介紹費斯廷約格遺產鐵路的永續經營策略。

圖1　1881年英國鐵道分布圖[4]

圖2　2015年英國載客鐵道路線圖[5]

消失的軌道：英國鐵道經營的困境、衝擊與轉折

第二次世界大戰後，英國政府陸續將石油、鋼鐵、汽車、電信、電力、供水、鐵路、航空等產業進行國有化。英國全國鐵路由1948年成立的「英國鐵路公司」（British Railways，簡稱BR）統籌管理，中央行政事權則由「英國交通委員會」（British Transport Commission，簡稱BTC）負責，正式成為國營事業。戰後的英國，一方面國內社會經濟情況百廢待舉，一方面許多車站、鐵道或由於城鎮人口遷移而人煙罕至，或由於戰時毀棄、受損，這類車站與鐵道路線的修護、營運成本遽增，成為英國鐵路公司的主要赤字之一。1954年，英國交通委員會提出「英國鐵路現代化與配備升級計畫」（Modernisation and Re-Equipment of British Rail），規劃藉由一系列電氣化機械引進與設備改善，提升鐵路服務的便捷性、可靠性、安全性以及載運量，以因應自用客車普及公路運輸興起的市場競爭，期能吸引旅客回流，並擴大鐵路貨運市場，同時間，亦零星地裁撤少部分的鐵道路線與車站，但仍然無法擺脫營運的財務虧損，新計畫巨額的投資成本更讓英國鐵路公司承受不住。

邁入1960年代，興建高速公路以打造有效率的道路運輸系統成為英國政府當務之急；至於每況愈下的國營鐵路事業，則延攬運輸業界巨擘Richard Beeching，擔任英國鐵路局董事會主席（Chairman of the British Railways Board）。1963年，Beeching提出《英國鐵路再造》（The Reshaping of British Railways）報告書，規劃針對英國鐵路系統進行體質改善計畫，包括關閉2,363 座火車站（當時英國境內約有7,000座車站），以及裁撤近5,000英哩（約8,047公里）的鐵道路線（British Transport Commission, 1963）。儘管Beeching報告書的結論引起各界嘩然、爭議頻仍，英國政府仍執意接受Beeching的建議，陸續展開鐵路軌道移除與車站拆除工作。然而，接二連三的石油危機（即1970年代初的中東戰爭、1970年代末至80年代初的兩伊戰爭，以及1990年的波灣戰爭），嚴重打擊公路交通，並使得鐵路運輸載客量的逐步回升，鐵道路線與車站撤廢之倡議亦日漸式微。柴契爾夫人擔任英國首相期間，力行國有鐵路民營化政策，於1994到1997年間逐步落實。目前英國鐵路運輸服務分別由25間規模大小不一的民間企業取得專屬經營權。而過去被迫撤廢的車站與鐵道，藉由民營化的開放與大量志工的參與，陸續恢復通車並轉型成為區域型的遺產鐵路觀光據點，以懷舊情懷，重現昔日榮景。

英國鐵道遺產的保存運動

歷經一個世紀的發展，英國鐵道的文化符碼與傳承早已深植在普羅大眾心中。但是在戰後1950至60年代，受現代主義思潮影響，建築設計與都市計畫的現代化推行者，認為許多坐落於都市中心的十九世紀建造物已不符時代所需，因此出現許多爭議性的建築拆除案例[6]。最著名且激烈的當屬1960年的「尤斯頓拱門」（Euston Arch）保存運動。雖然尤斯頓拱門最終仍抵不過政治、經濟與都市更新的壓力而被拆除，卻也燃起全民對鐵道遺產保存的使命感。隨後，距離尤斯頓拱門不到1公里的聖潘克拉斯火車站（St. Pancras）同樣面臨拆除威脅，幸在英國桂冠詩人John Betjeman的倡議保存之下，成功地保留下來。如今，聖潘克拉斯火車站成為行駛於英吉利海峽、往來歐陸與英國的歐洲之星列車之倫敦總站，高檔餐飲與百貨林立；作為大英帝國最輝煌時期的維多利亞時代之代表性建築，其建築之雄偉堂皇與遺產之歷史意義，作為迎向歐陸的門戶，其風光與體面無庸置疑。由英國民營鐵路公司共同組成的鐵路運輸集團（Rail Delivery Group, RDG），近年來陸續推動重要歷史車站的翻新與增擴建，其計畫報告中強調：「…兩百年來的鐵路史，不但是富饒文化遺產的提供者，更是新一代交通樞紐的奠基者…旅客與遊客不僅享受了便捷的交通服務，更見證了百年遺產的傳承與體現」（RDG, 2017）。

