

出國報告（出國類別：國際會議）

產業文化資產經營管理海外見學暨  
TICCIH 年會發表

服務機關：國立雲林科技大學

姓名職稱：楊凱成 / 副教授

派赴國家：德國、法國

報告日期：104 年 10 月 12 日

出國時間：104 年 9 月 1 日至 9 月 13 日

## 摘要

2012 年，台灣產業文化資產始放眼世界，在國際上展露頭角，國際工業遺產保存委員會(The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)在台灣舉辦第 15 屆年會，並於會中與台灣共同發表《臺北宣言》。源此，提昇台灣產業文化資產保存與再利用發展之水平，培育經營管理人才，以及發展國際實質交流關係，已是台灣產業文化資產發展的重要任務。如何深耕在地、立足台灣、放眼國際，可說是現階段產業文化遺址活化再利用責無旁貸的工作！在本次國際會議與參訪安排，目的在於了解全球產業文化資產發展的新趨勢，省思國內產業文化資產如何與國際接軌之課題，進而希望可在參訪後，草擬台灣與國際產業文化資產相關單位交流與網絡連結之可行性評估，以利奠定後續密切合作之基礎。

## 目錄

一、 目的 .....	1
二、 過程 .....	2
三、 心得 .....	22
四、 建議事項 .....	23
五、 附件 .....	25
(一)參訪行程表 .....	25
(二)2015 年 TICCIH 年會文章接受函 .....	27
(三)2015 年 TICCIH 發表之文章： .....	28
Is the factory better forgotten?	

## 一、目的

1950年代，英國發起產業考古學，進而帶動全球產業文化資產的保存概念，1977年，日本成立產業考古學會，開始以產業遺跡與科學文物作為研究對象；而同樣位於亞洲的台灣，雖然工業化的時間較英國晚了一百年，但在先後締造許多經濟奇蹟與各項出口產品王國的美譽後，台灣迅速從農業走向工業。隨著時代的推進，過去快速成長的產業步伐漸趨緩慢，大量生產的工廠、龐大且停止運作的生產機具、廣闊的土地、向外發散蜿蜒的運輸路線等逐漸隨之停擺。單以台灣國營企業為例，就有台糖、台鹽、台鐵、台酒、台煤、台電等豐富的產業文化資產。但在產業式微的初期，產業文化資產的議題並未受到矚目，直至國營事業民營化政策施行的同時，學界、文史團體的文字耙梳與奔相走告下，讓台灣產業文化資產的重要性與珍貴價值曝光，方與政府相關部門開啟一連串產業文化資產清查、登錄保存的工作與討論。

文化部(昔文建會)從2003年起，針對民營化或已進入關廠清算的產業與歷史性建築物進行產業文化資產清查，隨後便針對不同的產業出版「台灣產業的故事系列」叢書；2006年開始推動「產業文化資產再生事業計畫」，挑選台灣八處產業文化資產進行活化再利用，並為他們辦理相關輔導機制、人力資源培訓等課程，希冀能將其人力資源從過去傳統生產線模式的工程師訓練與工作心態，轉化為後文化服務產業的人力。2012年，台灣產業文化資產始放眼世界，在國際上展露頭角，國際工業遺產保存委員會(The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage，以下簡稱 TICCIH)在台灣舉辦第15屆年會，並於會中與台灣共同發表《臺北宣言》。源此，提昇台灣產業文化資產保存與再利用發展之水平，培育經營管理人才，以及發展國際實質交流關係，已是台灣產業文化資產發展的重要任務。如何深耕在地、立足台灣、放眼國際，可說是現階段產業文化遺址活化再利用責無旁貸的工作！

本次出國參訪，源於筆者承接文化部文化資產局2015年產業文化資產培訓課程計畫。計畫執行內容中，包含有國內培訓活動與案例實作工作坊，以及國外參訪交流兩部分；國外交流參訪以德國、法國為主，並搭配 TICCIH 2015年年會的議程，同時，筆者也在 TICCIH 年會中發表一篇以台灣屏東菸廠為案例「Is the factory better forgotten?」之文章。在本次國際會議與參訪安排，目的在於了解全球產業文化資產發展的新趨勢，省思國內產業文化資產如何與國際接軌之課題，進而希望可在參訪後，草擬台灣與國際產業文化資產相關單位交流與網絡連結之可行性評估，以利奠定後續密切合作之基礎。

## 二、過程

### 1. 紐倫堡交通博物館

#### 參訪內容暨心得記錄

- 紐倫堡的位置座落在拜恩州中部、德國南部法蘭克山西北麓的盆地上，由於地理位置優越，自古以來就是歐洲重要商路，交通十分方便；紐倫堡到其西邊的衛星城市菲福爾特（Fürth）的鐵路是德國歷史上第一段鐵路（1835），就此掀開了德國工業化的篇章，成為德國工業化的起點。因此，德國鐵路的鐵路博物館設於紐倫堡，當時的火車一天只行駛兩次，同時由於煤炭的短缺致使火車常常是被馬拉著跑而不是動用蒸氣發動。
- 1925 年，位於 Lessingstrasse 的新建築竣工，「紐倫堡交通博物館」（Verkehrsmuseum Nürnberg）進駐後，實際上是由兩個博物館組成的，其一是本次參訪的主角「德國鐵路營運的 DB 博物館」，另一個則是通信博物館（Museum für Kommunikation）。建築體內有 9,700m<sup>2</sup>的展覽空間，其中有 8,500m<sup>2</sup>用來展示鐵道，1,200m<sup>2</sup>用來展示郵政系統。此博物館是歐洲歷史最悠久的科技史相關博物館。交通博物館收藏了全德國最多的火車，除了主場館本身，還有兩個分館：一，科布倫次分館(2001)，主要展示了電力機車、火車及客車等，坐落於科布倫次貨物裝卸區；二，哈雷分館(2003)，收藏著大量的舊式電動、內燃機車及蒸汽車輛於原帝國鐵路的機動車棚。
- 1985 年為紀念德國鐵道 150 周年，博物館對面的車輛展示廳也完工，此時博物館重新思考博物館本身除了展示火車頭及運送的車輛以外的功能外，期許博物館本身能成為「火車頭」來進行一些開創性的展示內容及手法，重新思考「鐵道」的功能、「鐵道」帶來的影響、「鐵道」在國家發展中扮演的角色等來做為博物館的展示核心，並經過公開激烈的辯論後，讓展設主題不只談鐵道帶來的光明面，也談因為「鐵道」造成的環境破壞、家庭破碎以及民族傷害；試圖以新的常設展全面的記錄鐵道歷史的各個時期及扮演的角色，也運用各種比例模型為教育小孩而做努力。
- 一樓的常設展「獨立的軌跡上」，主要展示空間是透過各類文物及車輛模型，來介紹近兩世紀以來德國鐵道的發展歷史，專注在鐵道發展中的技術議題，以及鐵道運輸的經濟、社會、政治和文化脈絡，以不同比例的模型述說不同時代因為「鐵道」所發生的故事。從介紹第一台蒸汽火車的發明、當時的木製鐵軌導致部分仍由馬拉車，以致以紐倫堡還有馬廐，但是隨著工業革命、「鋼鐵」的發展，加入了變動的速度，在展區對照了不同年代車輛外觀、內裝的今昔對比；從最早鐵道的創建路線及規劃、鐵道鋪設方式、路線及演進，從各種不同的角度訴說的鐵道對人類的交通與世界的文明有著巨大的貢獻。
- 德國在 18 世紀開始，便建立密密麻麻的鐵道路網來帶動國家發展。車庫區也保存了許多具有歷史價值的珍貴車輛，有的是原物件的收藏，有的是全尺寸實體模型，一路訴說著當時德國在「蒸汽火車」的領先成就，追求著蒸汽火車的「高速化」課題，並呈現幾款當時發展出的流線型蒸汽機車，不同

