

流動的時間片段 —— 「鐵道動態模型常設展」 1910-1980 年代場景設定

On Board to the Past:

Taiwan Railway Model Layout Diorama Exhibition: 1910s-1980s

洪煒茜

Hung, Wei-Chien

國立臺灣博物館展示企劃組

Exhibition and Planning Department, National Taiwan Museum

臺灣鐵路自清代末期初建於北部、日本時期路網擴張串連，再至戰後隨著火車動力科技演變，由蒸汽機車、內燃機車至現今的電力機車，火車的出現，帶給臺灣人對於「速度」的全新體驗。臺灣鐵路縱貫線自日本時期 1908 年通車後，基隆直通高雄可於一日內抵達，對比於火車出現前，臺灣南、北交通以航運為主，縱貫線鐵路通車後改變臺灣人對於南、北地理空間、交通時間的感知。

鐵路建設帶動臺灣鐵路沿線新興城鎮崛起，時至今日，鐵路沿線經過之城鎮空間紋理發展也深受影響，臺北城北門外周邊空間因清代鐵路建設之關係，為日後百年周邊空間發展產生決定性作用，至今日此區域仍是臺北火車、捷運、高鐵、公路運輸等交通集散地。

清代鐵路於 1893 年完成基隆經臺北至新竹路段，此時期臺北南下新竹路段，是先北上跨越淡水河後，經海山口（現今新莊）再接續往南。臺北往基隆方向，經南港、水返腳（現今汐止）、八堵等到達基隆。

清代時期所稱之廣義的第一代「臺北車站」，位於北門城外與大稻埕之間，約是現今臺北市立聯合醫院中興院區周邊。此時期臺北仍以大稻埕及艋舺為主要人口居住活動區域，臺北城的城內則是官署設施為多，其餘土地多為未開發之區域。夾在大稻埕、艋舺及臺北城北門城之間，鄰近既有發展區域、靠近淡水河擁有河運之便且尚未開發的北門城外周邊，便是清代末期各項現代化設施的擇址之地。比鐵路建設再早些完成，以製造彈藥為主的現代化工廠「機器局」（成立於 1885 年）亦是完工於此，同時在清代鐵路完成後也擔負部分修理火車車輛的業務。





圖1 臺北及大稻埕、艋舺略圖（局部），1895年。

圖中紅白間隔線條為當時的鐵道路線，「停車場」即為當時的臺北車站，車站北側為大稻埕、南側為機器局

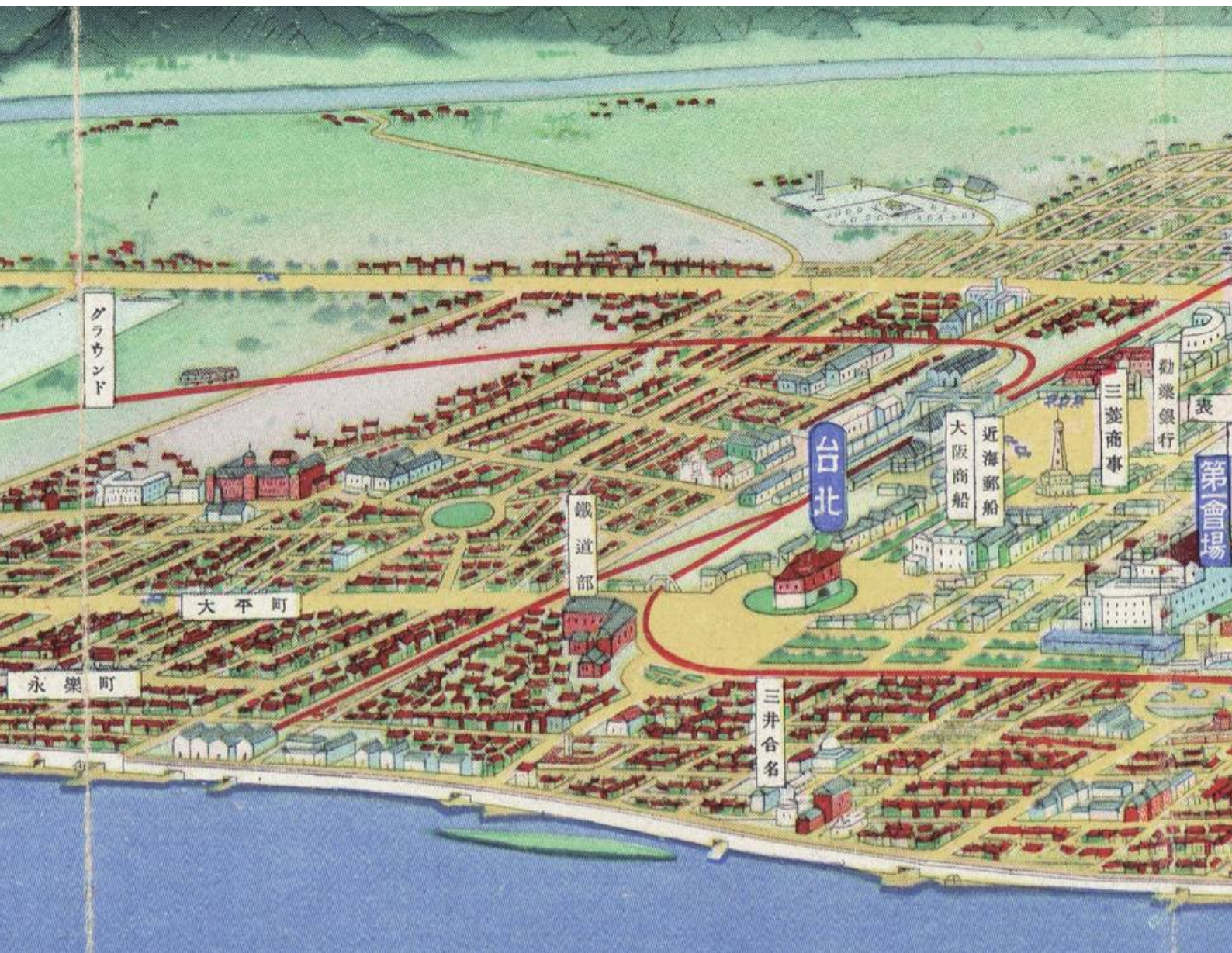
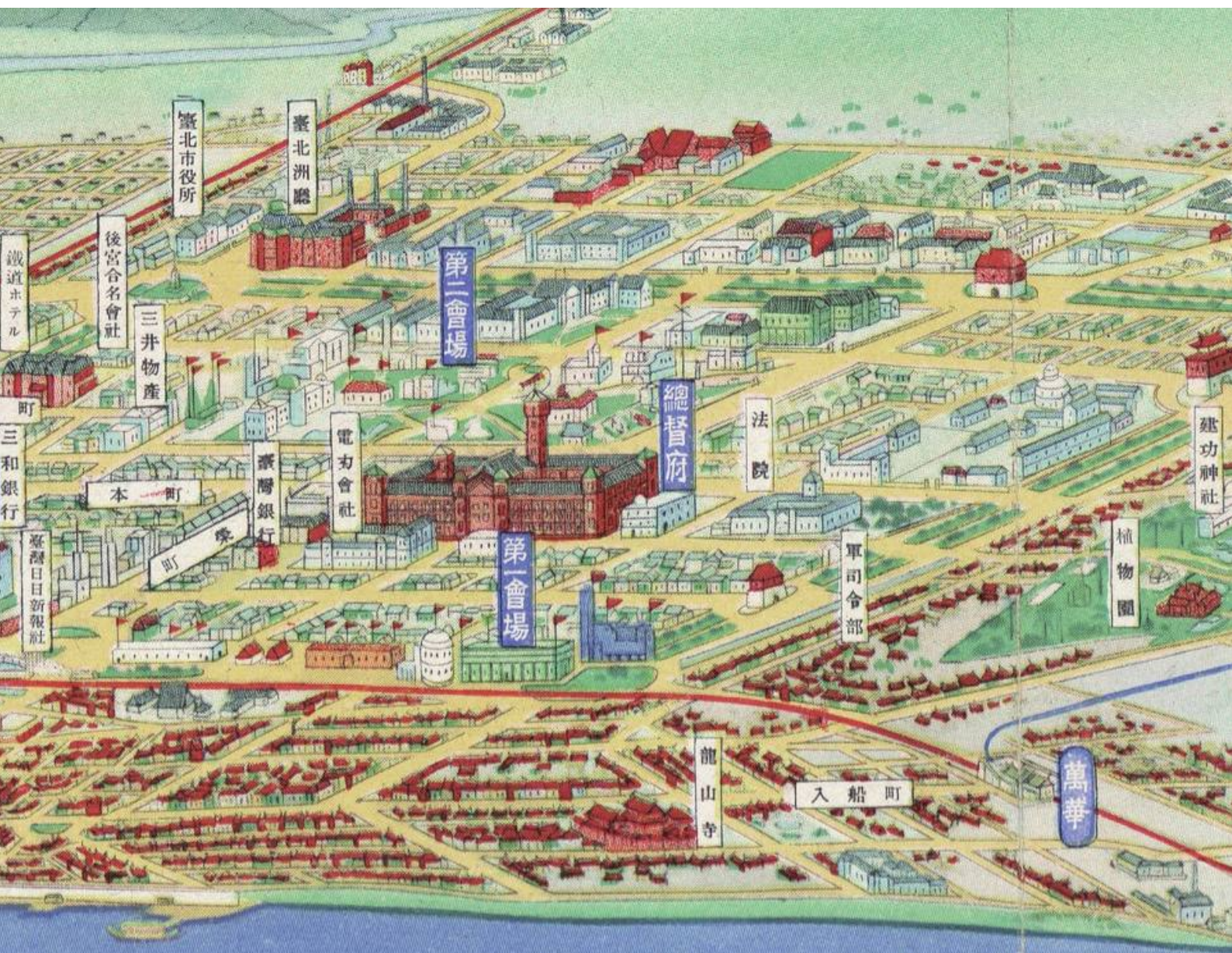


圖 2 始政 40 周年紀念臺北市鳥瞰圖（局部），1935 年。圖中紅色實線即為當時鐵道路線，火車行經北門時須繞行一個大彎



日本時期之初，總督府爲了有效地統治臺灣，積極勘查並改善清代鐵路路線的缺陷，並規畫縱貫線及環島鐵路路線調查。北門城外周邊及「機器局」因鄰近鐵道路線而成為鐵道相關辦公廳舍（國定古蹟臺灣總督府交通局鐵道部，成立於1919年）、車輛組裝保養及修理廠區（臺北工場¹，成立於1900年）的選址位置。1908年，基隆至高雄的縱貫線鐵路通車，第二代臺北車站（1901年落成）位置改至現今臺北車站（1989年落成）西側門外側周邊區域。

臺北城區周邊的鐵道路線，基本承接了清代的路徑方向，其中影響現今臺北城區空間紋理最爲顯著的，是將臺北往南方向改線，由原本經海山口（現今新莊）改爲經枋橋（現今板橋），同時，臺北城城牆配合市區改正計畫而拆除，改造爲寬廣的「三線道」，自此之後南下的火車，自臺北車站發車，經臺北城北門旁繞行一個大彎進入「三線道」後，一路向南，此一火車軌道路徑及周邊生活經驗，將一直延續至戰後1980年代末期臺北鐵路完成地下化之前。

¹ 本文所提「臺北工場」（Taipei workshop），於1900年成立。



圖 3 臺北市舊航照影像（局部），1974 年。
可由北門、車站廣場、月台軌道、扇形車庫、客運西站、國立臺灣博物館等對應出相對位置

戰後，鐵路路線基本上承接日本時期使用，臺北車站繼續沿用，鐵路沿線變動幅度亦有限，車站周邊則因人口增加、建設日益發達等影響，建築及商業活動越發密集。車站除了提供人客、貨物等火車運輸外，亦為公路交通運輸的樞紐。鄰近日本時期所改建的「三線道」——中華路沿鐵

路路徑旁，於 1961 年興築「中華商場」，是人潮活絡的商業熱區。臺北車站周邊火車、公車巴士、私家車等各式交通工具匯流，密集的人潮流動，為了降低臺北車站周邊交通受鐵路平交道影響堵塞情形，興建「高架化」交通橋樑或「地下化」人行設施則是此階段一項顯著的都會生活風貌。

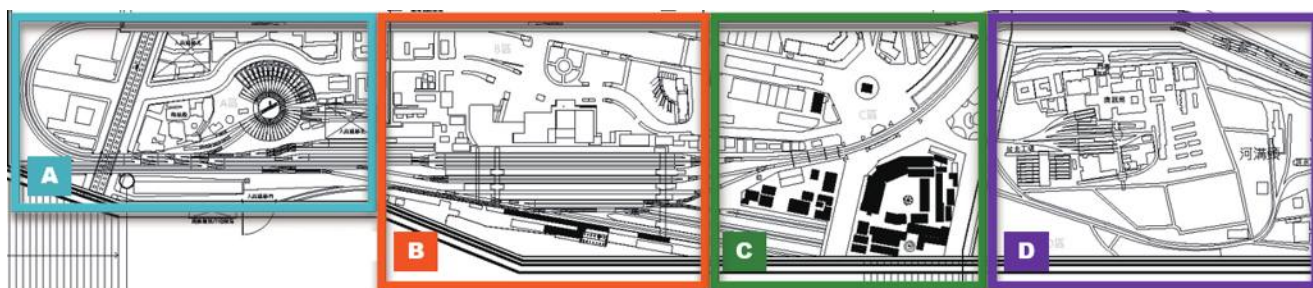


圖 4 模型場景配置圖：A~C，臺北車站及周邊，D，臺北工場與機器局建築

1970 至 1980 年代是臺灣縱貫線鐵路系統的轉捩點，同時也是末代蒸汽火車行駛的時代，亦是火車動力自柴油系統導入電氣化的交界，臺北城區也即將面臨鐵路地下化的巨大轉變。在臺博

館北門館「鐵道動態模型常設展」中，選定 1910 年代臺北工場與機器局建築、1970 至 1980 年代臺北車站站區周邊為核心，以微縮比例 1/80 的模型場景，呈現臺北鐵路沿線過往的風華記憶。

1910年代

臺北工場與機器局建築

此區為呈現清代鐵路路徑，設定範圍約位於現今臺北市塔城街及其以西與忠孝西路交接的街廓，清代時期 1885 年「機器局」設立於此。日本時期初期，「機器局」北側改作為「臺北砲兵工廠」，後因部分空間借用作為鐵路火車修繕廠房，於 1900 年「臺北工場」正式成立後，專作車輛修理業務；南側則做為當時臺灣總督府交通局鐵道部使用，直至 1919 年鐵道部廳舍完成後。1908 年縱貫線鐵路通車後火車車輛修理業務倍增，「臺北工場」於 1909 至 1910 年向東側擴大廠區。

模型場景製作參考基準年代即選定日本時期初期 1910 年代，當時於此尚可見還未被拆除的「機器局」臺灣少見的江南式山牆中國傳統合院



圖 6 臺北工場與機器局建築場景模型局部視角

建築，亦可見已新建完成的洋式磚造車輛修理工場及塗工場等「臺北工場」廠房，同時也呈現清代末期鐵路路線，及鄰近淡水河之伐木局，呈現新舊年代交接的片段。



圖 5 臺北工場與機器局建築模型場景全貌

1970 — 1980 年代 臺北車站及周邊

此區鐵路路徑紋理源自於清代，於日本時期確立，周邊空間變化歷經百年來發展具有不同時期的特徵，尤其在 1989 年鐵路地下化完工以後，鐵路沿線、建築風貌及源自清代、日本時期的城市空間紋理有著更劇烈的改變、甚至是消逝。選定模型場景製作參考年代，可概論為臺北

鐵路地下化以前、火車還在路面上行駛的時代，呈現這段時期各式的建築、鐵道與都會生活記憶。為擷取更細緻的模型場景製作年代區段，依參考文獻或重要記憶的建築年代作為主軸，因此又可再細分為三個分區—復興橋及扇形車庫、臺北車站及月台、鐵道部及北門周邊。

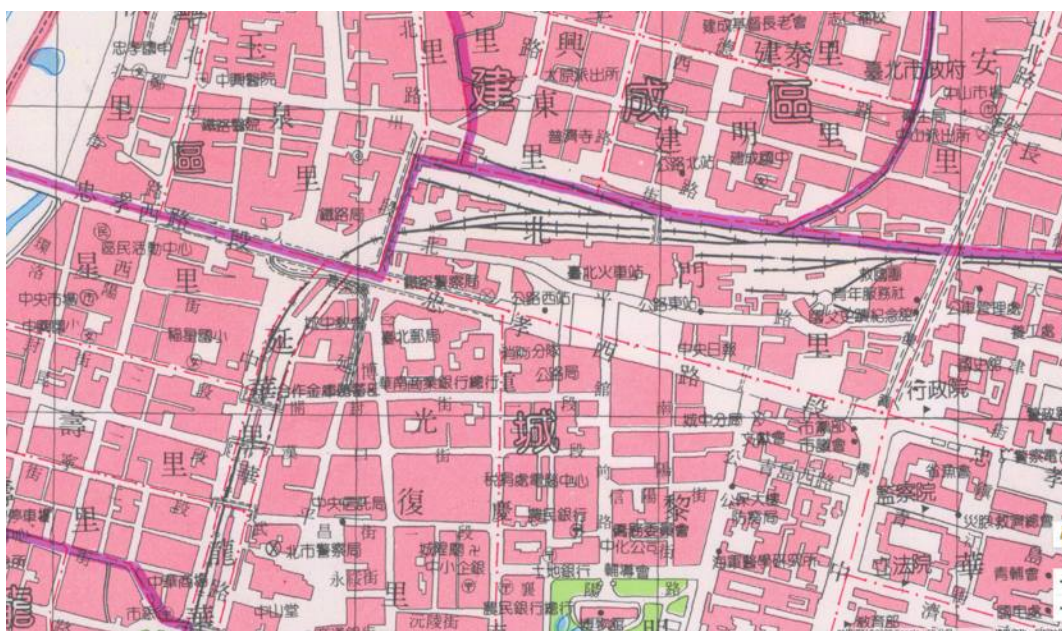


圖 7 臺北市行政區域圖（局部），1983 年。參考歷史地圖，選定各分區主要建築作為場景模型製作考證基準

復興橋及扇形車庫

「復興橋」竣工於 1955 年並於 1995 年拆除，是為解決鐵路平交道與中山北路車流堵塞之高架橋；鄰近之「國父史蹟紀念館」於 1985 年因其位於鐵路地下化工程隧道正上方而拆移重建；扇形車庫則歷經日本時期建成及戰後增建，使用約至 1985 年以後配合鐵路地下化及新建臺北車站工程拆除。因此，在此區的模型場景製作上，以復興橋及扇形車庫為主要特徵建築，製作參考基準年代則約以「國父史蹟紀念館」最終拆移前的 1985 年為參考基準。



圖 8 復興橋、國父史蹟紀念館（涼亭的位置）、扇形車庫



圖 9 車站月台、客運西站、人行天橋

臺北車站及月台區

臺北車站及月台區，以車站一第三代臺北車站（1941 年落成）主體為核心，模型場景製作參考年代則以第四、五及六月台增建完成年代 1980 年為主要基準，至 1988 年後站隨淡水線停用為止。

此區製作樣態雖單純，但因早期車站內部照片記錄較少而有所侷限，照片考證以報系資料庫為多，輔以各年代空照圖對應相對站內附屬建築及軌道路線，屬考證及推測不易的部分，且需多方考證各個月台棚架細節、天橋連通道形式及樣貌；站前廣場噴水池、客運西站，以及因應站前人流車流交錯的人行天橋及人行地下道等，則是因屬外部的活動空間，相對有較多的參考資源可以對應。同時，也以壁畫方式呈現自日本時期至第三代臺北車站拆除前、車站站前獨有的館前路博物館端景。



圖 10 站前廣場、博物館端景、人行地下道



圖 11 行車視角的月台細節

鐵道部及北門周邊

鐵道部及北門周邊是屬於較多現存法定文化資產或生活記憶空間的區域，重要建築或歷史空間多樣。以清代北門為核心，環繞著日本時期興建之鐵道部、郵局、三井倉庫等，以及戰後興建的中華商場、北門高架橋、鐵路警察局等。自清代 1884 年完工的臺北城「北門」，是本區至今仍存在的指標建築，而北門高架橋於 1976 開工興建至 1978 年完工，於 2016 年拆除。

在場景模型設計上，若完整呈現北門高架橋則會阻擋「北門」的觀展視角，因此在製作時選擇以興建中為樣態，選定以北門高架橋的興建年代 1976 至 1978 年為模型場景參考年代基準，也增添模型場景的故事元素。

本展覽策展以臺北空間紋理、鐵道路線之歷史脈絡發展梳理，對應場景模型設計製作，透過設定場景分區內的重要建築或歷史空間出現之年代細節考據，呈現過往流動的時間片段，而非固定的某個年代斷點，表現 2 段時代最豐富的建築樣態與生活記憶。

模型場景可視為平面地圖立體化的成果，在展示設計上，改變平常閱覽地圖習慣之指北方位，將模型場景觀展視角改約以「由北往南」觀賞，將以往無法隨觸可及的月台及軌道區作



圖 12 郵局、北門、工程中的北門高架橋、三井倉庫、鐵道部廳舍



圖 13 光環境變化，列車行經中華商場及北門

為最靠近的觀展區，觀眾不僅可一覽建築空間型態的樣貌，同時亦可欣賞火車模型動態運轉及號誌燈號變換的情形。

在策展、製作至開展的過程中，也經歷三井倉庫遷移、北門高架橋拆除、鐵路警察局拆除等事件，無意間也替這些建築做了最後的模型紀錄。歷史空間作為辨識當代空間紋理發展的座標，縱使周邊物換星移，不同世代的人們仍以此標記著集體記憶，紀錄當代的我們從何而來，也替未來留下歷史印記。

鐵道動態模型常設展「臺灣平行線上的動力革命」：

模型比例尺 HO 1/80 scale，軌距 16.5mm gauge。

採用交流電的數位控制 DCC，使火車模型動態展示更為多元。



圖 14 復興橋至鐵道部軌道路線，左前可看見鐵路警察局

圖片來源

參考資料

1、2 國立臺灣博物館典藏。
3、7 中央研究院人社中心 GIS 專題中心 (2020). [online] 臺灣百年歷史地圖，其餘為作者編輯或自攝。

¹ 黃俊銘、俞怡萍、吳梅瑛 (2010)。臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃。臺北市：國立臺灣博物館。

² 黃俊銘、黃玉雨、顏淑華 (2010)。臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查計畫。臺北市：國立臺灣博物館。

³ 洪致文，古庭維 (2015)。百年輪轉·臺灣鐵道。臺北市：國立臺灣博物館。