英國1960年代強力推行的車站、鐵道拆除計畫，反而更刺激了鐵道保存運動的蓬勃。例如，威爾斯的「貝瑞碼頭」（Barry Docks）原是大西部鐵路公司（GWR）煤炭出口重要港埠。二次世界大戰後，隨著鐵路事業收歸國有、50年代的鐵路電氣化、60年代的鐵路路線與車站裁減，以及對傳統蒸氣動力機車的需求大幅下降，原是熙來攘往的碼頭軌道成為全英國最大的淘汰、廢棄蒸氣動力機車（約16,000輛）與貨車（約650,000輛）停車場（Daniel, 2013）。廢金屬市場的興起，使得這些貨車與動力機車陸續被拆解變賣。直到1968年，《運輸法》（Transport Act）通過成立「國家鐵道博物館」[7]的條

[1] 1802年Richard Trevithick設計的蒸汽機關車與鐵道系統運行於鐵橋谷(Ironbridge Gorge)。
[2] 1807年威爾斯的歐伊斯特(Oystermouth)鐵道，以馬車牽引軌道上之車廂提供載客服務。
[3] 1923至1947年間，英國四大民營鐵路公司為：大西部鐵路(GWR)、倫敦和東北鐵路(LNER)、倫敦-密德蘭暨蘇格蘭鐵路(LMS)，以及南方鐵路公司(SR)。
[4] 劍橋人口與社會結構史專題(www.campop.geog.cam.ac.uk)，作者重新繪製。
[5] 圖片來源：歐洲鐵路時刻表公司(www.europeanrailtimetable.eu/)，作者重新繪製。
[6] 例如建於1770年雄偉的倫敦煤炭交易所(Coal Exchange)，陸續於1805年與1849年增擴建，儘管於1958年被列為二級歷史建築，仍於1962年被拆除。

表1 搶救自貝瑞拆解場之動力機車現況[8]

動力機車現況	經修復後行駛	修復中	拆解零件再利用	拆解變賣	靜態展示
數量(輛)	141	42	13	15	2
總計(輛)	213				

款，鐵道遺產保存小組在盤點歷來動力機車的型號時，才驚覺許多經典的蒸汽動力機車閒置在貝瑞拆解場(Barry Scrapyard)，危在旦夕。在緊急清查的同時，英國約克國家鐵道博物館、民間鐵道保存人士積極地將動力機車集資購回。1990年最後一輛動力機車被運離貝瑞拆解場，總計搶救了213輛動力機車(Brabham, 2013)，目前，這些動力機車大部分經修復後再度馳騁於遺產鐵路上，但仍有28輛遭到拆解(如表1)。

英國鐵道的發展儘管早已超過百年，然而，正式且有規模地鐵道遺產指定登錄，則遲至1982年「英格蘭遺產委員會[9]」(English Heritage)設置後，所推動的國家歷史建物清查，始有系統性的管理維護(Minnis, 2011)。隨後，「鐵道遺產信託」(Railway Heritage Trust)與「遺產鐵路協會」(Heritage Railway Association)分別於1985年與1988年成立；為落實鐵道遺產與遺產鐵路的保存，英國政府陸續於《運輸暨勞動法》(Transport & Work Act, 1992)與《鐵道法》(Railways Act, 1993)增訂相關管理規範，包括修護作業、人員訓練、載客安全等等。而2001年公布並於2017年修訂的《運輸設施指定評選指南》(Listing Selection Guide: Infrastructure – Transport, Historic England, 2017)敘明鐵道建物指定的評選準則，將英國運輸類[10]遺產劃分為以下四個時期：(一) 1714年以前；(二) 喬治亞時期(Georgian)，約介於1750至1830年代；(三) 維多利亞與愛德華時期(Victorian and Edwardian)，1830年代至1910年代；(四) 二十世紀以後。該《指南》的運輸類遺產包括：橋樑專用建物、運河專用建物、鐵道專用建物、道路專用建物、汽車相關建物、飛行相關建物、具歷史意義者，以及其他擴充項目等8項。鐵道專用建物分為三大類：(一)專門為鐵路而創建之新建築類型，如車站；(二)鐵道工程，如隧道與橋樑；(三)為運用鐵路運輸而創建的建築類型：包括倉庫，辦公室，發動機房和貨物棚，運輸工廠和工人宿舍等。《指南》中並分別以車站、發動機房、鐵道橋與高架橋、號誌樓與倫敦地鐵為例，闡述個別建物的代表性與意義。其中，鐵道「路線」本身並未被納入；而鐵道工程、機廠、工業電(纜)車則另訂於《工業建物指定評選指南》。