時代的高速流線型蒸汽機車以及搭配的流線型客車；除了展示各類火車的原型外，亦將火車樣品切成縱向，表現出對蒸汽機機具的一般示範。

- 德國鐵路股份公司(Deutsche Bahn AG)接手交通博物館的鐵路部門管理權，將其轉為企業博物館並重新命名，後來 DB 博物館被納入德國鐵道公益基金會，負責監督德國鐵道的非營利活動，該獨立機構的宗旨是促進公益服務和物質的服務，主要活動除了人道主義之外，還集中在教育與文化、族群融合與關注、氣候與環境保護議題。
- 戶外的展示空間是「體驗區」，目的是讓參觀者藉由各種設備的展示及操作更加認識鐵路運輸運作的原理，除了常見的列車駕駛室和模擬機外，還有號誌系統體驗區，可以藉由扳動機械裝置來開關操作道岔與號誌，讓民眾除了認識鐵道本身以外，也藉此呈現產業、動力與運輸模式的演變。
- 在博物館改組的過程中，為求永續發展，開始意識到兒童對博物館的重要性，他們期待兒童區的設計可以帶動更多成人的參與，於是整整花了一年的時間，請兒童專家和孩童來討論「博物館應該是什麼的」，從兒童的眼光看博物館，運用各種互動式的方法來規劃鐵道知識，貼近孩童的展示，希望能吸引不單是「鐵道迷」的群眾，也能因此吸引一般大眾來認識「火車」、認識「鐵道」。這樣的設計也讓 DB 博物館成為紐倫堡最受歡迎的博物館之一。
- DB 博物館改組後的第二個常設展為「民主與獨裁的服務」的展示館，在這個展館當中，蒐集陳列了許多的史料以及照片，敘述著創建於威瑪共和時代的帝國鐵路，如何由單純的國家鐵路單位慢慢演變成為為獨裁政府戰爭犯罪行為服務的工具。除了呈現當時的車廂、設備、工作人員服飾的陳列外，也訴說著一段 DB 恐怖的過去，討論鐵道不只可以用來載人跟貨物，運輸的功能還可以用來載運大砲、戰車和士兵上前線，在當時也強迫許多外國人以及戰俘在違反其意願之下去修築鐵路；經過多次討論後，博物館期待透過這樣的常設展的手法，真實的向世人陳述對於這樣灰暗的過去，並對此不斷地反省，讓大家有機會去看清楚過去所犯的錯誤在哪裡，藉此引起的集體及自我的反省。
- 今年度來自 DB 的補助金額大約是 800 歐元，但是同時需要經營三個博物館，所以他們仍會依照每一年實際營運的狀況而有些金額上的調整，應該也是逐年遞減，雖然看起來是 DB 公司的博物館，但是挹注的經費非常有限，還是需要依靠博物館本身來經營、運作。
- 全德國大大小小的博物館算起來大約 6 千多個，在 2003 年重新改組前的參觀人數非常有限，但經歷長達一年的討論、規劃、設計後，所有的展區就是大家所看到的樣子，目前的來客數可以排行全德國第 80 名，在紐倫堡也是一個排行第二高名氣的博物館，大約 20 萬上下的參觀人數。
- 博物館內收藏的大量的蒸汽火車，光是平日的清潔、維護及保養就佔了經營的最大費用，這類的車種都有其歷史淵源和背景，平常都會跟志工及相關的協會來合作，博物館的員工也要對這方面有相當的熱情，也就是組織這一些

有熱情的員工，同時他們也要有這方面的專業能力。

- 2003 年的改組中，當時館長是希望讓兒童可以成為博物館很重要的觀眾群，但因為如果從大人的觀點來設計，就仍是以大人想要給予什麼作出發點去發想，所以博物館員平常的時候都需要長期針對教育推廣的部分做討論，思考各類教案的配套，比如說針對 11 或是 12 歲的學生部分，他們其實就會跟他們討論博物館是甚麼，然後等到他們知道博物館要做甚麼事情之後，他們就會提出不同的點子，但是其實整個為兒童設計的展示構想並不是很快就完成，而是一個長達一年的籌備計畫，在那一年中，他們跟類似台灣森林小學的單位合作，在一門課程中，他們找了有約七歲至十一歲左右的學童，由這群不同年齡層的學生組合起來，在一年間跟他們密切互動，讓他們利用非假日的時間來到博物館裡，教他們何謂博物館，接著去參觀不同部門的展區，最後引導學童逐漸與博物館進行回饋討論的機制，藉此了解學童在博物館中，他們對博物館的需求為何。而這項長達一年的計畫，也是德國第一次嘗試如何協助兒童進行展示的一個手法，而為了這個展式，博物館還因此得到了兩個獎項。

### 參訪照片

		
DB 博物館入口處。	博物館內合照。	DB 博物館副館長導覽。
		
蒸汽火車陳列區。	戶外號誌樓的保存活化。	與副館長座談。

## 2.納粹黨慶地景

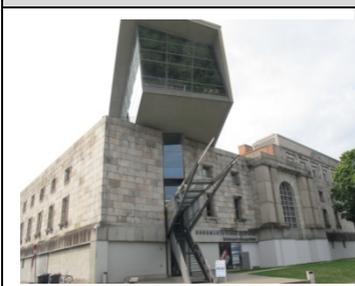
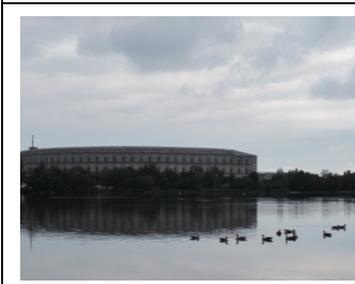
### 參訪內容暨心得記錄

- 紐倫堡（Nürnberg）被許多人稱為德意志的榮耀與屈辱，1933年，希特勒在此召開納粹黨代表大會，宣告他的第三帝國將帶領日耳曼民族找回昔日的榮耀，在近代史的地位，該地既是納粹宣傳製造領袖崇拜主要城市，也是戰後審判德國戰犯紐倫堡大審之處。納粹黨慶地景坐落於今天的議會大廳，最初設計可容納 50,000 人，但並未完工，當時的納粹政權策劃了大量的活動來宣傳 Volksgemeinschaft，即民族共同體的理念。
- 整個納粹黨慶地景也就是納粹全國黨代會集會場佔地約 11 平方公里，共有 9 個集會場所，分別是：1. 路易特珀爾德集會場（Luitpoldarena）；2. 老會議大廳（Luitpold Hall），在二戰中損壞，隨後被拆除；3. 會議大廳（Kongresshalle），或新會議大廳（Neue Kongresshalle），未完成；4. 齊柏林場（Zeppelfeld），另一個集會場；5. 三月場（Märzfeld），國防軍集會場，未修築完成，隨後被拆除；6. 德意志體育場（Deutsches Stadion），曾為世界上最大的體育場；7. 希特勒青年團體體育場（Stadion der Hitlerjugend），今為法蘭克人體育場；8. 大道（Große Straße），計劃中的遊行用道路；9. 文化會館（Haus der Kultur）及其入口計劃放置在大道的西北端，靠近新會議大廳。實際上，僅「齊柏林場」、「Luitpoldarena」以及「大道」得以修築完成，1973 年它們被納入文物保護範圍，使這一納粹建築的顯著案例得以保存。會場由希特勒的建築師阿爾伯特·斯佩爾主持設計。會議大廳是由路德維希·拉夫和弗朗茨·拉夫設計的。1933 年至 1938 年間曾舉行 6 次納粹黨代會，納粹黨代表大會每年都有「主題」，從 1933 年開始分別是：勝利（德國名女導演萊妮·里芬斯塔爾在這次大會製作《意志的勝利》影片）、團結和力量、自由、榮譽、勞動、大德意志、和平。
- 納粹黨從 1929 到 1938 年崛起、到全國黨代會集會場（Nazi Party Rally Grounds）所在地的一棟巨大馬蹄形建築，因為戰爭的關係，這大型的室內會場尚未完工，至今空無一物。這座超大建築曾經於戰後歷經多次的使用變遷爭議，包括轉型為商展、娛樂場、體育場館、購物中心等，一直到 1973 年紐倫堡市的保護紀念物法通過，才暫時維持了這裡的歷史遺址現狀。1994 年紐倫堡市博物館群委員會曾建議：「運用納粹黨代會場的北翼舊建築作為常設展示的地方，紀錄中心建築當時紐倫堡博物館第一計畫的構想。」1996 年德國城市聯合文化委員會到紐倫堡，訪查整個納粹黨代會集會場周邊的遺址，委員會認為這個地區的未來發展，必須採取前瞻的博物館觀點。1998 年討論會場的使用計畫聲浪再度興起，「如何處理納粹時代建築」成為主要議題，當年舉辦了一場國際建築設計大賽，建築設計大賽的勝出者，奧地利建築師君特·多明尼格（Günther Domenig）提出了一個令人信服的建築設計方案，即採用鋼和玻璃作為建築的主要結構；現存的建築被一條 130 米的玻璃走廊對角穿過，彷彿是一根巨針般刺入舊建築，並以斑駁的石牆面代表著如石頭

般堅固的納粹政權力量，以顯示國家社會黨的力量，玻璃走廊橫切北翼的矩形形狀，就像一個考古學剖面，將隱藏至今的內部情況展現給我們。進入常設展前的大廳訊息中心的舊紅磚牆、新 RC 天花板混合搭配，即預告這裡是一個今天和過去對話的異質性空間。而後面的建築就是希特勒親自參與設計的納粹黨代表大會堂。這裡為希特勒千年帝國夢想的偉大建築之一，但這建築尚未完成，希特勒的千年帝國就已化為灰燼。今天這龐大建築的一部份是用來教育及警惕後人希特勒是如何崛起及其為德國帶來毀滅性的後果

- 展覽運用了現代媒體，如電腦製作的動畫、電影、觸控式螢幕和照片、文檔以闡釋位於黨派集會場所的建築以及政黨的歷史和背景，照片、展品、膠片等原始素材，讓參觀者清晰的瞭解到納粹黨集會在紐倫堡的自我展示，以及他們是如何有效的操弄民族共同體與元首神話。
- 2001 年以來，納粹黨慶地景履行了將歷史聯繫到現代及未來幾代人的任務，同時，他們並不認為自己是個紀錄景點，而是一個值得紀念與學習的地方，而納粹黨慶其紀錄中心的建築本身就是用來刺激參觀者的討論和思考過程，他們更希望去做到的是參觀者如何思考個人、個人與集體之間的關係。

#### 參訪照片

		
<p>紀錄中心：納粹黨慶地景。</p>	<p>導覽員於館外先解說紀錄中心的成立意義及歷史。</p>	<p>於紀錄中心建築體中解說納粹黨慶地景之建設來由。</p>
		
<p>紀錄中心：納粹黨慶地景。</p>	<p>希特勒時代閱兵大道。</p>	<p>希特勒時代閱兵台。</p>

### 3.波鴻鐵道博物館

#### 參訪內容暨心得記錄

- 波鴻鐵道博物館是德國最大的私鐵博物館，1977 年成立，由德國鐵道歷史協會的鐵道迷志工進行日常維持與維護。博物館坐落於歷經一戰的前鐵道機車修理廠，修理廠建於 1916-1918 年，魯爾區在當時是德國主要的煤礦產區，早期負責檢修附近其他機車庫分過來的火車頭及車輛，1925 年開始維修自己的車輛，主要負責貨車的檢修，特別是運送煤礦的貨車。1982 年起完全閒置，德國鐵道歷史協會將修理廠逐步修復到蒸氣火車頭時代的廠房狀態，目前具備 14 條軌道及水塔(仍在使用中)。
- 園區有超過 46,000m<sup>2</sup>的面積，並展示了超過 120 台車輛，概述 1852 年以來德國機車與車廂的發展；除了重要及主流的車輛外，也保存了顯著的車輛及貨車，這些車輛都相當稀少，甚至很可能是唯一保存下來的。
- 波鴻市市長 Dr. Otilie Scholz 為熱烈歡迎台灣友人的到來，親自到波鴻鐵道博物館與團員會面，並大力推薦波鴻鐵道博物館與產業文化資產的重要性；此次為學員導覽的是波鴻鐵道博物館館長 Mr. Harald Reese，還有一位當地外語老師協助將館長的德語翻譯為英語。
- 波鴻鐵道博物館共有三個館及戶外展示區，首先參觀的是機車庫，機車庫的外觀如同台灣彰化車站扇形車庫，與扇形車庫的差別在於，台灣扇形車庫在車庫內有兩個煙囪管，車輛不管是正面進車庫或是倒車進去都能有排放廢煙的煙囪管，這邊的機車庫只有內側有煙囪管，也就是車輛必須都要正面進入車庫，出來時以倒車的形式，到轉車盤再轉回正面駛出。
- 進入機車庫前，館長先跟我們進行科普教育，蒸氣火車大致上可分為兩大類，一種是自己具備煤水櫃，另外是後面掛上煤水車的差別，自己具備煤水櫃的續航力會比較短，而掛上煤水車者的續航力較長。
- 這裡保存了上百台的車輛，維修的費用不斐，八年下來花了八十萬歐元。
- 在機車庫中我們看到許多珍貴的車輛，像是鐵路公路兩用車，擁有兩種輪子，平時是行駛於公路，需要到鐵道上行駛時，裝上鐵道用輪子，即可使用於鐵路的軌道，但實際上這樣的車種只是用來嘗試的試驗車，整個德國只有 20 輛；過去有一台車，是針對社會各個階級的人搭乘用，因此是以分級車廂分做四個等級，各個社會階層的人都可以搭車移動，但是缺點在於每個車廂都是獨立的車廂，車廂之間是沒有門的，列車長要查票，必須不停的上下車，但有時候速度相當快時，列車長會從車上摔下來；齒輪火車，台灣阿里山小火車也是齒輪火車，平常火車在平地時爬得很順，但是在爬坡的時候會比較慢，就以齒輪去咬合齒軌，增加摩擦力，一般這樣的火車都用於山區，在德國就是中部地區；還有郵政車、1920 年代的蒸氣車 express 版等等。
- 博物館的第二個館車輛存放較少，主要是作為舉辦活動的場地，我們參訪的這一天，就租給一個團體辦宴席用中餐，博物館這邊可以幫忙提供酒水、外燴服務，並會有相關的城市與博物館的整體套裝行程。

- 博物館的第三個館有對歷史的回顧，其中展示了二戰期間希特勒所使用的車輛，但他們展示的用意並不是神聖化希特勒時代的偉大，而是因為這也是歷史的一部分，車輛雖然是 1930 年代為希特勒而建造使用，但一直使用到 1970 年代，1965 年英國伊莉莎白女皇、1967 伊朗國王巴勒維也曾經使用過這台車子，我們可以從這樣一台車子看到獨裁時代到戰後的民主時代，這台車也代表著德國這段時間的歷史。
- 波鴻鐵道博物館是德國私人的最大規模鐵道博物館，不像 DB 博物館是公營的單位，他們完全是民營的，很多車輛都是以廢料的價格購買，買進來時狀況也是非常差的，一直到現在還是繼續買，可是量很少，因為主要的購買時段已經過了，比較經典、有價值的車輛幾乎都收集的差不多了。他們是德國最好的火車收藏博物館，現在任務是保存、還要能夠展示、使用、教育，他們目前也沒有這麼多的財力跟空間可以擴張來做這件事情。
- 園區沒有開放式的暖氣，戶外展示也相當多，算是一個露天博物館，因此，每年的十一月到隔年二月是關閉的，一些比較重要的車輛也都會收進車庫裡面藏著，以八個月的經營去支撐一年的開銷，每年大約有 6-7 萬的遊客。
- 博物館的門票標準是，成人七塊半歐元、孩童四塊歐元，只有團體跟家庭票有優惠，年輕人或是學生是沒有優惠減免的，同時門票還包括了一些特殊活動，像是小朋友的生日跟導覽，一年有兩次的兒童日，提供一些特殊的節目給小朋友，但並不會因為參加活動而門票較貴。
- 談到駕駛車輛的執照問題，在德國這邊要能夠復駛小火車，要具備駕駛執照，需先上過六個課程，付三千塊以上的歐元，才能取得執照，而且如果是蒸氣車執照，就可以駕駛所有種類的蒸氣車，但如果是柴油車執照，還要看是什麼樣類型的柴油車，因為有不同的規定，主要是因為蒸氣內燃機構造大同小異，只是柴油車裡面的駕駛盤有的會不一樣，雖然他們原理差不多，可是位置會不一樣；如果你在德國要開火車，你必須要有一個企業組織，必須要租、借牌，自己有一間公司。
- 博物館最受歡迎的活動就是 T8 型的、唯一還能夠行駛的蒸汽火車，有時候會有活動就讓它出來跑，同時還會邀請志工一起來參加活動，雖然博物館方面並沒有提供志工午餐或是費用，但是志工在體驗的過程中，就已經收穫很多，所以也是相當受到歡迎的。
- 博物館本身有一個基金會，基金會擁有這個土地、建築還有這些車輛的財產權，由於基金會沒有提供他們薪水，所以他們另外要自己成立一家公司才可以去經營，例如行駛火車或是售票，所以他們真正的收入大概有兩部分，一，靠辦各種活動、展示跟收門票；二，來自於民眾的捐款。
- 博物館目前有五位全職的工作人員、十二位兼職的人員以及一百位的志工；博物館整體經營事實上包含很多部門，有管理部門、法律部門、營運部門、行銷部門、技術以及現場管理等，有些部門也是都完全委由志工來處理，目前募集志工的方式，基本上都是依靠口耳相傳。

參訪照片		
		
波鴻市長、鐵道博物館館長與團員合照。	機關車庫與轉盤。	館長導覽室內展示車輛。
		
波鴻鐵道博物館第二展場。	戶外展示空間。	魯爾區工業文化之路的地圖，波鴻鐵道博物館亦為其中一點。

#### 4.翁納國際光影藝術中心

參訪內容暨心得記錄
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 翁納(Unna)是德國北萊茵-威斯特法倫州中部的一個小城，位於著名的魯爾工業區內。2001年5月底開幕的翁納國際燈光藝術中心的前身為林登(Linden)啤酒廠，創建於1859年盛產有名的林登(Linden)啤酒，於1979年關廠。當古老的啤酒廠關廠、準備拆除時，地方開始邀集很多人來思考「如何利用這裡酒窖的想法」，由於當時的低溫控制的技術尚未成熟，因此林登啤酒廠的工廠最難利用的則是位於地下室的空間。由於所有的廠區在當時為了要保持低溫，所有的發酵槽、貯藏室、地窖、走道等空間，都位於地下室，在有限經費的考量下，如何將黑暗的空間化作最重要的元素來呈現，「光、影」便成為最佳選擇，並於2001年活化再利用成為全世界唯一的光影藝術中心。</li> <li>■ 翁納在德國是一個小城，做為在選擇「光、影」做為發展的主題後，便開始思考這種偏遠小城需要哪些「與眾不同」的物件，人們才會不遠萬里地來參觀這個藝術中心，於是經過多年的努力，邀請了Mario Merz、Joseph Kosuth、James Turrell、Mischa Kuball、Rebecca Horn等12位全球知名的燈光藝術家，讓他們自主地在啤酒廠地下倉庫共計2,400平方公尺的面積內，選擇一個他們最喜愛的房間或場所，依照啤酒廠內既有的硬體設備及空間，為其量身製作一件燈光藝術品，目前藝術中心擁有14件用於永久陳列的燈光藝術裝置，為觀眾呈現出有關這一年輕的藝術種類所具有的不同表達形式及表現。</li> </ul>

- 在參展藝術品中使用不同類型的光源來展示燈光，並分別融合了文字、化學元素、聲波等，交互式的投影或在天花板和地板之間的連接、投射等方式所實現，除了不斷探索著燈光使用的可能性，結合原有的空間、格局、物件，透過「光、影」呈現出「真實」與「虛幻」的效果，也讓物質與非物質的界線變得模糊，透過導覽解說的過程，讓民眾更能深刻的體會及思考藝術家透過光的線條所建構出的神秘世界。
- 「光影藝術」並非只是將物件投射出來，而是「藝術」重於「啟發」，藝術家的一個觀點、一個感覺或一個思考片段，透過藝術創作讓民眾來欣賞，並從中領悟到一點的啟示，透過不同的方式與人產生共鳴。
- 特別的是，光影藝術中心的空間利用了大量的燈光，因每個展場都需要導覽員帶入，由導覽員一一打開每個展場的開關，所以這並不是一個可以自由參觀的場地。光影藝術中心的常設展都是固定的，由於每個新的展場設計所費不貲，所以不常有所變動，同時，今年度也開始有了「光影藝術獎」的編列，有部分的空間開始提供給新一代藝術家或學校申請，但前提是，申請人或單位的设计作品必須非常吸引人。
- 光影藝術中心營運經費的來源來自於門票收入、政府補助及各文化類的基金會捐助，也會設計一些課程與體驗活動讓民眾參與，前來觀賞的遊客人數也很多，截至目前為止尚能達到損益平衡。

#### 參訪照片

		
<p>翁納國際光影藝術中心入口。</p>	<p>大廳導覽。</p>	<p>光影與藝術之結合，Rebecca Horn 之作品：「Lotusschatten」。</p>

## 5.邦立威斯特法倫民俗博物館

### 參訪內容暨心得記錄

- 1292 年底，威斯特法倫故鄉聯盟(Heimatverbund)在一份決議文中提出，威斯特法倫地方政府應該在邦博物館下設立民俗學部門跟露天博物館，但這份決議文受到經濟危機及第二次世界大戰等而停滯；戰後，1952 年威斯特法倫民俗學委員會要求成立戶外博物館「搶救舊的農村文化」，並在經濟奇蹟及農業急遽轉型過程中引起激烈討論。
- 1960 年威斯特法倫—利柏地區聯合會決議在代特莫爾德成立「威斯特法倫農村文化資產露天博物館」，館長是著名的房屋研究者 Josef Schepers，博物館創館理念為：「展示介於 1550-1800 年間農村生活的改變，包括了建築房舍、居住、經濟生活以及社會位階」。
- 1963 年博物館員工開始工作，1966 年開始進行歷史建築的復建工程，1971 年正式開館，1974 年露天博物館被賦予「邦立民俗博物館」的任務，在 1975 年提出發展計畫，將所有社會階層的日常生活文化作為研究目標，借由蒐集文物紀錄作為其紀錄及表現形式，擴建各館舍並透過常設展、特展及教育活動傳遞文化資訊。
- 接下來的 1980 年代，開始擴展其創館的發展構想，跟著社會變遷與時俱進，接近更多社會階層居民的日常生活文化，而不僅僅只有農夫文化，還包含了過去領日薪的雇工、手工業者、村落神父到富裕的酒庄坊主人等等，並拉長蒐藏的時間軸至 1900 年；民俗博物館在 1992 年訂定了新的發展計畫，除了承續 1975 年的發展計畫，將博物館任務設為整體性的蓋括綜覽，包括區域之間所能呈現的差異、發展及文化特徵的視角等，並將博物館的蒐集任務從 1900 年延伸到當代。
- 民俗博物館在實務性操作上，與聯邦林業與木材研究所合作，著重歷史木構建築蟲害研究；與「Detmold古蹟修復與舊建築維護專業學校」合作，將研究結果運用於古蹟、歷史建築的修復。除了百餘棟的古蹟歷史建築修復外，博物館蒐集了三十萬件與地方日常生活相關的民俗文物，最原始的園區規劃為 80 公頃，後來一直擴張到近 100 公頃。
- 邦立威斯特法倫民俗博物館的展示是以露天博物館的形式來操作，在跟館長了解館內所有建物重現過程後，部分團員認為台灣不可能有露天博物館，第一個就是基地面積沒有這麼大，第二個則是，台灣現在所呈現的就是現有聚落的展現，不可能跨五百年的各種建築物，而且這裡的露天博物館不是在這裡重建，是移植過來的。台灣整體發展的歷史沒這麼悠久，加上政府並沒有這麼多的經費可以協助建物的移植，頂多山寨版的重蓋。  
針對上述團員所分享的問題，曾來過台灣的修復部門主任則是認為，一座露天博物館事實上也不見得要像他們一樣擁有這麼大的空間，因為在德國也有很多單獨一棟一棟保存下來的案例；緊接著，就是作為這樣展示的使用，因他之前只有在台灣待一個禮拜，不清楚台灣公部門對於這樣的一種方式的保

存想法是甚麼，因為在德國，這種保存方式是很好的記憶保存，過去的生活方式一代一代傳下去，所謂的聚落並不是把整個聚落移植過來，而是將不同的建築移植過來，在這裡形成一個類似區域的概念，裡面就像是一個聚落一樣。

- 他們在修古蹟跟修博物館裡面的建築基本上是沒有差異的，技術都是相同的，在他們古蹟保存合作的一個工作坊裡，只要是對古蹟有興趣的都可以參加，唯一的差別在於，外面的這些古蹟建築可能要適應現在的問題，例如這幢古蹟建物還有人住在裡面，所以需要廁所、浴室、沙發等等，這些東西會比較複雜，所以要注意的事情相當多，但基本的房子維護都是一樣的。目前博物館內的這些建築物，都是把過去的建築物從別的地方移過來這裡，把它拆卸掉、編碼進行分類，因為在一些案例中，古蹟建築物也是因為在某些地方沒有辦法保存，所以有些古蹟官員會來請教他們關於建物如何移至他處進行保存的專業知識。
- 在展示設計中，他們會不斷去思考這個建築物要做甚麼展示。在過去，他們很常將建築物修復到他最原始的樣貌，但現在他們會開始思考建築物從修復到展示的用途是甚麼，再來考慮修復到甚麼樣的程度；意即，他們要先有策展的構想，再來考慮修復的程度，而這樣的修復工程就會繼續往下延伸到木工部門、石材部門、家具等相關的專業研究人員。以露天博物館來說，他們擁有很專業的木工部門，整個建築全部的木工，從家具到建築體的修復他們都可以做，乃至於石材部門等，其他的部分則須藉由外面的專業人士協助，例如結構安全要從外面聘請鑑定專家協助，他們比較著重在一些實用性上，比如歷史建築轉作展示博物館會需要用到電。他們認為，保存就是最大的市場，因為如果沒有古蹟保存的話，很多工種是不會被留下來，而要做古蹟保存則需要有很多工種。

#### 參訪照片



博物館的修復部門。



17 世紀農舍的導覽解說。



館長、修復部門主任與文資局局長合影。

## 6.魯爾博物館

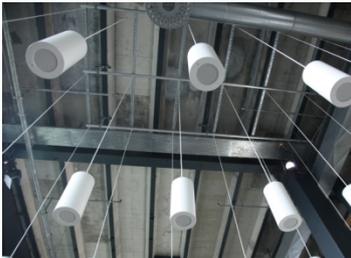
### 參訪內容暨心得記錄

- 魯爾博物館坐落在關稅同盟原洗煤廠，2008 年成立。作為一個區域博物館，其常設展覽是針對魯爾區整體的自然和文化歷史，博物館並不只是一個經典的工業博物館，而是能夠展示出魯爾文化內涵的區域。
- 博物館的活化設計是由荷蘭知名設計師庫哈斯(Rem koolhaas)操刀，以橘紅色的電梯通往博物館，意指過去運輸煤礦的皮帶，同時電梯也是外加式、可逆式的設計，並不會傷害到古蹟建築的本體。
- 從頂樓鳥瞰魯爾的關稅同盟煤礦工業群，埃森在 200 年前只有 4,000 人口，80 年之後已經超過十萬人口，由於在工業化的過程中需要非常多的勞動力，因此，沿著礦區與工業生產設施周圍便開始有城市的形成。
- 關稅同盟煤礦工業群的焦炭場和 1 號、2 號、8 號礦區及 12 號礦區三個地方組成了世界文化遺產，在這裡已有 130 年的生產煤礦歷史，1986 年才關廠，但在關廠前一周就已被指定為古蹟，避免關廠導致機械、廠房的拆除。將此處保存下來後，便開始規劃藝術、設計及文化方面的活化再利用與資助；在 12 號礦區的活化再利用中，包括了魯爾博物館、紅點博物館及 Casino 餐廳，紅點博物館跟 Casino 餐廳的活化再利用是相對簡單的，魯爾博物館則用了較為複雜的再利用方式，而整個廠區的建築色調作調整，以橘色做為防舊漆的顏色。
- 工廠內，我們可以看到過去的輸送帶，輸送帶是當作動力使用，將煤拉到最上面再一一輸送到下面，中間經過篩選煤機，小於一公分的煤礦、石頭就會掉落，大於一公分的煤礦、石頭會繼續運送，之後再經過洗煤機，由於煤比較輕會浮在水上，藉此將煤與石頭分離開來；博物館運用投影設備將過去運煤的過程投影在輸送帶上面，並有機具運作的音效，作為教育的手法之一。
- 博物館是由基金會經營，廠房內的機具設備也會有專人來維護，他們會避免機具設備繼續鏽蝕，但卻不將其恢復到沒有鏽蝕、破洞的狀態，以保持原狀為主。此處為世界文化遺產，因此保存了從地底下挖煤到運送到上面的一整套完整礦業機具設備；從頂樓往下導覽的路途稱為古蹟路，整條路線的機具維護、設計共計花了 180 萬歐元，投影的內容也需要每日的調整維護，耗費的財務與人力相當龐大，古蹟路也不僅僅在此工廠內，在整個區域總共有 20 個投影點。
- 過去生產時，洗煤的機具設備可能會壞掉，但在地底下有兩三千個礦工在挖礦，不可能讓工作停止，因此需要儲存槽，將挖好的煤礦先儲放在儲存槽，等到洗煤機具設備修好再繼續運作；而在活化再利用設計時，設計師將通往儲存槽的樓梯設計為橘紅色，當鐵水燒到千度的時候，就會呈現橘紅色，此設計發散著橘紅色的光芒，也有逃生梯的功用。
- 從工廠的 24 公尺處往下是魯爾博物館，展示了魯爾區現今的情形、從中世紀到現代的歷史以及工業史，內有各種展示，包含魯爾區的聲音、環境與人

等，值得一提的是，展示中展出一個礦工的肺，可以看出肺裡面的煤塵，就是職業傷害中的塵肺症(矽肺症)。

- 在過去煤儲存槽的空間的展示設計，是博物館備受爭議的地方，主要是原本的儲存空間理應是一個個封閉的空間，但建築師的設計是將封閉的空間打通了三個洞，同時儲存槽裡面應該是沒有地板的，在設計上卻也重新製作地板，變成是可以展示的空間，此處的設計概念是將儲存槽做為記憶的儲藏庫。

### 參訪照片

		
<p>魯爾博物館的入口，為附加式建築體，可隨時拆掉，不會傷及古蹟本身。</p>	<p>魯爾博物館的入口處。</p>	<p>保留過去所慣用的公尺標記，用以顯示樓層位置。</p>
		
<p>篩選煤的機具設備，上面有投影呈現生產過程的樣貌。</p>	<p>魯爾區的聲音展示，站在下面的圓點，就會有聲音從上面的圓筒中發出。</p>	<p>魯爾博物館的展示區。</p>

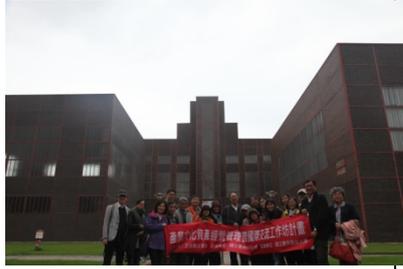
## 7.紅點設計博物館

### 參訪內容暨心得記錄

- 德國紅點設計博物館有三個重點區，首先是煤礦歷史區，接著是紅點設計展示品，以及最後的廣告設計特展。其展示的方式，是將來自不同生活、世界得獎的設計作品集結在一起，提供給訪客最具設計感的體驗；四千平方公尺的展場中有將近 2,000 件的設計作品，在懷舊與創新的反差之中，歷史建築與現代產品讓每一個展示物件都顯示出不同的光譜。
- 1929 年時，包浩斯風格的前衛藝術家彼得漢斯(Walter Peterhans)設計了此處礦區的建築，與一般的圖樣、花樣設計不同，這邊是根據既有的工廠進行設計，展示德國的工業與生產能力；紅點設計博物館的所在處為過去鍋爐區，廠區用大鍋爐燒水產生蒸汽動力只需要三個操作員就可以當作工廠的動力支撐機具設備的運作。
- 1980 年代魯爾區遇到強烈的工業競爭，不得已關廠，當地面臨勞工沒有工作機會的壓力，他們相當慶幸此區域以世界遺產的方式進行轉換，生產煤礦的工人變成文化區域的員工，周遭的居民也可以利用此區域共建；1996 年由英國設計師諾曼·福斯特(Norman Robert Foster)設計紅點博物館的再利用，現在所看到館內有許多鏽掉的鋼鐵，其實都是設計出來的。
- 1950 年戰後，德國普遍形象不佳，很多年輕設計家在國際上不容易被接受，為了鼓勵年輕設計家，設立了紅點設計獎，找了創辦包浩斯派的重要代表人物參與協助獎項，紅點的來由是過去畫廊的畫作標示牌上被標一個紅點就表示畫作已經被賣掉了，他們便以藝術界的紅點概念創造了紅點設計獎；直到現在，紅點設計獎已經成為國際知名的工業設計獎，每年有三萬多件作品參獎，其中的一成會得到獎項，每年春天他們會邀請教授、專業人士、評論家來評定獎項，紅點的獎項也分三個等級頒發，最好的作品會被評為 Best of Best，新加坡也有紅點設計博物館，針對未來的設計進行頒獎。紅點設計獎的作品必須是要能夠在市場上出現的產品，不能是模型或是概念；他們營運的資金來自參加設計獎項的費用，因而他們的資金充足，很多公司也會用紅點來作為他們的營銷市場。
- 紅點設計獎海納百川，各式各樣的設計品都可以參加，小至迴紋針，大至摩天大樓、油井，都可以參加獎項，但令人遺憾的是產品實在過多，他們無法接受所有的產品，並不是外觀上漂亮就可以得獎，要在功能上、環保上都有所貢獻才能得到紅點設計獎的認同。裡面的展品有各式各樣的分類，如手機區，有著便利於老人的手機設計；也有著記錄腦波的設計品，在健康醫療區；還有自行車區、各種盥洗設備與廚房用品的設計區等，相當多元豐富。
- 參觀紅點設計博物館在於其對鍋爐室的再利用，該地方的設計是在關稅同盟被指定為世界遺產前就設計好了，如果是以世界遺產的角度來看，這地方的設計顯然是不合格的，因他們將鍋爐的牆面切割開，成為展示的空間，做出新與舊的結合，成為一個傳統與現代的對比，但站在產業文化資產的保存角

度來看，這個操作方式的改造幅度過大。

### 參訪照片

		
<p>包浩斯建築：紅點設計博物館。</p>	<p>紅點設計博物館煤礦歷史區。</p>	<p>紅點設計獎歷年得獎作品。</p>
		
<p>位於入口處、懸掛在空中的奧迪 A8。</p>	<p>博物館中隨處可見的設計作品。</p>	<p>廣告設計特展。</p>

## 8.米盧斯鐵道博物館

### 參訪內容暨心得記錄

- 米盧斯鐵道博物館一個私人的博物館，1971年成立基金會，由私人來經營，一開始只有二、三十樣藏品，經過多年努力，他們逐步增加蒐藏品，目前成為歐洲最大的鐵道博物館，主要原因在於他們佔地面積廣大，有六十萬平方公尺，且蒐集了相當多的車輛，從一開始的一百台，到現在的兩百五十台，成為世界最大的鐵道博物館；珍貴的是這些車輛都是原版的而非拷貝，最老的是1844年的一台蒸汽引擎車，為歐洲最老、原版的蒸汽引擎。
- 鐵道博物館曾歷經多次改建及擴建，最初成立法國鐵道博物館的契機是在1944年巴黎世博會結束後，曾有過多方討論；但實際上要到1961年米盧斯工業協會派出委員調查當地興建鐵道博物館的可能性，在1969年得到法國國鐵的認可，於當年成立法國鐵道博物館協會，用以經營、管理鐵道博物館，直到1971年米盧斯鐵道博物館才正式成立。
- 第一期的博物館在1971年6月12日開幕，維持了五年的時間，共計206,755名遊客，當時儲放了13台蒸汽車輛；經營第一期博物館時，就已經在規劃建設第二期的博物館位置及建築，最後第二期博物館座落米盧斯多納赫(Dornach)，法國國鐵在新博物館裝了軌道以安置車輛，新的博物館在1976年開始開放。
- 第二期博物館規模年漸增長，在1982年博物館開始擴充了第二個區塊，設置一個擺動橋跟轉運車廂，以幫助操控車輛抵達；1983年博物館第二區塊開放，具備極多展示用車軌，展示蒸氣機車、電力機車、火車、電動車、客車、貨車等不同車型，以供遊客學習鐵道150年的發展。當參觀人數逐漸減少時，為了再次吸引大眾的興趣，博物館於1995年進行博物館的現代化與擴張計畫，希望提供民眾更好的展示內容與服務；1998年博物館董事會決定將博物館管理委託給專門從事旅遊、歷史遺址管理的私人公司，並於2003年12月31日關閉以進行翻修工程；2004年，Culturespaces被選中進行博物館的管理，為期12年。
- 法國鐵道博物館協會在法國國鐵的支持下，開始改造博物館成為歐洲最壯觀的鐵道博物館，為此投入了8.6億歐元；2005年新鐵道博物館成立，改名為鐵道城(Cité du Train)，總共有100項展品的展示重新設計，分布在「鐵道盛世」跟「鐵道冒險」兩個展區，而鐵道盛世展區是最受遊客歡迎的展區。
- 目前博物館有兩棟建築，左邊的建築是入口處，一個多采多姿的建築物，是十年前(2005年)開幕的建物，最近剛辦過建築物的10周年慶祝；右邊建築體較大，是1976年開幕的博物館，右邊的建築物有一萬三千平方公尺，左邊的則是六千平方公尺，所以加總起來一共有一萬九千到兩萬平方公尺來展示這些火車，以六個主題來介紹法國交通運輸工具的歷史，第一個主題屬於比較現代的「火車與度假」，中間還有「高山與鐵路」、「官員座車」、「戰爭中的火車」，接著還有依照時間性來進行的展示區，從1842年到最近TGV(高

鐵)的一些年況，法國的鐵道歷史大概從 1827 年前開始，現有的蒐藏是從 1844 年開始，一直到最近的 TGV 都可以看得到，最後則是室外的暫時性區域展覽。

- 該館幾乎可以說是全年無休，只有在聖誕節會休館。根據統計，每年大約會有十萬個訪客蒞臨，而這裡只有十一位正式員工，他們需要包辦所有的事情，包含行政工作、接待外賓還有整理館內的火車等等，館長也要親自下去做各種事情。
- 在法國很難拿到相關的補助資金，法國博物館都是由文化局資助，會有預算的問題，但因為這裡是私人博物館，必須自己賺到資金，若是到年底仍不夠時，則會向另外兩個機構請求協助：鐵路局跟本地的政府。這樣的情況跟德國、英國、日本等不同，他們的鐵路局都會幫助鐵道博物館，但是法國沒有，所以他們現在也在想辦法讓法國國鐵(SNCF)進駐，因為館內有許多藏品都是從國鐵過來的，他們希望可以變成一個國鐵的博物館，但這個計畫尚未實施。因為資金的考量，館方也曾考慮過要提高票價，可是現在法國、甚至整個歐洲的經濟並不是很好，所以執行的機會有限，雖然 10 萬個訪客可以讓博物館有多一點收入，但卻永遠都追不上博物館日常的開銷與薪資支出。十年前，現任館長接管時，也只能盡力不要讓博物館的赤字再增加，不過現在已經越來越不容易了，最近的一次票價調漲只有調 50 cent。館方雖然只有十一位員工，但他們就如同一個家庭，大家彼此同心協力，因為館長是個以身作則的人，而且他們對於經營這個博物館也保持著一定程度的熱情。
- 日本人有成立國際性的鐵路交流，館長去參加時大約有十個國家，包含美國的鐵道博物館，只有展示二十多輛車卻有五十幾位的員工，因此當大家知道米盧斯只有 11 位員工時他們都很驚訝，因為這是全世界最大的鐵道博物館。
- 博物館的六個常設展是由專業人士來為我們設計打造，特展則是博物館員工自己做的，現在除了常設展之外，新的特展都要自己做，沒有甚麼經費請外面的人。現在的展示會場展示的內容是在 2000 年時決定的，原先只展示一些技術性的內容，後來決定以一些有趣、好玩的內容吸引遊客參加，現在看到比較多采多姿展示設計，就是當年被建來吸引遊客的。
- 新成立的兩個館一開始確實有收到提申遊客量的效果，2007 年設計新館後，第一年訪客人數至少從原先的六萬上升一倍，由於一開始所有展品車輛都在一起，非常的有技術性，不是一般大眾可以理解的，後來想辦法重整，重整後以時間順序來呈現，甚至有增加一些說明、燈光的效果；因為年代的因素，甚至再加入一些當代汽車作展示，因為法國有很多汽車，根據汽車模型款式的對比，人們就比較可以理解是哪一個年代的，例如說二戰時期的火車旁邊就放一台美國的吉普車，一開始大家不知道那是什麼，沒有辦法連結，加上一台美國吉普車後，大家才知道原來是二次大戰時的火車。
- 雖然基金會經費不太足夠，但也不願意請志工來幫忙，因為法國的志工相對不可靠，可能答應禮拜六要到，但前一天突然打電話說來不了，導致展覽內

出現問題，參觀者會埋怨，基本上還是由 11 位員工在處理所有事情，甚至這 11 位當中有人生病，館長就要自己去做；譬如今年巴黎有展示，也是館長自己準備、前往巴黎處理，可見真正細微的工作還是要靠他們自己。

### 參訪照片



鐵道城-米盧斯鐵道博物館。



米盧斯鐵道博物館館長座談。



與米盧斯鐵道博物館交流相關出版資訊。

## 9.阿爾克-塞南皇家鹽場世界文化遺產

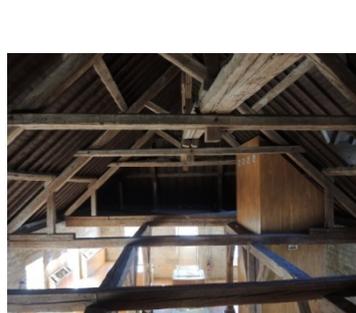
### 參訪內容暨心得記錄

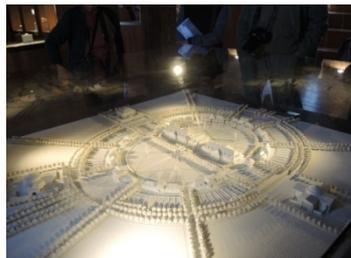
- 阿爾克-塞南皇家鹽場位於法國東部 Besançon 附近的 Arc-et-Senans，於 1982 年列入聯合國教科文組織世界遺產名錄。在皇家鹽場中，參觀行程是以建築體為主，絕大部份的製鹽設備已經隨著時代毀壞消逝，1895 年鹽場關閉後，有利用價值的工具都被報廢帶走，沒有留下任何的生產設備，現今的鹽場也沒有產鹽。
- 鹽場的建設構想是來自路易十五時期，但實際建造時間是在路易十六時期的 1775 至 1779 年。位在岩鹽區 Salins-les-Bains 的舊鹽場，面臨著木材供不應求的困境，需另設新廠，後找到距離舊鹽場所在 21 公里處的 Arc-et-Senans，因周邊廣大林區成為最佳設廠地點。由於該地方完全沒有鹽，他們後來考量，與其將新鹽場所具備的木材運送至舊鹽場使用，倒不如將舊鹽場的鹽以礦泉水溶解成天然「鹽水」，並設置 21 公里的管道將鹽水引進新鹽場，而新鹽場再以大量燃料將鹽水蒸餾過後留下鹽。21 公里的管道所使用的是樹幹，中間運用當時的機械設備打出一個洞，再將樹幹一個個串連起來變成管線，當時甚至會將管線埋在地下，就怕鹽水會被偷。由於使用如此原始的運輸方式，經年累月下來，很多鹽水會在過程中流失，管線也不好維修，後來雖改用金屬管線，但因鹽水會腐蝕金屬、導致破洞，所以運送鹽水成為一個始終無法解決的問題。直到新技術出現，開始運用煤炭及油來生火煮鹽後，皇家鹽場便被廢棄，於 1895 年關閉。1918 年，鹽場在火災中遭到搶劫和破壞，但在 1927 年，杜省(Doubs)買下了鹽場的經營權，讓它免於荒廢；直到 1996 年，經過三次連續的復建，鹽場才得以恢復它昔日的輝煌。
- 鹽在當時是相當珍貴的，屬於國家專賣，只有國王才能調動鹽的買賣，因此，鹽場的建築外觀也如同儲藏珍貴物品的場所，建築規劃原先設計是以圓形為主，一方面是反映太陽的形象，另一方面是為了便於監視員工，在任何一個定點都可以監督四周。
- 皇家鹽場建築的設計師，克勞德·尼古拉斯·勒杜 (Claude-Nicolas Ledoux，1736-1806)，是十八世紀的建築師，當時相當流行新古典主義，他所設計的建築帶有新古典主義的風格，最明顯不過的是山牆上的圓圈，如同老闆在監視工人的眼睛，而這裡的圓柱上還有方型的石塊，呈現圓方並存的特殊建築樣貌。鹽場呈半圓形，包括住所和生產場所，正中間的建築為主管住宿的樓房，緊接著兩邊就是生產的製鹽工廠，工廠建築體較大，二樓是作為生產者及監督者的住處，總共有 11 處建築以及關犯人的地窖，建築體包括了主管住宿的樓房、馬廄、東西兩邊的製鹽工廠、廚房、宿舍、看守間和鐵匠鋪等，幾乎所有皇家鹽場員工的生存都依賴這個鹽場的經營，而各個屋子與圍牆中間還有花園，為這充滿監視的場所添加一點色彩。
- 當時由於鹽課稅過重，人民普遍對此現象不滿，因而也連帶著恨上了設計皇家鹽場的設計師勒杜，在法國大革命後他被關了一段時間，被放出來以後，

由於設計了皇家鹽場導致形象不佳，職業生涯就此斷送，即便陸陸續續還是有設計方面的作品，但只能做些簡單的設計維持生計或是自我滿足，無法再進行重要的國家設計計畫。

- 鹽場之所以被列為世界遺產並不是因為生產的特殊性或是建築設計，它的獨特在於，它是建築師「理想城市」的一個實踐，整個建築群的佈局實現了政治、生產、宗教和生活職能的統一，蘊含著建築師烏托邦式的夢想，從工人的生產、住宿乃至於監控與宗教，在十八世紀是相當罕見的，這樣的設計概念是在十九世紀工業革命後才慢慢興起，皇家鹽場是一個工業生產、生活及監視區域型態的先驅，包括了建築的全景敞視系統，可以從工廠的任何一個定點監視到各個環境，以此先進的系統做為被指定世界遺產的特殊重要性。
- 皇家鹽場憑藉其建築、歷史和復原過程，可謂是獨一無二的歷史遺跡，鹽場現在開放參觀，並成為一個以「市鎮」為思考主軸的文化交流中心，由「Claude Nicolas Ledoux 研究協會」負責統籌；除已作為固定場地之「鹽博物館」、「Claude Nicolas Ledoux 紀念館」，「Claude Nicolas Ledoux 研究協會」以年度性主題作為一年當中舉辦各項活動或是展覽的貫穿，另有空間供外界作為會議、研討會等之用途，每個文化季都會舉辦展覽、花園節和音樂演出，而且歡迎研究人員和藝術家駐場策劃兒童活動，組織研討會及其他創意活動。

#### 參訪照片

		
<p>參訪團團員合照。</p>	<p>皇家鹽場入口。</p>	<p>於鹽場正中央導覽解說。</p>
		
<p>主管樓房(鹽博物館)的新古典主義設計。</p>	<p>勒杜博物館的木構建築保存案例。</p>	<p>勒杜博物館，皇家鹽場最初的设计，為半圓型，形似監獄或堡壘，中間有眾多石柱。</p>

		
<p>皇家鹽場的設計模型，最終採取的版本，但也只有建成一半，並非模型的整體圓形。</p>	<p>於製鹽工廠的特展「世界的鹽工」，建築體保留了製鹽工廠時期的樣貌。</p>	<p>廠區內模擬鹽廠生產時的情境，為意象造景，非真實鹽堆。</p>

### 三、心得

(一)空間活化再利用的設計手法與美感：以魯爾工業區的紅點博物館為例，我們可以明顯發現，他們在操作空間的活化再利用時，一開始就會先針對舊空間做所謂的價值性評斷，這些價值性評斷可能是從過去歷史的意義、從空間使用上的意義或是美觀上的意義來進行，例如紅點博物館，它就是利用空間中的空間做設計。許多工業遺址都是大型的儲存槽或大型的物件，而它本身裡面就是數個空間組成，他們將這個空間切開來，讓參觀者看到裡面或者走進到裡面，這種在裡面移動的過程，可以讓參觀者體驗到平常不會感受到的生活空間的部分，這是這類型工業遺址活化再利用非常有趣的部份。而紅點博物館在機具設備與空間利用方面，他們會很刻意地去將它最有意義的(例如一整面的鍋爐牆面、斑駁的天花板等)部分，用具美感的方式去呈現出來，大玩「空間中的空間」設計手法，這相當有趣，大概也只有工業遺址有這種最原汁原味的本錢可以這樣操作。

(二)新與舊的對比，低調中的無限想像：同樣以紅點博物館為例，在館中我們可以不斷有新與舊、強烈對比的體驗。展場裡，他們刻意留下很多過去工業生產時代的齒輪、門蓋等等，既古老又顯舊，同時跟他們展場內，極具現代感、新的展示物件形成一種極端的對比，從歷史的工業到現代工業，這種新舊並呈的方式，在該展示空間裡成為一種對應關係，設計手法相當直接且強烈。此外，新的展示物件都相當低調，也由於他的低調設計，透過在工業遺址展示空間對比的手法，反而讓參觀者有無限的想像，就像所謂的舊瓶裝新酒，新的創意是長在舊的土地裡，這是紅點博物館非常有趣的一個表達方式，也驗證他們對魯爾區的定位是正確的。另一個有趣的地方是，紅點博物館本身運用了相當多古蹟修復的手法，並且將古蹟修復與現代設計融合在一起，其中間界線並不像台灣那樣有隔閡存在，因為在台灣，古蹟修復就是古蹟修復，現代設計就是現代設計，不太混為一談，但這在紅點博物館中，這兩個東西的連結性卻是非常好。

(三)工業遺址活化再利用的主題確立：所有的文化資產它都需要有一個清楚的

主題，接著就是不斷地深入挖掘，台灣越來越多產業轉型文化資產或做觀光、文創園區，從此次參訪我們可以很清楚地體驗到，當大家在規劃自己的園區時，不要放太多的元素在裡面，而是要把一個主題做得很清楚、深入、且獨特，因為我們台灣進行產業文化資產活化再利用的夥伴，常會為了豐富、多元自己的園區與展館，而放進太多的議題跟元素，反而讓執行的人很忙很累，甚至讓整個園區、展館陷入混淆的狀態。

(四)古蹟、遺址以系統性、脈絡性的方式進行指定與保存維護：此次走過兩個國家，加上出國前，日本產業文化資產傳來的一些新的訊息，我們可以發現，全世界目前對於產業文化資產的指定大概都是朝向一種系統性、脈絡性的方式來進行。例如本次參與法國 TICCIH2015 年年會，就曾提到比利時南邊的兩三座煤礦，過去筆者在其還未指定為世界文化遺產前就曾去看過，這幾座煤礦尚保存有非常完整的礦產和宿舍群，他們的宿舍群都是用磚或石頭打造，此外，最近日本像明治時期的工業遺址的保存方式，也都是朝向整體性脈絡化的方式去操作，顯然這已經是世界的一個趨勢，反而越來越少單一一座工廠被指定為世界文化遺產的案例。在這次行程中，我們參訪的皇家鹽場亦是如此，它並不是因為製鹽的生產系統而獲得指定，而是建築師整體設計概念獲得很高的評價，才被指定為世遺。

#### 四、建議事項

(一)台灣產業文化資產從單一保存方式，改為以系統化、脈絡化式的保存為主。

(二)推動台灣糖業網絡。

台灣產業文化資產活化再利用計畫已執行數十年有餘，其中，以台糖的補助最多。筆者認為，以文化部文化資產局的高度來看，推動一個台灣糖業網絡的可行性是相當高的。台灣產業文化資產活化時常在談觀光休閒娛樂，也就是今天所看到的鐵道休閒，只是，若能從更深一層、從整體性、系統性來看，其實台糖整體價值頗高，只是他們沒有注意到。

以教育來說，全台各糖廠周圍都有許多因糖廠而設立的國中小，例如花蓮糖廠有大進國小、虎尾糖場的安慶國小，乃至於南光中學等，這是屬於台糖的學校系統；以休閒來說，筆者認為不只是鐵道，而是要將他們過去整個職工宿舍區、醫務所、理髮室、活動中心到網球場等，應該都納入休閒的範疇中；再以灌溉系統來說，糖廠種植甘蔗需要大片的農場，有農場的地區，就需要完善的灌溉設施、埤圳，此外，台糖也有工業用水源的蓄水庫，如新營糖廠的尖山埤水庫等；除了上述幾個系統，另外尚有整體糖業建築、工坊、銷售點、運輸系統等，都是相當完整的一個脈絡，若能將它串聯、重新建構起來，會是台灣最具有潛力的世遺點。一個產業的建立都有這樣系統性的經營準則，那後端產業文化資產的保存與活化不應該更要如此嗎？若只是像目前這樣，任由相關單位各自篩選、陸續保留或指定，那麼其未來的系統完整性就相對較差了！除了糖業網絡外，台灣鹽業也不失

一個重整串連的目標。

上述的網絡串聯型態，必須集結民間、產官學界的人士來共同推動，因為不同領域有其不同的專長，而產業文化資產牽涉的層面也相當廣泛，無法單純從歷史研究來談，而是要納入技術史、集體記憶、勞動史等；其中，在歷史研究上，也不能侷限在日本時代，而是要回溯到台灣更早期的糖廍時期，再慢慢延伸到新式製糖工場的發展，這是農業走向工業、勞動史與技術史的轉變歷程。這方面的資料在台灣產業領域的保存裡也相當完備，因為在日本時代就已經有非常多的調查與記錄。試問，除了古巴之外，還有哪些國家有像台灣這麼密集的製糖工廠？在這麼小的一塊土地上，戰後製糖工場數的紀錄曾高達四十三間之多，日治時期更為尤甚；許多糖廠的規劃設計都是以工業村的概念在進行，鐵路的運輸也涵蓋了三千多公里，這都是非常世界級的指標，若我們以整體性、系統性的方式來思考，其實台灣糖業算是最有潛力來操作成一個世界級的案例。可惜過去的活化再利用，都是一間間糖廠各自操作、發展，我們應該要逐漸扭轉這樣的想法，傾向系統化、有一個路徑脈絡的發展方式進行推動。

(三)台灣產官學界應聯合推動「亞太產業文化資產聯盟網絡」。

在 2012 年，亞洲首次舉辦的 TICCIH 年會就在台灣，並由台灣獲得主辦權。當時我們在進行《台北宣言》時，曾特別提到關於台灣殖民時代的產業文化資產，以及如何串聯亞洲產業文化資產的網絡等議題。筆者認為，我們應該藉由這個機會，由台灣率先成立亞太產業文化資產聯盟網絡，集結台灣、日本、中國、韓國、東南亞等產業文化資產，可以以這樣的一種使命感、義務跟身分來推動，逐漸將整個亞洲地區進行串聯，並運用出版簡訊的方式，整理國內產業文化資產作報導主題，廣邀其他亞洲國家投稿、介紹他們的產業文化資產。如此一來，我們便有一個經常性的平台跟其他單位締結良好的互動與合作機制。

同時，除了 TICCIH 每三年一次的國際會議外，我們的亞太產業文化資產聯盟網絡也可以有定期性的會議或工作坊，透過會議與工作坊的方式，跟亞洲區的國家進行交流與媒合，有一個定期性的串連活動，將相關人士聚集在一起討論，累積亞洲產業文化資產經營管理、活化等能量。

## 五、附件

### (一)參訪行程表

日期	時間 / 交通	地點	參訪行程
9/01 (二)	台北-香港 國泰航空 CX-451 9/1(二) 19:40 9/1(二) 21:25	臺灣桃園國際機場→ 香港國際機場	● 臺灣桃園國際機場搭機 / 法蘭克福機場
9/02 (三)	香港-法蘭克福 9/2(三)00:25 9/2(三)06:35	香港國際機場→法蘭克 福機場	● 香港國際機場搭機 / 法蘭克福機場
	全日巴士 (法蘭克福→紐倫 堡)	紐倫堡 Nürnberg	● 紐倫堡交通博物館(參訪暨座談) ➤ 紐倫堡交通博物館座談： 副館長 Dr. Rainer Mertens
9/03 (四)	全日巴士 (紐倫堡→科隆)	紐倫堡 Nürnberg	● 納粹黨慶地景 Documentation Center Nazi Party Rally Grounds(參訪) ● 紐倫堡工匠村
09/04 (五)	全日巴士 (科隆→波鴻→翁 納)	波鴻 Bochum  翁納 Unna	● 波鴻鐵道博物館(參訪暨座談) ➤ 座談：波鴻鐵道博物館基金會 ● 翁納國際光影藝術中心(參訪)
9/05 (六)	全日巴士 (翁納→代特莫爾 得→埃森)	代特莫爾得 Detmold	● 邦立威斯特法倫民俗博物館(參訪暨座談) ➤ 座談： 1.民俗博物館館長： Prof. Dr. Jan Carstensen 2.建築保存部門主管： Dr. Hubertus Michels
09/06 (日)	全日巴士 (埃森→里爾)	埃森 Essen	● 魯爾博物館(參訪) ● 紅點設計博物館(參訪)

日期	時間 / 交通	地點	參訪行程
9/07 (一) 至 9/10 (四)	全日巴士 (住宿地點接駁至 年會會場)	里爾 Lille	● TICCIH2015 年會(筆者於 9/09 發表文章)
09/11 (五)	全日巴士 (里爾→米盧斯 →阿爾克和賽南 約)	米盧斯 Mulhouse 阿爾克和賽南 Arc-et-Senans	● 米盧斯鐵道博物館(參訪暨座談) ➤ 座談：Culturespaces 基金會 ● 阿爾克-塞南皇家鹽場世界文化遺產 Royal Saltworks at Arc-et-Senans(參訪)
09/12 (六)	巴黎-香港 國泰航空 CX278 9/12(六) 21:30 9/13(日) 15:00	巴黎 Paris  戴高樂機場→香港國際 機場	● 巴黎自由參訪 ● 戴高樂機場 / 香港國際機場
09/13 (日)	香港-台北 國泰航空 CX400 9/13(日) 16:25 9/13(日) 18:15	香港國際機場→臺灣桃 園國際機場	● 香港國際機場搭機 / 臺灣桃園國際機場

(二)2015 年 TICCIH 年會文章接受函



**CILAC**



Kai-Cheng Yang  
National Yunlin University of Science & Technology

Lille, May 28, 2015

Dear Kai-Cheng Yang,

Thank you for your interest in TICCIH Congress 2015, in Lille, "Industrial Heritage in the Twenty-First Century, New Challenges".

Your paper "Is this factory better forgotten?" has been accepted for Oral Presentation. The presentation time is scheduled for 20 minutes and your presentation will take place on September 11, 2015.

We appreciate your contribution and look forward to meeting you in September.

Sincerely yours,

The congress will take place on Campus Moulin, Université Lille 2, 1 place Déliot 59000 Lille.  
Metro: Line 2 – Arrêt "Porte de Douai"

Patrick Martin  
President  
TICCIH

Florence Hachez-Leroy  
Chairman  
Organizing Committee  
TICCIH Congress 2015

---

**cilac** Organizing Committee of TICCIH Congress 2015  
CILAC – TICCIH France  
BP 20015 – F-75261 PARIS Cedex 06 – France – Contact : [ticcih-2015@sciencesconf.org](mailto:ticcih-2015@sciencesconf.org)

## **Is the Factory Better Forgotten?**

Department of Cultural Heritage Conservation  
National Yunlin University of Science and Technology  
Kai-Cheng Yang

### Abstract:

For the north part of Pingtung county in Taiwan tobacco was one of the most important product beside sugar. In 1970s, it was the main plant of Taiwan Tobacco and Wine Monopoly Bureau for the south of Taiwan. It was processing the tobacco from all the 16 districts of the areas of Kaohsiung and Pingtung. Following the rationalization the factory was closed in 2002 and moved to a smaller plant outside of the city. The most impressive and beautiful spaces of the complex are the machine rooms. Most of the equipment of the processing chain is well preserved. In this paper I will differentiate different interest groups who are relevant to the revitalization of factory and want to know who has what kind of memory to the tobacco factory? Is Tobacco planting and manufacturing a kind of collective memory to people in Pingtung City and its surroundings? Who has the idea to how the factory should be reused now and in the future?

Keywords: Industrial Heritage, Revitalization, Tobacco, Interests Groups

### **I.**

In Taiwan, as in many other countries, industrial heritage has long been seen as an obstacle to the regional development. However, successful examples abroad, like the Ironbridge Gorge in the UK or the Ruhr Area in Germany, showed that industrial heritage had the potential not only to reinforce regional identity but also foster economic development. But in Taiwan this new awareness is far from general. At the local authority level and in the population, the interest is still very limited.

In the case of Pingtung tobacco factory, the situation is getting possibly even worse. The company always kept a low profile. Still today, former workers do not like to discuss about their former job. Little do local residents know about the factory nor have they had special emotional

attachment to it.

Tobacco was actually one of the most important products of the Pingtung region, together with sugar, they both fueled the economy and contributed to the emergence of the modern electronic sector in Taiwan. The product, its producers and the factories are the witness of the cultural and economical history of the country.

In the 1970s, Pingtung factory was the main manufacturing plant of the company in the South of Taiwan. It processed tobacco from all the 16 districts of the areas of both Kaohsiung and Pingtung. Following a reorganization and rationalization plan, the factory was finally closed in 2002 and moved to a smaller plant outside of the city.

Since then, the factory and its numerous warehouses are abandoned. The most impressive and beautiful spaces of the complex are the machine rooms. Most of the equipments of the processing chain are well preserved at the moment. The regional administration tends to preserve the whole area of factory and lists 4 from the total 24 buildings as historical buildings, and starts the process of revitalization. In this paper I will differentiate different interest groups who are relevant to the revitalization of factory and want to know who has what kind of memory to the tobacco factory? Is Tobacco planting and manufacturing a kind of collective memory to people in Pingtung City and its surroundings? Who has the idea to how the factory should be reused now and in the future?

In this study the author has conducted several interviews, among four categories of interests groups who are relevant to the revitalization of tobacco factory. They are tobacco farmers, neighbors of factory, public servants of Pingtung administration and last but not least the citizen of Pingtung. I use qualitative method of interviewing with the above four groups of people and do content analysis along with the project reports relating to the revitalization of factory.

My concerns about the ill-effects of cigarettes on health complicate the problem. Tobacco may be seen as a negative part of our heritage, better forgotten. This situation makes the tobacco factory revitalization particularly challenging, even to industrial heritage standard. But we believe that this part of history deserves better recognition.

## **II.**

Pingtung is the biggest city south from Kaohsiung and the second biggest city in Taiwan. During the Japanese Colonial period sugar and tobacco factories belonged to the most important industry in Pingtung. The extensive planting of tobacco is later

than sugar cane and its history can be traced back to 1930s after the successful introduction of brightleaf tobacco upon alluvial land beside the Kaoping River. The Japanese authority established three immigrant villages and financially supported the Japanese farmers to set up tobacco barns. The cigarette brand name “Jasmine” at that time made from brightleaf has been well received on the market and correspondingly the demand for brightleaf expanded. In the year of 1933 the authority set up “Pingtung Tobacco Experiment Farm”. Then in 1938 the buildings and facilities of “Pingtung factory of Recurring and Fermenting tobacco” were established. After the Second World War the northern Pingtung Plain was becoming the biggest area of tobacco planting. Meinong, Gaoshu, Ligang, Shanlin and Liugui where the Hakka ethnic group inhabits are the main townships of tobacco farms. As “Green Golden” the tobacco leaf were widely described. The Pingtung Factory had been the biggest tobacco recurring factory in Taiwan until its closure.

During the Japanese Colonial period and after Second World War until 2002 the tobacco industry had been monopolized by the state authority. Under such political and economic circumstances the tobacco factory seemed a very closed institution. The tobacco farmers have never been in the factory according to our interviews. There were 16 stations where the farmers “sold” (sell is not the good expression, because there is no chance choosing buyers and bargaining the price) their dried tobacco to the factory. The farmers do not know how their products were going to be manufactured, and became millions of cigarettes lastly. But some of them do have mixture feeling to the past labor memory. One interviewed female farmer said : “It was a hard work by tobacco flue curing process. You had to take care of it day and night, to measure the temperature, to give new firewood from time to time. At that time the tobacco had good price, but the work is hard.” (ZW02) Her husband very proudly showed us his certificate awarding in 1968 from the factory for his skillful work. He emphasized he was only one in the neighborhood to receive the award and how difficult it was. Obviously the memory of hard working is mixed with sweet feeling of fruitful result. When we asked the farmers about the revitalization of tobacco factory, most of them did not have any idea about it.

### **III.**

The tobacco factory situates on the “Tobacco Street” which is crossed with Ming Shen road. Around the Ming Shen Road there were 7 Universities. Two years ago one university was closed while until one year ago another two universities, the National University of Education and National Pingtung Institute of Commerce, has merged into National Pingtung University which is just 500 meters away from Tobacco

Factory.

Maybe considering this geographical characteristics the policy decision maker – ex-commissioner of the Department of Cultural Affairs tends to set up a Cultural Creative Park. Between the year of 2010 and 2012, there were three projects commissioned on the revitalization planning of the area. The first two projects set the Creative Park stimulating new cultural enterprises as the main strategy of revitalization. Following the same direction, the third planning project asserted that the factory should be reused as place for small creative enterprises. It argued further that the Creative Park should congregate music, handcraft and lifestyle industry and create a new cluster. This strategy seems to follow the European models like Sheffield’s cultural industries quarter in England and Essen’s Zollverein in Germany.

Nevertheless, this top-down policy decision calls skeptical opinions among many of administrative staff. They challenged the suitability of the planning that the planners find the target first and then shot the arrow. “How can he (planner) sets up the thesis from the beginning, he wants to reuse the factory as cultural and creative park...I think that there is no market basis for the thesis and there is no data of survey which supports this thesis just because (planner or decision maker) wants to do it...” (C001) