

臺灣鐵道文化常設展

Taiwan's Railway Culture Permanent Exhibition



不同時期的客車貨車、票券等，成為不同時期民眾的記憶

羅婉瑜
Lo, Wan-Yu

國立臺灣博物館展示企劃組
Exhibition and Planning Department, National Taiwan Museum

揭幕

國立臺灣博物館北門館，古蹟名稱爲「臺灣總督府交通局鐵道部」（簡稱鐵道部），位於臺北府城北門西北街廓，座落位置涵蓋部分清代劉銘傳時代建設的機器局。機器局在當時即作爲製造機械、修理火車的基地，至日本時期日人接管後，逐漸擴張修築改爲鐵道部用地，二戰後則爲交通部臺灣鐵路管理局（簡稱臺鐵局）。北門館所在位置歷經三個不同的政權，因應內部與外在不同需求的擴增改建或是縮減修築，長期帶領著全臺灣鐵路發展，直至臺鐵局於 1989 年前後陸續將人員遷入位於臺北車站的辦公空間，建築群乃至整個園區才放下此大任，取而代之的是將於

西元 2020 年以嶄新面貌，作爲國立臺灣博物館系統之一的「北門館（原鐵道部）」，以臺灣現代性博物館之姿，重生於臺灣民衆的面前。

「臺灣現代性」一詞疊加了歷史的時間以及社會發展中不同的環節，由於每個環節總是相互影響著，若要探討，絕非透過一個展覽就能完全了解，臺博館期待北門館成爲一個述說「臺灣現代性」的大型劇場，陸續上演臺灣現代化過程一齣又一齣的故事，本常設展將呈現臺灣邁向現代性重要啟程中關鍵之一，專屬臺灣「鐵道的故事」。

開場：臺灣鐵道發展

臺灣的鐵路從十九世紀末開始，由劉銘傳主持建設從基隆到臺北的路段，後續由繼任者主導建設鐵路延伸至新竹路段，但建設期間面臨許多問題，如經費、隧道開鑿工程、技師與工人、工兵之間不協調等，不僅讓工程延宕多時，導致這條清代鐵路天生即品質不佳，後續營運期間誤點脫班是常有的事，也無專業管理體制。例如當時臺灣官員胡傳（鐵花）於 1892 年欲於桃園搭火車返臺北時，卻等不到火車，只好於隔日一早再來車站搭乘火車，被耽擱至少半日時間。清代鐵路雖爲人詬病不少，但確實是臺灣邁向現代化的起步之一。

日本在明治維新時，認知國家發展要追上西方列強腳步，需多方面進行改革，包含在交通建設上，應要跟隨屬於當時世界潮流的鐵道建設；甲午戰爭後，日本接管臺灣，體認鐵路在統治與交通上的重要性，例如鐵路是當時可大量運送軍力、物資最快的工具，便著手進行既有鐵路調查，展開鐵路改線及修築，亦新建從南部打狗（高雄）至臺南的鐵路。另外因清代鐵路路段坡



講述在不同時期的臺灣社會背景之下，與鐵道發展相互影響的關係

度及曲度過大，便將鐵路路線加以修改，原通行新莊的鐵路改往板橋，也影響兩地日後的聚落發展。

當時的鐵路雖然經過日人改線修築新建，營運上步入穩定，但仍是清代鐵路路線所到範圍；首任總督樺山資紀宣布縱貫線爲治臺要務之一後，隨展開全臺的路線勘查，更於 1897 年進行遠期計畫，即環島鐵路的路線探勘，日人不僅爲軍需必須盡快興築南北縱貫線，更有東西向連結以完成全島交通網的長遠目標。日後，

因滯貨事件而生的海線，躍身取代原有山線路段為縱貫線，加上南進興建屏東線、東部幹線的臺東線、為輸出宜蘭物資的宜蘭線，已可見環島路線的雛形。

在二戰後，國民政府來臺，包含鐵路在內的各項建設，常因戰後物資缺乏、人為破壞偷竊、內部人員震盪、社會秩序混亂，以及來臺官員亦不了解臺灣鐵路等諸多問題而運作不良。隨著政局逐漸穩定後，過了很久才逐漸完成鐵道的修復，並將連結臺東線的北迴線，和將環島路線實現的南迴線興築完成。