前述公共機構結合民間相關組織協會[11]，前仆後繼地投入遺產鐵路、歷史建物的保存與修復，逐步完善英國鐵道遺產保存體系的架構。更於2010年，由英國國家鐵道博物館主導，會同文化媒體運動部(Department for Digital, Culture, Media and Sport, DCMS)以系列遺產(serial property)的形式，將英國鐵道遺產以「鐵路時代的誕生：現代交通的起源」(The Birth of The Railway Age: Genesis of Modern Transport)為名，向聯合國世界遺產中心遞交申請列入世界遺產提名預備名單，涵蓋大曼徹斯特地區與英格蘭東北的諾森伯蘭郡與杜倫郡等處(包括現代蒸氣動力機車開創者—史蒂文森父子出生地)，總計達36處鐵道遺產[12]。

英國遺產鐵路的保存與活化

英國於1993年通過之《鐵路法》(Railways Act)便已有納入遺產保存觀念，1995年起設立專責委員會處理公有鐵道遺產事務，因應國有鐵路事業民營化，1996年《鐵道遺產法》(Railway Heritage Act)擴及公私有鐵道遺產的全面性管理，繼而於2005年依《鐵道遺產專案命令》(The Railway Heritage Scheme Order)，成立「鐵道遺產委員會」(Railway Heritage Committee)負責英國鐵道遺產相關指定評選工作，明訂鐵道遺產為：

「與鐵道相關之具有歷史意義且應該永久保存的各類記錄和人造物。」

Railway Heritage Committee, 2013

該委員會後改制為鐵道遺產諮詢委員會(Railway Heritage Designation Advisory Board, RHDAB)，1995年至2017年間，該委員會共審議921件鐵道遺產申請，計有429件(47%)通過指定登錄(SMG, 2017)。目前英國的鐵道遺產群，可歸納為三大項：(一)鐵道博物館，例如約克鐵道博物館[13]；(二)遺產鐵路，例如賽文河谷鐵道(Severn Valley Railway)；(三)遺產地附屬鐵道景觀，例如鐵橋峽谷(Ironbridge Gorge)等七處工業世界遺產[14]。

在英國，遺產鐵路是被視為歷史場景再現的活態遺產(Living Heritage)，用於重現或保存昔日鐵路時代的敘事。遺產鐵路往往是歷史悠久的運輸路線，經保存後，透過詮釋以再現鐵路史上的某一或多個時期的樣貌。其沿線相關建物，大多數以建於1850年以前的建築並具有國際意義，因為它們是世界上最早的鐵路建築之一；英國鐵道網絡1840年代歷經大規模的擴張，大量採用義大利式(Italianate)的建築風格，同時也兼融許多不同的設計樣式與表現，這時期的建物經常因後期外觀的更動或擴展而被隱藏(Historic England, 2017)。為與部分鐵道博物館或遺產地附屬運作之鐵道區隔，「遺產鐵路協會」(Heritage Railway Association, HRA)定義遺產鐵路除了具備重要遺產價值與歷史意義之外，亦是「在兩個或更多車站之間提供定期載客服務的鐵路」(Brown, 2017)。同時，合法運作的遺產鐵路必須符合相關運輸法令與政策規範，並以與正式載客鐵道同樣標準的嚴格監督。

英國的遺產鐵路運作是以民間主導為主，或是志工組織或地方協會，或以中小企業與家族企業的經營模式。遺產鐵路觀光時常結合主題節慶與大型活動行銷推廣，非常受到英國國內外旅遊市場的青睞。「遺產鐵路協會」每年針對其協會成員定期調查(300個企業會員中，有185個組織定期對外開放遺產鐵路營運載客)，自2008年起，每年至少創造六百萬的載客數字，2012年達到七百萬，於2014年突破八百萬人次(HRA, 2014; 2015)，許多當年被迫關閉或廢棄的路線與車站亦陸續恢復運作。這些遺產鐵路路線尤其以「塞文河谷鐵道」(Severn Valley Railway)、「北約克夏荒原鐵道」(North Yorkshire Moors Railway)，以及唯一有雙軌運行的「大中部鐵道」(The Great Central Railway)最為知名。據英國遺產鐵路協會統計[15](HRA, 2017)，英國境內暨愛爾蘭目前至少有147處遺產鐵路(含標準軌、窄軌、台車軌與電車軌)據點、500座車站，以及38座鐵道博物館與蒸汽動力機車遺產中心(圖3)，路線合計超過567英哩(約912公里)，標準軌佔387英哩；而英國鐵道擴張與工業發展密切相關的證據，可以從多數遺產鐵路集中於英格蘭中部的西密德蘭(West

[7] 英國國家鐵道博物館(www.nrm.org.uk/)於1975年正式成立，位於英格蘭約克夏郡約克市。
[8] 資料來源：David Quayle, 2018(preservedbritishsteamlocomotives.com)。
[9] 英格蘭遺產委員會於2015年改制，分為英格蘭遺產信託(English Heritage Trust)與英格蘭歷史建物委員會(Historic England)兩個機構。
[10] 道路標誌、路燈、號誌燈與候車站等另訂於《道路設施指定評選指南》；港口、碼頭與船舶等另訂於《海事與海軍建物指定評選指南》；汽車旅館、街屋等另訂於《商業與交易建物指定評選指南》。
[11] 例如「遺產鐵路協會」(Heritage Railway Association)、「維多利亞學會」(Victorian Society)和「搶救英國遺產組織」(SAVE Britain's Heritage)等。
[12] 英國文化媒體運動部(DCMS, 2010)，世界遺產潛力點暫定名單提名申請表(未出版)。
[13] 截至2017年，加入英國遺產鐵路協會的鐵道博物館(含蒸汽動力機車遺產中心)計有：英格蘭30座、蘇格蘭5座、威爾斯1座、北愛爾蘭1座(www.easymapmaker.com/map/HRA-members)。
[14] 另外六處為：巴那文工業景觀(Blaenavon Industrial Landscape)、康沃爾和西德文礦業景觀(Cornwall and West Devon Mining Landscape)、德文特河谷紡織廠(Derwent Valley Mills)、福斯橋(Forth Bridge)、紐蘭納克(New Lanark)、索爾泰爾(Saltaire)。
[15] 英國遺產鐵路協會，https://www.easymapmaker.com/map/HRA-members。

圖3 英國與愛爾蘭對外開放營運之遺產鐵路區域分布圖

Midlands)郡得到驗證。西密德蘭郡自十八世紀起便是英國工業核心區域，工業運輸鐵道路線四通八達，其中伍爾弗漢普頓(Wolverhampton)、達德利(Dudley)、沃爾索爾(Walsall)，以及桑德韋爾(Sandwell)四座城鎮，當時常年籠罩著因燃煤鑄鐵造成的空氣汙染，被稱作「黑鄉」(Black Country)。

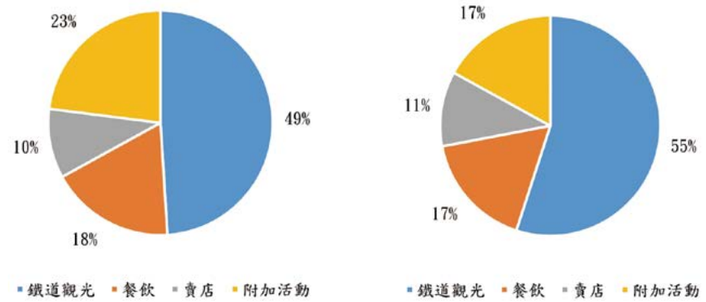


圖4 2016年(左)與2009年(右)英國遺產鐵路之淨收入分布[16]

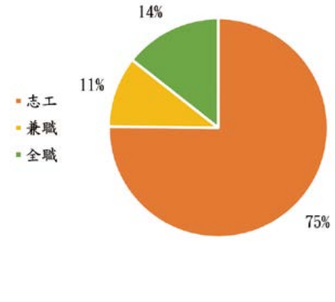


圖5 2016年英國遺產鐵路營運人力組成分布[17]

英國遺產鐵路所衍伸的周邊經濟效益估計達兩億五千萬英鎊，遺產鐵路觀光收益在部分地區甚至是其他經濟活動的兩倍以上(APPG, 2013)。依據「遺產鐵路協會」對其協會成員的調查(HRA, 2017)顯示，英國主要遺產鐵路在2016年，吸引三百萬人次參觀，載客八百萬人次，合計達一千一百萬人次，估計帶來一億三千六百萬英鎊收入，49%來自遺產鐵路觀光，18%是餐飲，賣店與紀念品佔10%，餘下的23%則是其它如鐵路工程修復、動力機車租賃服務等附加活動的收入(圖4)；與該協會2010年首次公布的2009年統計資料對照，遺產鐵路的核心—鐵道體驗，維持近五成的穩定收入來源，賣店與餐飲的比例大致相同，附加價值的商業活動或服務則有著相對顯著地成長，說明遺產鐵路經濟效益的創造，是確保其核心價值與基礎服務之提供後，再透過多樣化的整合推廣，進一步提升其附加價值。

英國遺產鐵路的經營肇始於1950年代，在鐵道志工與保存者堅持四十年後，才盼到1990年代政府的立法肯定。然而，儘管英國遺產鐵路網絡如此龐大，但他們大部分卻沒有直接獲得中央或地方政府的財政支持，相關的教育訓練與人才培訓往往都來自遺產彩券基金(Heritage Lottery Fund)。這些遺產鐵路機構的組織規模與性質不盡相同(有些是協會、有些是信託或其他型態的非營利組織，以及少數的中小企業)，多數缺乏長期且策略性的財務與募資規劃。截至2016年英國遺產鐵路擁有22,211名志工，超過全職員工4,243的五倍，是兼職員工3,089的七倍以上—三者共同分擔運行、維護遺產鐵路並提供相關服務(圖5)。

此外，人力資源高齡化的威脅已日趨嚴峻，這些志工大多數都是50歲以上。英國遺產鐵路正同時面臨著招募新血的壓力，以及失去蒸汽動力機車等這類經典工程專業知識的風險。因此，落實遺產鐵路管理維運技術之傳習，成為近年來英國遺產鐵路協會教育訓練的重點之一。根據該協會2017年「遺產鐵路青年[18]參與報告」(HRA, 2017)的統計資料，僅有8%的遺產鐵路有12歲以下的志工參與，然而動力機車與鐵道維運具被一定的專業性與安全性考量或是原因之一；約25%的遺產鐵路據點的青年志工與該處經營團隊有親戚關係，顯見家庭(族)

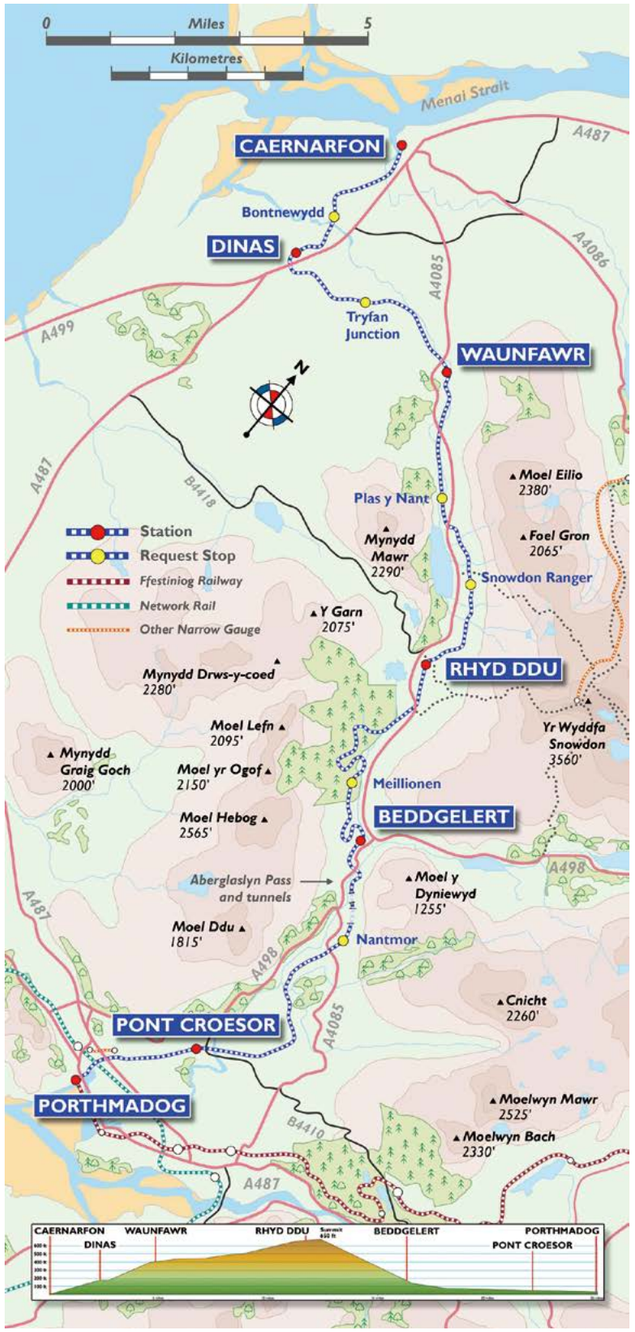
[16] HRA, 2010；2017。
[17] HRA, 2017。
[18] 該報告定義凡年齡為18歲以下者為青年。

式的參與確保了四分之一的新血志工投入，尤其女性志工的增加亦是趨勢之一；約有22%的青年志工成為鐵路相關事業的正式員工，31%的青年志工成年後繼續投入志工服務，整體而言有達到53%，超過半數的青年志工，成年投入職場後仍持續對鐵路事業有所貢獻。依據統計資料，雖有約35%的遺產鐵路團隊設有青年領班，卻有40%的遺產鐵路團隊沒有青年志工參與，顯見英國遺產鐵路的世代傳承仍須加緊腳步。

威爾斯費斯廷約格遺產鐵路的保存與觀光發展

威爾斯高地鐵路（The Welsh Highland Railway）是英國最長的遺產鐵路，長達25英哩[19]（約40公里，圖6）。而尤其以費斯廷約格鐵路（Ffestiniog Railway）路段風景最為壯觀，該鐵道於1832年首度舖設，原為運送採石場礦石的產業鐵道，是世界上現存最古老的窄軌（1英尺11 1/2英寸，597公釐）鐵路路線，也是最悠久的鐵路公司，共有三輛超過150年歷史的蒸汽動力機車運行於此，並於2014獲得英國鐵道遺產的最高榮譽，「國家鐵道遺產獎（National Railway Heritage Awards）」[20]。在1870年引進蒸汽動力機車前，該鐵道是以馬匹拖運滿載礦石的貨車至波斯馬多格港（Porthmadog）。1920年代，由於石板產業被新的建材與技術取代而日益衰落，該路線也面臨新興產業鐵道路線競爭，轉型為於夏令時節，提供遊客觀光的鐵道運輸服務。然而，第二次世界大戰期間，夏季旅遊被迫中斷，戰後旅遊市場也未如預期般回復，加以公路交通的開闢，在便利性與成本的考量採石場也捨棄了鐵道運輸。在此接二連三的打擊之下，1946年費斯廷約格鐵路全線關閉。直到1950年代初，「費斯廷約格鐵路信託（the Ffestiniog Railway Trust）」成立，致力於此遺產鐵路保存與恢復行駛，並在1955年順利重啟部分路段，並協助費斯廷約格鐵路公司逐步回復全線運作。1962年此信託進行了一個大膽的鐵道路線興建計畫，將在杜爾特（Dduallt）山區增建一段環狀路線，連結原有的遺產鐵路，為實現理想與擴大號召，進而於1964年改組為「費斯廷約格與威爾斯高地鐵路信託（The Ffestiniog and Welsh Highland Railways Trust, F&WHR Trust）」。逐一克服人力資源、物力資金的挑戰，甚至該路段土地所有權屬於他人，他們仍在大量志工的投入、貸款與倡議之下，獲得土地轉贈，最終在1978年完成該路段的啟用。往後鐵道路線復駛工作持續進行著，在1983年4月30日，隨著布萊諾費斯廷格（Blaenau Ffestiniog）車站的重新開放，也代表著費斯廷約格遺產鐵路的全線復駛達成。

「費斯廷約格鐵路信託」秉持著「鐵道事業從未止息（Railways are never ‘finished’）[22]」的信念，全線復駛對他們來說，不是結束而是新挑戰的開始。大環境經濟的不景氣與廉價海外旅遊的興起，衝擊著遺產鐵路的觀光市場。同時，全線開通以及動力機車燃料價格的波動，也象徵著營運成本的上升。為提升旅遊服務品質，各項公共服務設施、動力機車、車廂、鐵道信號系統都需要進行升級與現代化，甚至是旅館住宿與餐飲產業都納入營運範疇，以符合遊客期待與提升營運效率。自1980年代末起，一系列的創新計畫不斷地推動費斯廷約格遺產鐵路活化的進展，包括引進鐵路平交道與售票的自動化系統、重新粉刷蒸汽動力機車/車廂、整建鐵道周邊環境與車站休憩公園，更積極開發、升級經典蒸汽動力機車頭的配備與性能。鐵道遺產保存工作的關注也是重點，例如建造於1886年的第一代費爾利式雙向（Double Fairlie）蒸汽動力機車—李文斯頓·湯普森號（Livingston Thompson），於1988年修復完成後移置約克國家鐵道博物館長期展示，同型號第二代，建造於1979年的梅里奧尼思伯爵（Earl of Merioneth）號則於今年4月8日完成期最後一段於費斯廷約格鐵路的載客服務後（圖7），正式退役[23]。相關的鐵道文物修復計畫仍持續進行著，在針對舊機組汰舊換新之時，也確保淘汰的動力機車得以最好的狀態作為鐵道遺產展示。目前費斯廷約格遺產鐵路正與威爾斯高地鐵路進行整合，創建一個長達40英哩的遺產鐵路網絡。



費斯廷約格鐵路
威爾斯高地鐵路
圖6 費斯廷約格鐵路與威爾斯高地鐵路路線圖[21]

圖7 費爾利式雙向蒸汽動力機車—梅里奧尼思伯爵號[24]

[19] Festiniog Railway Co. http://www.festrail.co.uk/
[20] http://nrha.org.uk/ffestiniog-award-marked/
[21] The Heritage Railways & Great Little Trains of Wales. (http://rails.wales/maps/whr-maps.php)
[22] Ffestiniog and Welsh Highland Railways Trust. http://www.festrail.co.uk/trust.htm
[23] The Ffestiniog Railway Society , http://www.ffestiniograilway.org.uk/
[24] 圖片來源：Alan Wilson (2013), https://de.wikipedia.org/wiki/FR_%E2%80%93_Earl_of_Merioneth

儘管費斯廷約格遺產鐵路和威爾斯高地鐵路的結合，讓該網絡由13英哩擴大到近40英哩，成為英國最長的遺產鐵路，這也打開了新的挑戰和機遇。由於1940年代的蕭條，以及早期的遺產鐵路復駛、擴展的投資，2003年費斯廷約格鐵路公司負債仍有一百七十五萬英鎊，但在遺產鐵路觀光的活化與創新經營策略的努力下，2010年僅餘五十八萬英鎊尚未償還，所有遺產鐵路的收入皆用以維繫、修復鐵道之用。由於費斯廷約格和威爾斯高地鐵路網絡的結合，使費斯廷約格鐵路公司成為在該地區最大的雇主之一，合併後的遺產鐵路，從每年一百四十五萬英鎊，躍升至每年超過四百萬英鎊的營業額，估計每年回饋到當地經濟的價值，具有超過一千萬英鎊的貢獻，也為當地創造了約400個的工作機會（Festiniog Railway Co., 2010a）。

2010年「費斯廷約格與威爾斯高地鐵路五階段發展報告（Funding the Ffestiniog & Welsh Highland Railways Phase 5）」，羅列出下一個十年的發展策略與實踐，包括（Festiniog Railway Co., 2010b）：

（一）各車站的重建、提供遊客舒適性與商業空間：包括費斯廷約格與威爾斯高原鐵道的轉運總站升級與擴建，鐵道沿線主要車站與中繼站的重建與整修工作。

（二）動力機車與車廂車棚的擴建：隨著遺產鐵路網絡的擴張，鐵道車隊編制也將擴大，需要新的車棚與養護空間。

（三）新式車廂、動力機車的設計與製造：再經典的車廂也需要創新，在保留懷舊風韻的同時，融入創新的設計將帶給重遊旅客或新遊客全新的體驗，內裝設施的升級也讓遊客舒適度愈加提升。同時，新式柴油動力機車的加入車隊，將提供多元運輸服務的選擇。

（四）歷史建築的保存與修復：百年的產業與城鎮發展史，在鐵道沿線留下許多歷史建築，這些建築遺產也同樣具備文化資產的代表性，無論是轉型為社區中心或志工培訓基地，都將有助於鐵道遺產的永續發展。

（五）戶外機械工程中心：隨著日益增加的遊客與運輸量，運輸工具的養護與維修更是格外重要，工程中心的興建將確保遺產鐵路運作的完善與安全性。

（六）鐵道信號系統更新：費斯廷約格與威爾斯高原鐵道網路的合併，將鐵道信號系統標準化亦是必要工程之一，以確保運輸路線銜接與訊息傳遞的即時與準確。

上述十年計畫的工作，預計花費超過八百萬英鎊，儘管看似龐大的預算壓力，費斯廷約格鐵路公司卻顯得信心十足。其對外公開募款說明書「讓我們把工作做完：費斯廷約格與威爾斯高地鐵路未來永續發展（Let's Finish the Job: To Make the Ffestiniog & Welsh Highland Railways Sustainable into the Future）」（Festiniog Railway Co., 2014）中提及，在過去十年陸續完成的計畫花費，至今已累積達兩千八百萬英鎊，2010年的五階段發展計畫，也在兩年內達成一百萬英鎊的募資。關於志工高齡化的因應措施，該公司除了透過前述志工培訓基地的人才養成，更進一步地橫向連結「費斯廷約格鐵路學會」（Ffestiniog Railway Society）與「威爾斯高地鐵道學會」（Welsh Highland Railway Society）的志工團體，發揮一加一大於二的綜效，不僅多元化志工的組成，亦獲得開發潛在志工的機會。由費斯廷約格遺產鐵路的案例觀察，對於遺產鐵路的保存與經營而言，明確的發展策略是必要的，透過事前的規劃與定期的評估，在創造觀光效益之餘，始能夠因應財務與人力上的資源需求，適時地調整與應變，使得鐵道運作得以永續，遺產價值得以傳承。

結語

英國擁有世界上歷史最悠久的鐵路網絡，其傑出之普世遺產價值是無庸置疑的。1812年世界上第一輛商業蒸汽火車—薩拉曼卡號（Salamanca）正式行駛於英國西約克郡，迄今已逾二個世紀，隨著鐵道遺產保存的熱絡，英國遺產鐵路不僅是重要的觀光旅遊景點，更是象徵國家榮耀與輝煌的，重新喚起人們的歷史記憶與思古情懷。2015年，關閉47年的「韋弗利線」正式復駛，並將行駛該路線的「福萊納66528 動力機車」（Freightliner loco, number 66528）以當年領導鐵道保存運動的Madge Elliot女士命名，以象徵鐵道保存運動的動人歷史與平權意義。

如今英國鐵道遺產的保存與體驗是如此的理所當然，半世紀前的紛擾恍若隔世。面對與時俱進的遺產管理與政治、社經衝擊，費斯廷約格遺產鐵路勇於嘗試的再利用與創新策略，成功地將百年的鐵道文化資產延續至今。英國鐵道遺產的經營，奠基於將國家榮耀、社會認同與個人生活經驗緊密結合，成功轉型文化觀光。然而，面對跨世紀的大眾文化消費型態的遞嬗，民間力量的堅持不懈與確保鐵道保存核心價值的彰顯，才是英國鐵道文化資產永續發展的關鍵。

參考文獻延伸閱讀資料

1. All Party Parliamentary Group (2013). Report on the value of heritage railways. London: APPG.
2. Brabham, P. (2013). *Barry: the history of the yard and its locomotives*. Hersham: Ian Allan Publishing.
3. British Transport Commission (1963). *The reshaping of British railways*. London: Her Majesty's Stationery Office.
4. Brown, J. (2017). *The Railway Preservation Revolution: A History of Britain's Heritage Railways*. Barnsley: Pen & Sword Books.
5. Daniel, John (2013). The Barry Scrapyard story, part 1. *The Great Western Archive*. http://www.greatwestern.org.uk/barry1.htm
6. Festiniog Railway Co. (2010a). *The Ffestiniog & Welsh Highland Railways: A Sustainable Future*. http://www.festrail.co.uk/ebrochures/pdf/sustainablefuture.pdf
7. Festiniog Railway Co. (2010b). *Funding the Ffestiniog & Welsh Highland Railways Phase 5*. http://phase5.org.uk/list-of-projects/
8. Festiniog Railway Co. (2014). *Let's Finish the Job: To make the Ffestiniog & Welsh Highland Railways Sustainable into the Future*. http://www.festrail.co.uk/ebrochures/pdf/diamondjubilee.pdf
9. Festiniog Railway Co. (2015). *In the top left hand corner of Wales*, Q3 2015. Porthmadog: F&WHR.
10. Historic England (2017). *Infrastructure: Transport - Listing Selection Guide*. (unpublished) https://historicengland.org.uk/
11. HRA, Heritage Railway Association (2010). Annual Report 2010. Kent: HRA.
12. HRA, Heritage Railway Association (2014). Annual Report 2014. Kent: HRA.
13. HRA, Heritage Railway Association (2015). Annual Report 2015. Kent: HRA.
14. HRA, Heritage Railway Association (2017). *Young Persons Volunteering on Heritage Railways*. (unpublished) https://www.hra.uk.com/
15. HRA, Heritage Railway Association (2017). *Statistics*. (unpublished) https://www.hra.uk.com/
16. Minnis, J. (2011). Britain's lost railways: the twentieth-century destruction of our finest railway architecture, London: Aurum Press.
17. Railway Heritage Committee (2013). *Railway Heritage Committee Final Report*. (unpublished) https://group.sciencemuseum.org.uk
18. RDG, Rail Delivery Group (2017). *Regenerating Britain's Railway Stations: A Six-point Plan*. (unpublished) https://www.raildelivery group.com/
19. SMG, the Science Museum Group (2017). *Railway Heritage Designation Advisory Board*. https://group.sciencemuseum.org.uk/about-us/railway-heritage-designation-advisory-board/
20. Wolmar, C. (2007). *Fire & Steam: a new history of the railways in Britain*. London: Atlantic Books.

致謝——特別感謝英國遺產鐵路協會 (HRA) Steve Wood先生與Bill Hillier先生，提供英國遺產鐵路相關統計數據與報告書。