

出國報告（出國類別：考察）

出席亞太遺產暨旅遊鐵道組織
（APHTRO）年會暨印度鐵道博物館
與遺產鐵路交流計畫

服務機關：國家鐵道博物館籌備處

姓名職稱：張庭肇聘用助理編審

派赴國家/地區：印度

出國期間：113年9月22日至30日

報告日期：113年10月24日

摘要

國家鐵道博物館籌備處係文化部於 108 年 8 月 15 日成立之四級機構，旨在推動國家鐵道博物館之籌設，秉持「以軟帶硬、組織先行」為理念，轉型活化國定古蹟「臺北機廠」。隨著鐵道文化研究資源的逐步累積，籌備處自 112 年起推動國際交流，已與位於日本埼玉的鐵道博物館締結交流合作協定，後續亦將拓展全球鐵道博物館交流網絡，構建一處「臺灣特色、亞洲領先、世界矚目」的鐵道博物館。

此次考察主要係拜會印度國鐵經營的鐵道博物館及大吉嶺喜馬拉雅鐵路，並代表臺灣就臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館之階段性成果，於亞太遺產暨旅遊鐵道組織（APHTRO）年會進行講演，獲各出席人員熱烈肯定及討論。印度的工業化歷程與鐵路密切相關，其對鐵道文化資產的重視，並不亞於歐美各地；本次考察及交流成果，除能回饋至鐵道博物館籌備處外，亦期能帶動全臺各地鐵道文化場域經營的開拓及深化。

關鍵字：鐵道博物館、館際交流、鐵道文化、保存鐵道

目錄

壹、	前言.....	1
一、	國內、外環境情勢分析	1
二、	與參訪主題相關之政策現況分析	2
三、	參訪緣由與目的	3
貳、	行程安排及參訪議題	6
一、	參訪行程	6
二、	參訪議題及內容	7
	（一）大吉嶺喜馬拉雅鐵路（Darjeeling Himalayan Railway）	7
	（二）國家鐵道博物館（National Rail Museum）	11
	（三）Rewari 保存蒸汽機車車庫（Rewari Heritage Steam Loco Shed）	14
	（四）交通遺產博物館（Heritage Transport Museum）	15
	（五）亞太遺產暨旅遊鐵道組織（APHTRO）年會	17
參、	參訪心得.....	20
一、	鐵道博物館建置過程中交通事業單位的參與	20
二、	鐵道文化的系統性保存	20
三、	鐵道文化作為產業遺產的國際連結潛力	21
肆、	建議事項.....	23
一、	鐵道博物館籌設應加強與交通事業單位的合作	23
二、	重視鐵道文化的系統性保存	23
三、	以鐵道文化作為國際連結的關鍵戰略	24

壹、前言

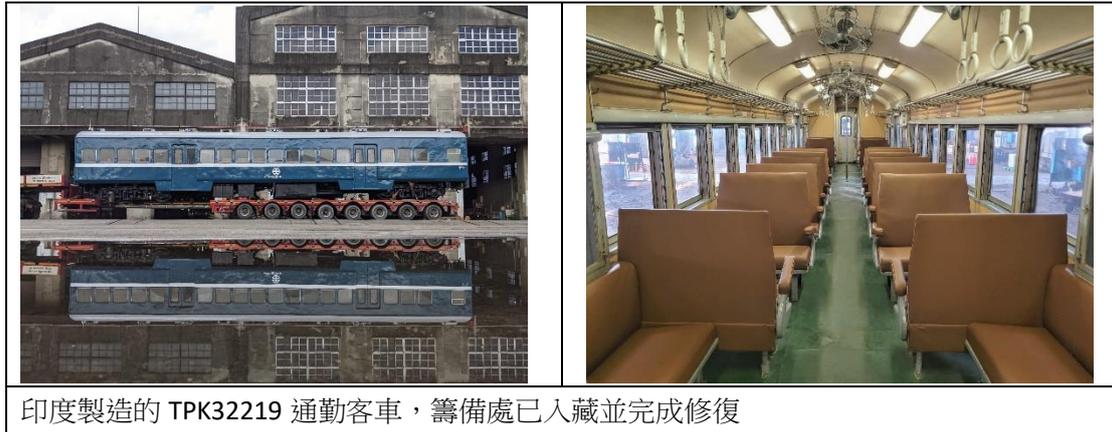
一、國內、外環境情勢分析

印度的鐵路發展，可回溯至 1830 年代，清奈地區即已設有貨運鐵路；1853 年，自孟買到塔那的鐵路通車載客營運，自此印度的鐵道網路即逐步擴展，惟初期皆係由私人企業建設、營運，軌距、車輛皆有不同，形塑了鐵道網路的多元樣貌。印度獨立後，政府推動鐵路國有化，統一軌距，並以分區的方式進行管理，截至目前，包括本次考察的大吉嶺登山鐵路及鐵道博物館，皆係由印度國鐵管理。

臺灣的鐵路網絡，自始即為政府經營，於 2024 年邁入公司化營運；在鐵路現代化的過程中，包括車站、路線、機廠、車輛，都有相當豐富的文化資產累積。臺北機廠位於臺北市首善之區，獲全區指定為國定古蹟，未來鐵道博物館的定位，不僅限於鐵路文物的典藏展示，更擴大到產業史、勞工文化、地方記憶等領域，惟鐵路車輛仍是相當關鍵的敘事載體，也是鐵道博物館的展示主軸。

印度在鐵路文化資產保存領域的理論及實務操作，相當純熟，以全球的尺度來看，皆相當領先。如此次參訪的大吉嶺喜馬拉雅鐵路，在 1999 年即登錄為世界遺產，為全世界第 2 條登錄為世界遺產的鐵路，甚至成為我國阿里山林業鐵路的保存典範。位於新德里的鐵道博物館，成立於 1977 年，也位於首都的首善之區，集結了印度全國最具代表性的各類鐵路車輛，並提供三種不同的乘車體驗，確為我國籌設鐵道博物館可參採之對象。

國家鐵道博物館的籌設，規劃結合依循場域脈絡修復的軌道系統，提供車輛動態展演及主題車輛輪展，將成為博物館營運後的最大特色及亮點。目前籌備處已入藏來自日本的臥鋪電車，以及來自泰國，在臺北機廠製造的守車，展現鐵道領域的全球化脈絡；同樣自臺鐵退役後即入藏於籌備處，承載著許多國民生活記憶的 TPK32219 通勤客車，則是自印度清奈的 Integral 客車工廠進口，記述了臺印雙方在鐵道領域的連結，可作為未來雙方鐵道文化交流的起點。



二、與參訪主題相關之政策現況分析

籌備處所在地「國定古蹟臺北機廠」為臺灣現存歷史最久且規模完整的鐵道車輛修製工廠，在建築歷史、修護技術、勞工文化、交通發展等方面都深具產業價值及歷史意義。2012 年底臺鐵遷出臺北機廠，2015 年 4 月全區 16.79 公頃指定為國定古蹟。此後，為完整保存機廠文化資產脈絡，2016 年行政院核定為期 10 年的「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館實施計畫」，並由文化部執行此公共建設計畫。2017 年，文化部先於內部成立「國家鐵道博物館籌備小組」之任務編組，啟動軟硬體籌備業務，2019 年 8 月籌備處正式掛牌運作。

臺北機廠修復活化係採「全區整備、分區修復、分期開放」模式推動，除逐步修復古蹟建築外，已入藏 84 輛館藏車輛，完成修復 55 輛，並執行檔案文物典藏、學術調查研究等計畫，以鐵道議題呈現對臺灣的政經影響、技術發展，探索人文及社會變遷的歷史，保存及詮釋經由鐵道人流、物流乘載的生活經驗、記憶與文化創作的多樣性，並與臺鐵一起合作推動典藏車輛修復，徵集典藏車以作為臺灣鐵道文化史、技術史的綜合載體，一方面傳承修復技術的遞嬗，近年來也透過鐵道與文化的策展，創新思考新的鐵道文化。

籌備處近年的軟體累積已初具成果，2023 年底配合臺灣文博會特別開放，對社會大眾宣傳博物館建置願景，10 天期間吸引逾 10 萬人次參觀。後續預計 2024 年完成園區北側區域空間整備，2025 年將常態開放柴電工場等展場，並於已修復之軌道進行車輛的動態運轉、定期換展，進而提供民眾乘車體驗。文化部預計 2027 年以行政法人組織型態，與交通部共同經營國家鐵道博物館，藉由軌道系統動態運轉及換展優勢，推廣鐵道文化價值，落實「活的鐵道博物館」

精神，打造臺北市中心的文化觀光新亮點，並進一步串連全國鐵道文化資源及場域。



國家鐵道博物館的規劃與建置係以尊重原有產業文化脈絡的前提下，將全區空間依各時期任務及態樣，賦予不同的博物館角色與功能，延續「鐵路工廠動態維修與演進的歷史」，以研究典藏為基礎，展示臺灣的鐵道史、文化現象與工業技術的相互影響，建立臺灣有形及無形鐵道文化資產保存維護及教育推廣的典範，延伸本土的鐵道發展脈絡，接軌國際交流與對話，建構「臺灣特色、亞洲領先、世界矚目」的鐵道博物館。

三、參訪緣由與目的

本次參訪係應亞太遺產暨旅遊鐵道組織（APHTRO）小田恭一主席之邀，調整 2024 年出國計畫，編列「出席亞太遺產暨旅遊鐵道組織（APHTRO）年會暨印度鐵道博物館與遺產鐵路交流計畫」報文化部核定，由行政室張庭肇聘用助理編審出訪，代表臺灣就臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館之階段性成果及展望，於組織年會上進行講演，並與各出席專家學者及印度國家鐵道博物館代表進行交流。

本次年會於印度國家鐵道博物館召開，由鐵道部本部（Railway Board）的文化資產總監（Executive Director Heritage）、鐵道博物館館長（Director）共同接待。年會另安排參訪世界遺產大吉嶺喜馬拉雅鐵路（Darjeeling Himalayan Railway）、國鐵經營的 Rewari 保存蒸汽機車車庫（Rewari Heritage Steam Loco Shed）、民間設立的交通遺產博物館（Heritage Transport Museum），以系統性保

存鐵道文化資產的視角，考察保存鐵路、機車車庫、交通博物館等不同型態的設施。

行政院在 2016 年提出「新南向政策推動計畫」，以經貿合作、人才交流、資源共享、區域鏈結為 4 大主軸推展與南亞、東南亞及紐澳國家的雙邊互動，文化部即加強推動與新南向國家的文化交流；又亞太遺產暨旅遊鐵道組織（APHTRO）的成員中，印度也是較積極參與的國家。從鐵道文化的國際交流觀之，2016 年，我國的阿里山林業鐵路即與印度的 3 條登山鐵路（其中包含大吉嶺登山鐵路）簽訂合作意向書，可見臺印雙方在鐵路沿革及社會脈絡的發展上，實為可彼此參照之對象；在鐵路文化保存上，應有繼續探索合作利基之價值。

	
國家鐵道博物館內設有展板介紹我國的阿里山林業鐵路	此次年會阿里山林業鐵路及文化資產管理處亦受邀以遠端方式講演保存情形

亞太遺產暨旅遊鐵道組織（APHTRO）與文化部文化資產局推動的「亞洲產業文化資產資訊平臺」（ANIH）有密切合作，參與成員皆對臺灣相當友好，曾於 2019 年在臺協辦「亞太鐵道遺產保存與實踐」田野學校，以阿里山林業鐵路之保存、維護與經營管理為範例，邀請各國鐵道文化資產保存青年工作者、研究者參與，建立交流合作網絡，以提升鐵道文化資產保存與活化知識，落實《里加憲章》精神。又印度在都市化的過程中，亦開始面臨產業遺產保存的課題，屬臺灣比較成熟的領域，雙方持續保持暢通的交流管道，期能促進雙方文化資產保存的多樣性。

在國家鐵道博物館的籌備過程中，籌備處已日益推動國際交流，向海內外民眾推廣鐵道博物館建置願景。2023 年籌備處與日本的鐵道博物館簽訂交流合作協定書後，已於 2024 年啟動合作策展，預計 2025 年於該館的特展室，以臺

日鐵道餐旅為主題推出首檔海外展覽。此外，亦曾於 2020 年在文化部於東京之駐外機構「臺灣文化中心」(台湾文化センター)，與該中心合辦「臺灣文化路徑—臺灣鐵道寫真展」；2024 年舉辦臺灣鐵路便當主題展，作為隔年度特展的前導展示，兩次皆吸引大批日本鐵道愛好者到場觀展，掀起一波熱潮。

鐵道文化是國際間的共同語言，又能乘載不同的社會變遷和生活記憶，不僅可以促進相互理解，也能呈現一國的文化多樣性。籌備處的策展成果，已讓國外許多專業人士看見我國的文化軟實力，稱許作為鐵道博物館，研究主題及展示手法相當嶄新，相信能夠走出不同的發展，不再侷限於傳統上鐵道博物館以車輛陳列為主體的型態。未來國家鐵道博物館將以此為利基點，繼續拓展與各國的合作交流，並將規劃參與或主辦相關鐵道博物館或交通博物館國際會議（如國際鐵道博物館大會 International Conference of Railway Museums 及 ICOM 轄下的國際交通博物館協會 International Association of Transport and Communications Museums），使鐵道文化成為臺灣的另一張外交名片。

貳、行程安排及參訪議題

一、參訪行程

日期	主要行程（拜會單位、時間、會晤對象）
9/22 (日)	中華航空 CI831 桃園機場→曼谷機場 印度航空 AI335 曼谷機場→新德里機場
9/23 (一)	抵達印度、集合、預備出發
9/24 (二)	VISTARA 航空 UK725 新德里機場→巴格多格拉機場 參訪大吉嶺喜馬拉雅鐵路沿線（Sukna 車站、Tindharia 機車庫、Kurseong 車站） 16:00 會面大吉嶺喜馬拉雅鐵路主任
9/25 (三)	11:00 會面 Darjeeling 車站站長，並參訪 Darjeeling 機車庫 12:00 參訪搭乘大吉嶺喜馬拉雅鐵路 Joy Train（Darjeeling 往返 Ghoom）
9/26 (四)	VISTARA 航空 UK726 巴格多格拉機場→新德里機場
9/27 (五)	全日參加 APHTRO 年會，會面印度鐵道部本部 Aashima Mehrotra 文化資產總監、鐵道博物館 Dinesh Kumar Goyal 館長、印度鐵道愛好者協會 Vinoo N. Mathur 主席、J. L. Singh 秘書長，並觀摩印度國家鐵道博物館展示手法及體驗設施
9/28 (六)	全日參加 APHTRO 年會，並於會中發表國家鐵道博物館籌備現況，與鐵道博物館館長及各領域專家學者交流建置願景
9/29 (日)	11:00 參訪 Rewari 保存蒸汽機車車庫（Rewari Heritage Steam Loco Shed） 15:00 參訪交通遺產博物館（Heritage Transport Museum） 印度航空 AI314 新德里機場→香港機場
9/30 (一)	長榮航空 BR892 香港機場→桃園機場

二、參訪議題及內容

（一）大吉嶺喜馬拉雅鐵路（Darjeeling Himalayan Railway）

大吉嶺位於印度西孟加拉邦，海拔 2,045 公尺，英國東印度公司 1835 年於該地設治，開始發展觀光業及製茶業，初期係以牛車路與平原連通。1878 年，東孟加拉鐵路看見鐵路的興建價值，決定興建大吉嶺喜馬拉雅鐵路，1881 年通車至大吉嶺。以現況而言，自後期新建路段的起點 New Jalpaiguri 至終點大吉嶺，全長 87.48 公里，爬升超過 2,000 公尺。作為全世界相當初期的登山鐵路，自興建之時即採 610 mm（2 英呎）之窄軌軌距，採用英國製造的 B 型四輪蒸汽機車，全線無橋梁或隧道，搭配彎道、螺旋（spiral loop）、之字形（zigzag，在印度稱 Z-reverse）的線形，使機車頭得以爬坡及彎繞，一路沿著公路登山。

1951 年，這條鐵路收歸印度國有，目前分屬東北邊疆鐵路區管理，因此人員培訓及管理，皆受該鐵路區的指揮監督。此後，登山鐵路成為大吉嶺在茶葉以外的招牌，1999 年獲登錄為世界文化遺產，彰顯其在 19 世紀之際，作為創新的交通系統，對一個多元文化區域社經發展的影響，並成為世界上其他地方的典範。鐵路通車後，持續維持動態運轉至今，部分路段亦有改線，如最著名的 Batasia 螺旋線，是於 1919 年完工，藉此減緩機車的爬升坡度。

本次考察之時，因受天災影響，沿線仍有幾處無法通車的路段，導致列車無法全線通行，僅有中途 Kurseong 站往山上的定期班車，以及來往大吉嶺至 Ghum 的 Joy Train 定期觀光列車。目前鐵路沿線皆有風格統一的文化資產價值解說牌，現存的站體、車庫也都納入保存範圍。海拔 162 公尺的 Sukna 車站，即已改造為展示空間，一樓的候車室採原貌展示，二樓的站長室則有老照片、車票、作業手冊等文獻類文物；海拔 1,483 公尺的 Kurseong 車站，候車室亦有策展，還有一部分改造為相當具西洋懷舊風格的餐廳。

	
<p>Sukna 車站一樓候車室</p>	<p>Sukna 車站二樓站長室已改為展示空間</p>
	
<p>Kurseong 車站內的文物展示，展出過去於山區使用的轎子</p>	<p>Kurseong 車站內的餐廳，相當典雅</p>

鐵路的主要機廠為海拔 860 公尺的 Tindharia 機車庫，其區位類似阿里山林業鐵路的奮起湖，設有一條環狀路線環繞廠區。機車庫目前有 56 名職員，分區作業，包含組立工區、鑄造工區、機械工區、塗裝工區、動力室、辦公室、花園等，機能完整，管有 6 輛柴油機車及 13 輛 B 型四輪蒸汽機車，年代最早者為 1893 年由英國 Sharp, Roberts & Co.（後併入 North British Locomotive Company）製造，大部分為 1927 年前製造，亦有自美國 Baldwin Locomotive Works 進口，及 Tindharia 自造者，幾乎都已有百年以上歷史，新的第 1001 號則為 2004 年由印度的 Golden Rock 鐵路機廠運用退役車輛重造。這 13 輛蒸汽機車的鍋爐都已重製，以維持其持續營運的能力。廠區整潔有序，物料堆置整齊，具世界遺產保存鐵路之應有環境。



大吉嶺喜馬拉雅鐵路沿線都有的地標告示

SL. No.	Loco No.	Year Built	Built By	Current Location	Remarks
1	7700	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1877	Scrapped
2	7708	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1917	Preserved at NHM, New Delhi
3	7718	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Sold to USA, New York
4	7728	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
5	7738	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
6	7748	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
7	7758	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
8	7768	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
9	7778	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
10	7788	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
11	7798	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
12	7808	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
13	7818	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
14	7828	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
15	7838	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
16	7848	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
17	7858	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
18	7868	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
19	7878	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
20	7888	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
21	7898	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
22	7908	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
23	7918	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
24	7928	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
25	7938	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
26	7948	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
27	7958	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
28	7968	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
29	7978	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
30	7988	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
31	7998	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
32	8008	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
33	8018	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
34	8028	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
35	8038	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
36	8048	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
37	8058	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
38	8068	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
39	8078	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
40	8088	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
41	8098	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
42	8108	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
43	8118	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
44	8128	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
45	8138	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
46	8148	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
47	8158	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
48	8168	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
49	8178	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
50	8188	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
51	8198	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
52	8208	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
53	8218	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
54	8228	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
55	8238	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
56	8248	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
57	8258	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
58	8268	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
59	8278	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
60	8288	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
61	8298	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
62	8308	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
63	8318	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
64	8328	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
65	8338	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
66	8348	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
67	8358	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
68	8368	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
69	8378	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
70	8388	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
71	8398	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
72	8408	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
73	8418	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
74	8428	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
75	8438	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
76	8448	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
77	8458	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
78	8468	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
79	8478	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
80	8488	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
81	8498	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
82	8508	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
83	8518	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
84	8528	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
85	8538	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
86	8548	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
87	8558	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
88	8568	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
89	8578	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
90	8588	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
91	8598	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
92	8608	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
93	8618	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
94	8628	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
95	8638	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
96	8648	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
97	8658	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
98	8668	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
99	8678	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped
100	8688	1889	Sharp Stewart & Co. Manchester, UK	1925	Scrapped

大吉嶺喜馬拉雅鐵路曾運用過的蒸汽機車清單



Tindharia 廠區配置

SL. NO.	LOCO NO.	BUILD NO.	NO.	BUILD TYPE	DATE	DATE	
1	778	1893	381.L.M.C.	1959	COPPER	1959-07-01	1959-07-01
2	780	1895	111.L.M.C.	2014	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
3	782	1906	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
4	786	1904	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
5	788	1913	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
6	791	1914	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
7	792	1915	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
8	795	1916	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
9	802	1927	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
10	804	1927	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
11	805	1927	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
12	806	1927	18.93.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01
13	1001	2004	111.L.M.C.	2018	STEEL	1959-07-01	1959-07-01

Tindharia 機車庫管理的現存蒸汽機車



廠內的 802 號「Whistle Queen」蒸汽機車



塗裝工區內的客車車廂

在 APHTRO 的引介下，本次亦受邀至大吉嶺喜馬拉雅鐵路的辦事處所在地 Elysia Palace，與主管這條鐵路的 Priyanshu Kumar 主任會面，並簡報鐵路概況。Elysia Palace 在英國殖民時期為鐵路公司經營者的官邸，在印度獨立後荒廢，至鐵路登錄世界遺產後始啟動修復作業，目前轉為辦事處及接待場所。大吉嶺喜馬拉雅鐵路目前仍由國鐵經營，因此在人員運用上，仍以鐵路技術職員為主要工作人員，並嘗試調用大吉嶺地區出身的鐵路職員，使鐵路的營運能結合地方文化及教育推廣。在文化保存方面，則由印度的文化資產主管機關「Archaeological survey」提供諮詢服務，並定期訪視保存情形。

	
<p>大吉嶺喜馬拉雅鐵路辦事處 Elysia Palace 內接待大廳的鐵路模型</p>	<p>APHTRO 訪團及大吉嶺喜馬拉雅鐵路辦事處主任等職員於 Elysia Palace 前合影</p>

登山鐵路已經成為大吉嶺重要的文化象徵，也是許多印度寶萊塢電影的取景地，如曾代表印度角逐奧斯卡最佳外語片，2012 年出品的《戀戀大吉嶺》(Barfi!)，片中就活用鐵路推進劇情，形塑整體氛圍，廣獲好評。2023 年在印度舉辦的 G20 峰會，其觀光工作群就移地至大吉嶺參訪，有 30 位以上的外籍觀光主管機關官員至大吉嶺喜馬拉雅鐵路進行乘車體驗，亦可見其已為印度的重要觀光資源。

目前，大部分的遊客都會選擇搭乘由終點大吉嶺車站往返全程最高點 Ghum 車站的 Joy Train 觀光列車，也是整條鐵路最精華的路段，每日發車 4 趟蒸汽機車、4 趟柴油機車，班班客滿，近期年載客量達 15 萬人。Joy Train 為來回行程，單程約 7 公里，連同乘車及參觀約需 2 小時，從大吉嶺出發後，幾乎和公路平行，很貼近沿路商家，相當熱鬧。Batasia 螺旋線已闢建為紀念公園，列車會臨時停車，讓遊客下車拍照，進一步認識螺旋線在登山鐵路的重要性；

Ghum 車站則已改造為博物館，惟展示較為陳舊，主要以介紹鐵路沿革為主。

	
<p>大吉嶺機車庫，每日採用 2 台蒸汽機車運行 4 趟 Joy Train 觀光列車</p>	<p>Joy Train 觀光列車的車廂為大片觀景窗戶</p>
	
<p>以 Batasia 螺旋線內側闢建的紀念公園</p>	<p>Ghum 車站改造的博物館，Joy Train 觀光列車在此折返，並讓遊客觀展</p>

在大吉嶺喜馬拉雅鐵路登錄世界遺產後，2005 年 Nilgiri 登山鐵路、2008 年 Kalka-Shimla 登山鐵路也相繼登錄，可見大吉嶺喜馬拉雅鐵路已經成為全印度，乃至世界上登山鐵路的保存典範。在 21 世紀仍能維持 13 輛蒸汽機車的運轉，並每日提供蒸汽機車乘車體驗，在全世界的範圍內皆屬稀有，可見印度的文化主管機關及鐵道主管機關，皆相當珍視鐵路文化資產，不僅是保存鐵路技術及文化記憶，更能帶動地方的永續發展。

（二）國家鐵道博物館（National Rail Museum）

國家鐵道博物館為印度國鐵所經營，位於新德里的使館區，相當受遊客歡迎，根據統計，在造訪新德里的國內外遊客中，約有 8-9% 會造訪該館，僅次於科學博物館。該館 1977 年開館，面積達 4.4 公頃，由國鐵（印度政府鐵道部）經營，受部本部的文化資產總監監督，目前有 92 台典藏車輛，在世界上名列前

茅，並設有室內展廳介紹鐵路技術及鐵路發展。因博物館分工上屬機務單位轄下，因此包括館長在內的館員，幾乎都是機務背景出身的鐵路職員，業務重點也著重在車輛的維護展示。

鐵道博物館非常重視乘車體驗，園區內有 3 種體驗方式。一般的乘車體驗為柴油驅動的小火車，環繞一圈需時約 10 分鐘，可在車上沿途參觀典藏車輛，大部分遊客都會選擇搭乘。另外還有移地保存，仍可動態運轉的 Patiala State Monorail 單軌蒸汽機車，除了軌道上的主輪外，內側則以支撐鐵輪維持平衡，係 1927 年自德國 Orenstein & Koppel 出廠，採用 Ewing System 技術，地面上僅需鋪設一條鐵道，可以降低施工成本。園區廣場上設有一條環狀鐵道，可不定期行駛，蒸氣汽笛非常響亮，行駛時遊客皆目不轉睛，也是世界上僅存的此款機車頭。最後則是仍在精修中的模型小火車，乘客可以直接跨坐在車廂上遊覽園區。



國家鐵道博物館的室內展廳



在車站準備發車的柴油小火車乘車體驗



相當特殊的 Patiala State Monorail 單軌蒸汽機車



可供遊客跨坐的模型小火車

博物館的典藏車輛皆陳列於室外展區，有 1895 年第一台由印度自行組裝製

造的 F1-734 蒸汽機車、1875 至 1876 年間威爾斯王儲（後來的英國國王愛德華七世）搭乘的御用客車……進入 20 世紀後大型蒸汽機車（如高達 161 噸的 XG/M911）或電力機車（如印度第一代的直流電力機車 WCG-1 型 4502 Sir Leslie Wilson 號），也都在館藏之列。室內展廳則從鐵路技術演進為主要展示敘事，提供重要人物、事件、文獻、文物（銘牌、模型等）輔以說明，也隨著時代演進講述鐵路相關技術，如土木、號誌、電網、行控等，可謂面面俱到，可見鐵路在印度的地位，不僅是現代化的一環，也是國家建設的展現。

此次 APHTRO 年會使用國家鐵道博物館的場地，由鐵道部本部 Aashima Mehrotra 文化資產總監代表接待訪團，鐵道博物館 Dinesh Kumar Goyal 館長也趁此機會介紹博物館，與籌備處進行業務交流，並表達有意願參照阿里山林業鐵路與印度登山鐵路的模式，與未來成立的鐵道博物館簽訂合作意向書。此次出訪人員在年會上簡介鐵道博物館籌備規劃及階段性成果，獲印度館方肯定，也依其悠久的營運經驗，提供籌備處具體的建置建議（詳如後文）。



F1-734 蒸汽機車



XG/M911 蒸汽機車



WCG-1 型 4502 Sir Leslie Wilson 號



威爾斯王儲（後來的英國國王愛德華七世）搭乘的御用客車

	
<p>博物館園區的典藏車輛配置圖</p>	<p>代表籌備處致贈禮品予印度鐵道部代表及鐵道博物館館長</p>

(三) Rewari 保存蒸汽機車車庫 (Rewari Heritage Steam Loco Shed)

Rewari 為位於新德里西南方哈里亞納邦的城市，有 6 條鐵路交會於此，1893 年落成，1990 年代因窄軌鐵道廢止，蒸汽機車也相繼退役，曾經閒置一段時間，至 2002 年才確定轉型為保存、修復蒸汽機車的車庫，專責修復印度各地的蒸汽機車，並逐漸發展成為印度國鐵轄下，具準博物館型態的車庫園區，目前管有 5 台米軌蒸汽機車、8 台寬軌蒸汽機車（印度主要軌距）及 1 台窄軌蒸汽機車。目前車庫仍有軌道與正線連結，世界上歷史最悠久且仍可運轉的蒸汽機車「Fairy Queen」就停駐於此，可在正線上提供專開列車服務，惟本次考察時正在進行檢修，未能實際乘車體驗。

由於 Rewari 車庫主要目標是讓蒸汽機車在退役後仍能維持運轉能力，因此部分蒸汽機車的年代較為晚近，如 WG 型的 10253 號寬軌貨運用蒸汽機車，1964 年啟用，係印度獨立後由 Chittaranjan 工廠製造，展現印度的鐵道技術發展，2018 年移至 Rewari。Fairy Queen 蒸氣機車為 1855 年自英國進口，1909 年退役後，之後便維持保存狀態，作為鐵路職員訓練所的教具，1972 年獲政府指定為國寶，並展示於新德里的國家鐵道博物館。後來，奠基於其他觀光列車的經驗，這台蒸汽機車也以動態營運為目標啟動修復作業，1997 年順利回到正線行駛，寫下歷史紀錄，獲金氏世界紀錄認證，目前仍可提供乘車體驗，也成為印度的重要觀光列車品牌。

除了車輛以外，車庫內也設有一間文物陳列室，展出銘牌、機具、零件、文獻等，也有車輛模型及傳動機構演示裝置，使觀眾可以進一步認識鐵道文化

及技術的多元面貌。客車部分，則有一台愛德華八世（時任王儲）1921 至 1922 年間到訪印度的御用客車，內裝也復原成相當高級的典雅樣貌，提供民眾登車參觀，體驗往日的皇室風貌。Rewari 保存車庫以動態保存為使命，展現了印度政府對鐵路文化資產保存的重視及實績，可見一斑。

	
<p>WG 型的 10253 號寬軌貨運用蒸汽機車</p>	<p>Fairy Queen 蒸汽機車</p>
	
<p>愛德華八世御用客車內裝</p>	<p>APHTRO 訪團與車庫主管群合影</p>

（四）交通遺產博物館（Heritage Transport Museum）

交通遺產博物館係 2013 年開幕，位於新德里西南方哈里亞納邦，由飯店集團執行長 Tarun Thakral 創設，受印度文化部的補助，是印度唯一一間綜合型交通博物館，也是全國最大的私立博物館。博物館藏品多為執行長私人收藏，也有部分是建館後陸續委託藝術家創作，是一間兼具交通史展示及視覺呈現的博物館。因鐵路車輛量體較大，因此大部分陳列於室外空間，包括來自加爾各答的路面電車、蒸汽機車、鐵路巴士（railbus）等；室內則以略古詳今的策展敘事，從「車輪」開始講述交通工具的演進，開展汽機車、公車、鐵路、航空、船舶、交通工具藝術創作等面向，琳瑯滿目，展示手法上也相當新穎。

在室內的鐵路展示部分，展出一輛室內外都修復過的 1930 年代 BB&CI 鐵路沙龍車，呈現 20 世紀初期的時代氛圍，一旁則展示鐵路廣告、車票票櫃、車輛模型等鐵路相關文物，呈現有關鐵路營運的不同面向。航空展示部分，則展示一台 1940 年代的 L-4 草蜢式聯絡機，輔以介紹印度民用航空「塔塔集團」的沿革及以飛機為主題的裝置藝術，兼顧歷史知識及視覺效果。此外，汽機車展示仍是館內的主軸，典藏也更豐富，從經典的汽車車款，到不同世代的人力車，到印度隨處可見的嘟嘟車，再到旁遮普地區的藝術卡車，也邀請藝術家駐館，針對車輛收藏進行創作，呈現了各種工業技藝及庶民文化的多元價值。

交通遺產博物館雖然定位上是交通史博物館，但展示手法上相當嶄新，觀眾的參觀過程令人目不轉睛，也充分結合藝術表現，使交通工具不再只是工業化及現代化的過程，也成為各種敘事的載體，使博物館可以加強觀眾及社會的連結，獲得生活上、藝術上，甚至身分認同上的啟發與思考，其策略值得籌備處觀摩，後續可作為策展手法的參考。

	
<p>位於博物館入口的加爾各答路面電車</p>	<p>鐵道展區的文物及模型展示</p>
	
<p>相當穿透的人力車、汽車展示區</p>	<p>旁遮普地區的藝術卡車，相當搶眼</p>

	
<p>描繪各種交通工具及城鄉景觀的傳統藝術 Warli 壁畫，由 Vijay Mashe 等人所創作</p>	<p>以銅為媒材的《Air Show》，由 Natraj Sharma 創作</p>

(五) 亞太遺產暨旅遊鐵道組織 (APHTRO) 年會

本次年會係於 9 月 27 至 28 日召開，由印度國家鐵道博物館接待，會場為博物館內的會議室，由小田恭一主席主持，我國的許乃懿副主席及印度的 Rajesh Agrawal 副主席皆出席與會，為該組織的年度重要盛事，各國成員皆出席或以視訊方式進行講演。年會宗旨為使各國之間能交流鐵道文化資產的保存情形，也能就遭遇困難進行討論、研議後續策略，對許多鐵道文化營運單位有莫大助益。以下為本次年會的發表人及發表主題：

發表人	背景	主題
J. L. Singh	印度鐵道愛好者協會 (Railway Enthusiasts' Society) 秘書長，曾服務於印度國鐵	印度鐵道文化資產概論
Moulshri Joshi	國際工業遺產保存委員會 (TICCIH) 印度代表，為亞洲產業文化資產資訊平臺 (ANIH) 指導委員	印度工業遺產保存情形
Vinoos N. Mathur	印度鐵道愛好者協會 (Railway Enthusiasts' Society) 主席，曾服務於印度國鐵，現為印度高鐵建設顧問，著有《印度鐵路建築：遺產、歷史及其他》	印度鐵道的建築文化資產

	(Indian Railway Buildings: Heritage, History and Beyond)	
Tarun Thakral	印度交通遺產博物館創始人	交通遺產博物館沿革及願景
吳明翰 (視訊)	臺灣阿里山林業鐵路及文化資產管理處管理師	阿里山林業鐵路保存情形
Heimo Echensperger	歐洲遺產鐵道協會 (FEDECRAIL) 副主席兼財務長	歐洲遺產鐵道營運情況
Hasti Tarekat (視訊)	印尼 Heritage Hands-on 創辦人，為亞洲產業文化資產資訊平臺 (ANIH) 指導委員	印尼的鐵道文化資產
張庭肇	臺灣國家鐵道博物館籌備處聘用助理編審	臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館

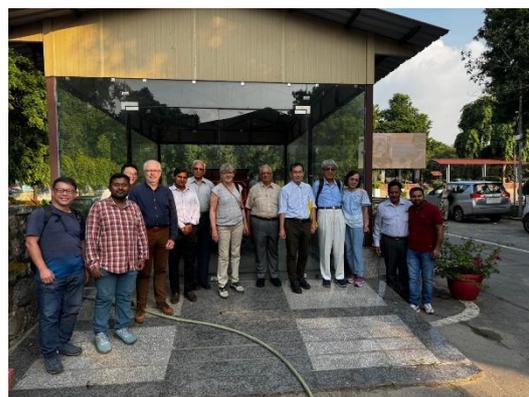
9月28日議程主要為印度的鐵道文化專家學者講演印度鐵道文化資產的多樣性，因印度領土廣袤，文化混雜，現代化過程也較長，因此發展出相當繽紛的鐵道文化，雖然在20世紀下半有經過國有化、規格化的調整，仍留下相當豐富的有形及無形文化資產。然而，鐵道營運單位雖然設有專責的遺產保存部門，策略上仍以營運為優先，相對缺乏保存意識，仍有待改進的層面。目前鐵道文化領域專家學者在倡議設置專責單位營運大吉嶺喜馬拉雅等保存鐵路，並引入獨立的專家學者團，以使鐵路的營運能更切合文化保存的任務。

自產業遺產的觀點分析，由於印度的古文明相當璀璨，因此產業遺產相對較難爭取到人民及政府的理解，仍需要加強採取倡議或遊說手段爭取各界支持。有關鐵道的建築文化資產，則以車站最為經典，從新古典主義、哥德復興到印度撒拉遜復興建築，都仍可在全國的範圍找到蹤跡，其中孟買的賈特拉帕蒂·希瓦吉·摩訶羅閣終點站（原維多利亞終點站，Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus (formerly Victoria Terminus)）在2004年即已登錄為世界遺產，為全世界唯一一座獨立登錄為世界遺產的車站。

9月29日議程則為印度以外的國家進行講演，因部分發表人無法實體出席，因此採視訊方式簡報。阿里山林業鐵路在政府的支持下，採文化與觀光並

重的方式，建立了亞太地區的保存鐵道成功典範。歐洲的經驗則較為成熟，多是民間團體自行營運、自負盈虧，高度仰賴志工人力的投入，但仍須面對不同國家的鐵道監理法規。印尼的鐵道技術與產業發展息息相關，國鐵在 2009 年即已成立建築保存的專責單位，列管各類歷史文物、48 座車站及 131 座其他建築，而位於 Ambarawa 的鐵道博物館，早在 1976 年就已成立，2010 年獲文化資產身分，可見其對鐵道文化資產的重視。

在臺北機廠遷出後的保存運動之際，國際上有許多鐵道文化專家學者共同發聲，支持臺北機廠全區保存，成為當時保存倡議團體的很堅強的助力，此次來到年會，不僅是向各專家學者說明保存後的進展，也進一步闡述鐵道博物館的建置願景，獲與會人員熱烈肯定及討論，期待未來我國的國家鐵道博物館，能以不同視角（如工作狀態）展示保存車輛、重視不同年齡層的觀眾體驗、促使觀眾有更多的分享及反思等。這些建議的共通點在於建立「以觀眾為中心」的鐵道博物館，與 2022 年 ICOM 所發布的博物館新定義不謀而合。



APHTRO 年會現場出席人員合影



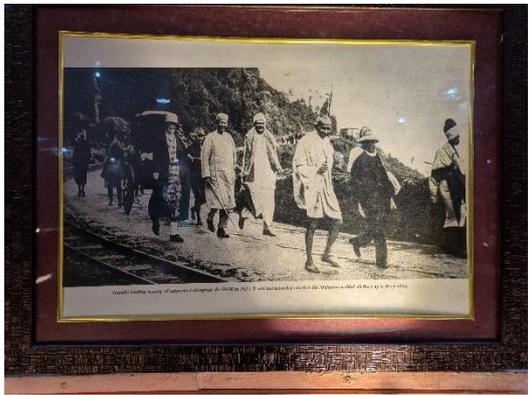
籌備處發表情形

參、參訪心得

一、鐵道博物館建置過程中交通事業單位的參與

不論是印度或其他亞太國家，鐵路文化資產的保存，幾乎都是交通事業單位主動發動，這和臺灣的脈絡相當不同。過往臺灣保存下來的鐵道文化資產，幾乎都仰賴民間團體的倡議、民意代表的爭取或文化主管機關的介入，近日才逐漸在交通事業單位中建立起文化資產的保存意識，如林務局（現為林業及自然保育署）2018 年設立專責管理處營運阿里山林業鐵路，臺鐵彰化扇形車庫 2022 年指定國定古蹟、臺灣高鐵 2023 年在高鐵臺南站廣場啟用花魁車地景公園，都是很重要的里程碑。

印度的鐵道文化資產保存，從世界級、國家級到地方級，都有不同程度的展現，大多是由國鐵（即中央政府的鐵道部）主導，可見其政府對文化及鐵道的重視，在鐵路現代化的過程中，深知文化保存能帶來的意義，不僅是單純的緬懷過去，更有增加國民認同、反思歷史、見證科技等多方面的價值，不能只以商業效益去衡量。交通事業單位一般為具獨占性質的公用事業，以永續經營的視角觀之，透過文化保存讓從業人員及消費者能更深入認識事業的關鍵及魅力，也是當代企業的經營之道。

	
<p>聖雄甘地 1925 年徒步於大吉嶺喜馬拉雅鐵路沿線的歷史照片，連結鐵路與國族，展示於 Kurseong 車站陳列室</p>	<p>國家鐵道博物館內的藝術空間，學童正在以鐵道為主題進行藝術創作</p>

二、鐵道文化的系統性保存

鐵道文化的保存，不只是軌道或車輛，也不只是建築或文物；所有讓鐵路系統得以運轉的元素，都需要被系統性保存，才能真正延續鐵路的運轉場景。以大吉嶺喜馬拉雅鐵路為例，除了鐵路的土木建設以外，鐵路車輛的保存也相

當關鍵，使鐵路能真正的被遊客接近、使用，繼續在地方上產生意義。而動態保存又不同於一般的文物保存，是需要不斷翻新以維持其運轉機能，某些層面上挑戰了傳統的古物保存方法。因此，國際上針對遺產鐵道所制定的保存原則《里加憲章》，即明訂「鐵道設施之維護與保持規律的營運，對於遺產鐵道的永續存活是必要的。」揭示了「營運」的重要性，也說明了系統性保存的必要，係我國國家鐵道博物館很重要的籌備原則。

Rewari 保存蒸汽機車車庫，雖然是以車輛的保存、修復、維護為主要功能，但是也是活化超過百年歷史的車庫建築，使原本近乎閒置的車庫轉型為對外開放的園區，使鐵路系統中的修護機能得以傳承、延續，也是系統性保存的典範。在交通遺產博物館，則以交通為題，重現一個更全面的系統，從離開家門的接駁性運具，到能飛越天際的航空器，都在博物館的展示範圍，雖然各領域的展示無法做到非常專精，卻能讓觀眾更全面的看見「移動」的軌跡，不同運具間的轉乘，以及維繫整個交通系統的相關設施，都是交通類博物館得以關注的對象。

	
<p>行駛於 Kurseong 車站外的大吉嶺喜馬拉雅鐵路柴油機車，已與地方街道融為一體</p>	<p>Rewari 保存蒸汽機車車庫是沿用既有的鐵路車庫，仍保有維護、修復機能。</p>

三、鐵道文化作為產業遺產的國際連結潛力

印度對鐵道文化資產保存的重視，早已顯現於其世界遺產名錄，不僅有登山鐵路，還有車站建築，都需採取該國最嚴格的保存標準。在大吉嶺喜馬拉雅鐵路的案例中，這條鐵路已經成為全國重要的觀光資源，保存模式可與已開發國家並駕齊驅，在 G20 峰會上呈現給各工業國。同時，印度也善用這條鐵路的名聲，與臺灣簽署合作意向書，以於海外增加能見度。鐵道是大部分國家都有

的建設，在土木建設或車輛製造上，容易與其他國家產生連結，加強國與國之間的關係，也是見證科技發展中的全球化進程。

產業遺產已是文化資產中相當重要的類別，相對來說也是臺灣的文化資產強項；此次在大會上發表的與會人員，有許多是產業遺產領域的專家學者，就算不具鐵道背景，也都相當肯認鐵道對產業發展的價值。而印度雖然是有許多古文明遺跡的國家，對近現代鐵道文化資產的保存也不偏廢，建立了亞太地區的鐵道文化資產保存典範，成為各國的學習對象，可見產業遺產的保存價值，無遠弗屆，未來只會更加重要，在國際上的討論及資源投入也會越加蓬勃，成為文化資產領域的關鍵議題。



大吉嶺喜馬拉雅鐵路曾獲國際鐵道旅遊者協會選為 20 大世界最佳鐵道體驗



國家鐵道博物館的國際車輛製造廠銘牌展示，可以與各國產生連結

肆、建議事項

一、鐵道博物館籌設應加強與交通事業單位的合作

由於臺北機廠具有民間保存運動的背景，交通事業單位對投入籌設的意願較低，政府在部會分工上，係請文化部編列經費辦理活化轉型國家鐵道博物館園區事宜，惟並非意指由文化部完全主導，而是期能建立跨部會的合作模式，借重文化部的文化行政專業，使博物館的籌設階段得以更加順遂；而鐵道文化保存的實務工作，仍相當仰賴交通事業單位的參與。文化部在實施計畫之初，即積極與交通部建立合作平台，洽談典藏車輛保存事宜，逐步入藏能展現國民記憶的重要車種，並創設互惠的合作模式，在藍皮柴油客車的動態保存修復上已有實績。

籌備處成立後，與交通事業單位的合作，更拓展到文獻數位化、文物復歸、技術人員培育、文化列車企劃等面向，不僅在園區內合作，也走出園區，將鐵道文化的累積成果反饋於交通事業單位的日常營運。在交通事業單位仍屬全資國營事業的現況下，未來仍建議雙方的合作加深加廣，以行政一體的精神，以最簡便、最有效、最直接的方式，減低行政成本，摒棄本位主義，使鐵道博物館的籌設能更順利、營運能更永續，讓全民看見的是一座精彩的鐵道博物館，同時也是具文化專業的鐵道博物館，強強結合，發揮交通事業及文化事業的綜合實力。

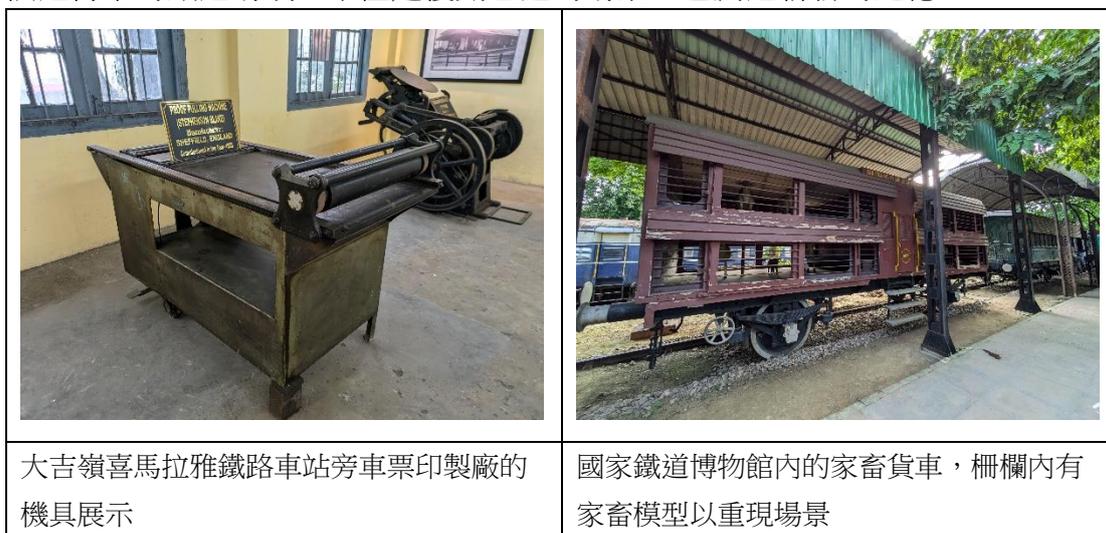
	
大吉嶺喜馬拉雅鐵路沿線皆可見到世界遺產解說牌，在文化保存上受文化資產主管機關監管	交通遺產博物館係受印度文化部補助建置

二、重視鐵道文化的系統性保存

有鑑於國家鐵道博物館運用鐵路機廠的場域優勢，實物車輛的展示將會成

為全館的核心主軸，館藏數量以 100 輛車輛為目標，集結機車、客車、貨車、工程車等車種，及臺鐵、糖鐵、高鐵等不同系統之車輛，已可呈現國內完整的鐵路系統面貌。然而鐵路系統本身的相關機具、車輛行駛所需的軌道、營運所需的文物設備，管理所需的檔案文獻，也都是鐵路系統得以維持運轉的關鍵。因此，國家鐵道博物館在籌設過程，相當注重各類型的文物典藏，也積極與交通事業單位洽談，入藏在營運上相當關鍵，或承載著國民重要記憶的設施，以實踐鐵道文化的系統性保存。

從從業人員的角度觀之，技術養成的過程可能是其最重要的職涯記憶；從乘客的角度觀之，時刻表告示牌等車站設施，可能是旅途中最重要的畫面；從農民的角度觀之，載運貨物的車廂可能是他們得以獲取銷貨收入的關鍵；從藝文人士的角度觀之，電影中的鐵道場景可能是他們對一部影視作品的印象。籌備處係以不同視角，入藏與鐵道相關的各類文物，並透過策展使車輛及文物互為參照，呈現鐵道在庶民生活中的各種記憶。進入博物館園區，就像是走入一個運轉中的鐵道場域，不僅是復刻已逝的場景，也創造嶄新的記憶。



三、以鐵道文化作為國際連結的關鍵戰略

此次 APHTRO 年會，不僅是向印度及其他國家的鐵道文化專家學者更新臺北機廠現況，也是向各界請益專業意見，獲益良多。大部分國家的鐵道博物館或保存鐵路，在國內較難找到觀摩對象，因此相當需要國際性的場合汲取經驗；在文化部著手籌備鐵道博物館後，已陸續參訪英國、法國、德國、日本、澳洲的鐵道博物館，也邀請德國、日本的鐵道博物館營運主管來訪指教，使鐵

道博物館在國際的專業人士間，已有一定名聲，並對我國國家鐵道博物館深感期待。此次造訪鐵道大國印度，或可促成進一步的國際合作，響應新南向政策，帶動雙邊的文化交流；鐵道博物館轉型行政法人、營運上軌道後，亦將評估舉辦大型會議，邀請各國代表來臺交流，促進鐵道博物館的全球戰略。

然而，據 APHTRO 許乃懿副主席所述，受限於預算限制或經濟考量，亞太國家的鐵道營運單位或專家學者，較難以實體出席此類會議；而以視訊參加的方式，因為難以進行實地訪查及交流討論，效果仍有一定落差。我國作為已開發國家，如欲舉辦舉辦此類會議，積極洽邀各國專家學者，建議設定比較寬裕的邀訪條件，加強受邀單位或人員的出席意願，以誠摯的態度歡迎各界造訪。我國在鐵道文化資產領域，在亞太地區而言，似可謂較晚啟動，惟政府投入的資源及民間響應的力道，不容小覷，相信亦可透過國際交流的場合，使各國刮目相看；而我國鐵道博物館也能以「文化」為利基，展現國內鐵道文化策展的厚度及廣度，使鐵道不再只是車輛，而是敘事的工具及記憶的載體，使觀眾能從中看見當代社會的價值。



APHTRO 年會現場



籌備處代表（中）、APHTRO 許乃懿副主席（右）與國家鐵道博物館 Dinesh Kumar Goyal 館長（左）在會後進行交流