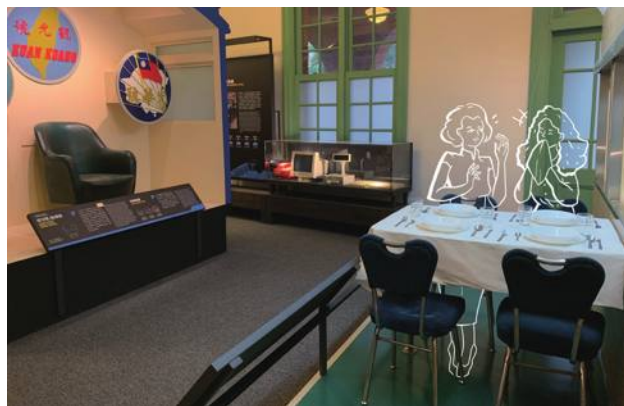
中場：鐵道與生活

鐵路的延伸，也帶動了觀光產業，讓人們可以快速地跨越地域限制，移動到各地參訪，到想要去的地方，見識到當地的名勝，也許是煙霧裊裊的溫泉、也許是廣闊的大海，或是綠意盎然的山。鐵路也讓地域性的祭典成為全島性的大型活動，如臺北霞海城隍廟，便因鐵道帶來人潮，《臺灣日日新報》於1913年曾有一篇提到「日日北上列車滿載，稻艚旅館幾無處容身，市上行人十倍百倍平日」。此外臺灣各地也陸續出現展覽會，鐵路也扮演著重要的運輸角色，如1953年的「始政四十周年博覽會」，當時鐵道部加派班次，以運輸人潮，《臺灣日日新報》更刊載鐵道部蒐集舊報紙以鋪地供乘坐之消息，說明了博覽會人潮多數從外地並搭乘火車而來（王志弘，2010）。不管是日本時期鐵道部為觀光而生的新北投線，或是二戰後的臺灣鐵路管理局，均著力於提升列車舒適度、服務品質，讓鐵路旅遊成為民衆生活經驗一部分。

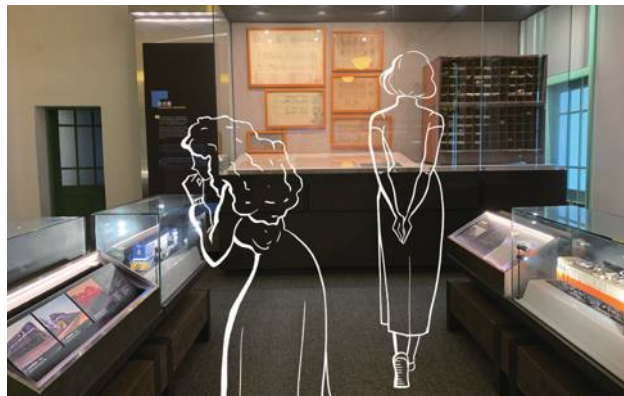
而鐵道本身也是多數人生活中的樂趣，像是各式各樣的車票與時刻表、具有紀念意義的戳印、不同造型風格的車站建築、不斷演進的動力車與客貨車等，在收集或拍攝過程中，獲得蒐集

除了主要的幹線以外，日本時期為貨運、產業而生的各個支線與產業鐵道，今日雖需求量降低，當時風光已不在，但隨著路線地域的不同，有著豐富且獨特的在地風貌，多數轉型為觀光鐵路或是鐵馬道。

科技不斷進步以及社會快速變遷，因應不同需求的鐵路運輸模式也陸續出現，像是讓臺北與高雄之間距離只要短短90分鐘就可以到達的高鐵，以及穿梭於城市之中的捷運、輕軌，一次又一次的改變臺灣這片土地上的人們對於空間地理的想像，也影響人們的生活型態。

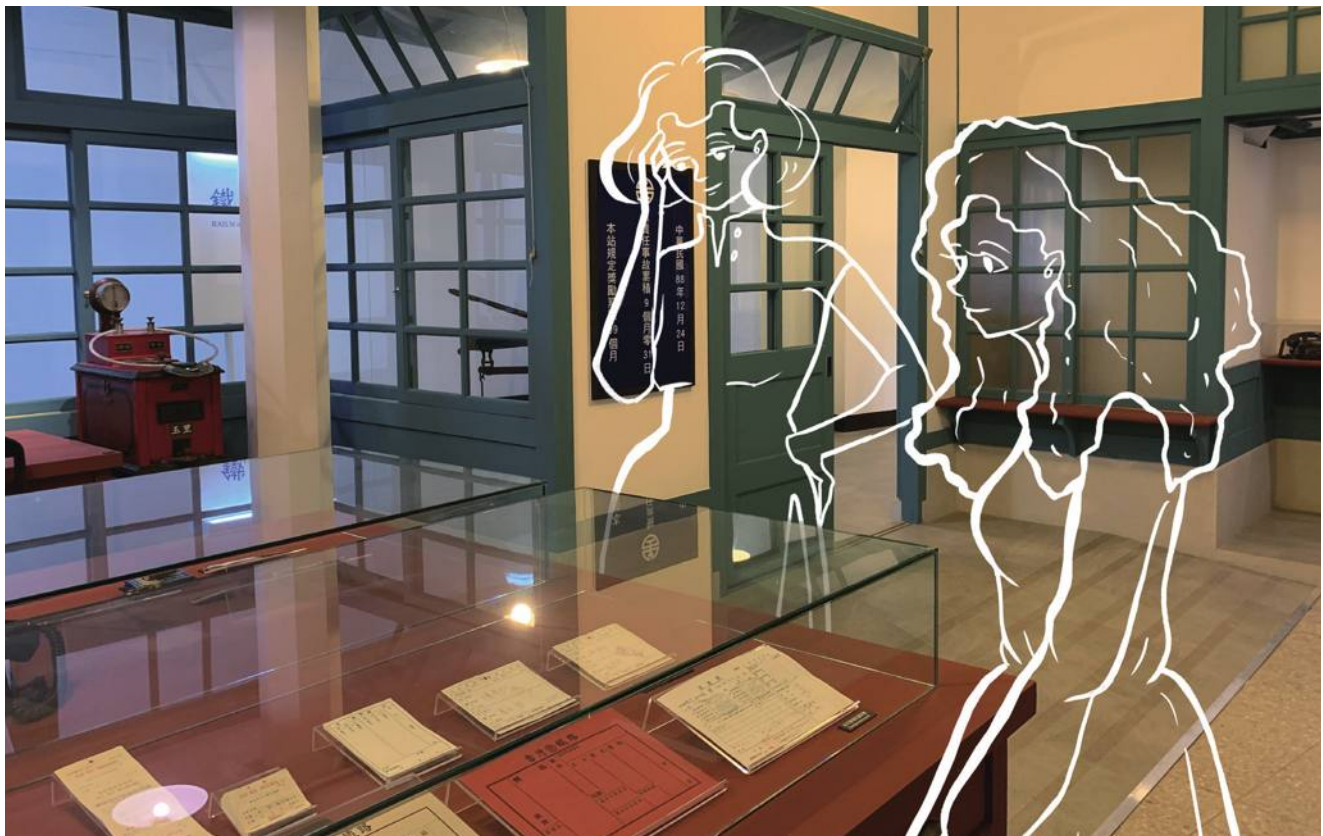


高雅的銘傳號座椅以及頗具流線型線條的餐車椅，都反映不同時代的設計風格



不同時期的動力車，除了牽引客車貨車前進外，更牽引著屬於不同時代的臺灣民眾回憶

的樂趣。也有許多創作者於搭乘火車時，將感受到的事情或是抒發著對於思念、離別、重逢等情感，轉化為現今我們熟知的歌曲、電視劇、電影、畫作、文學等，讓與我們生活息息相關的鐵道以另一種形式呈現在我們面前。



透過車站站體與聲音讓觀眾可以透過情境，體驗身歷其境的展示

終幕與待續：鐵道與現代性的反思

1908 年縱貫線的開通，讓臺灣西部各地物產發展趨於快速成長，連帶影響區域的發展。由於運輸方式改變，西部沿海臨近港口因海運業蓬勃的區域逐漸式微，基隆、打狗二港迅速發展並成為臺灣最大進出口港埠，形成南北兩端港埠體制，城鎮中臨近鐵路火車站的區域開始迅速發展，縱貫線要站成了人口與貨物的集散地，而就學、就業、洽公、集會頻率變高，也讓各地資訊快速流通普及，促成鄉鎮之間的交流和發展。

鐵道帶來的不僅是空間上的改變，時間對於人們的意義也產生變化。鐘錶傳入最早可追尋到十九世紀末，但大多僅限於傳教士、上流人士，而鐵道的火車到站時刻，則是讓時間、守時觀念在臺灣迅速普及的原因之一，改變臺灣民衆日出而作、日落而息的觀念。

鐵路不僅影響臺灣這座島嶼的地方區域、經濟、資源開發、人口流動、資訊互通等多個面向，且歷經三個政權的臺灣這座島嶼，從鐵路發展歷史過程中，亦可窺見當時鐵路與社會、經濟、政治變化，是如何相互影響。鐵道是臺灣邁向現代化的一個重要環節，誠摯地邀請讀者們來到北門館，親身感受鐵道在臺灣的故事，以及它又如何影響臺灣現代化的發展。

推薦閱讀

- 1 洪致文、古庭維 (2014)。百年輪轉・臺灣鐵路。臺北：國立臺灣博物館。
- 2 林秀澧、高名孝執行主編 (2015)。計劃城事：戰後臺北都市發展歷程。臺北：田園城市文化事業有限公司。
- 3 戴寶村、蔡承豪 (2009)。縱貫環島・臺灣鐵道。臺北：國立臺灣博物館。
- 4 國立臺灣博物館 (2010)。世紀臺博・近代臺灣。臺北：國立臺灣博物館。
- 5 王志弘、沈孟穎、黃淑媛、陳麗安、朱政騏 (2010)。臺灣現代性博物館展示資源研究：臺博系統調查研究叢書 13。臺北：國立臺灣博物館。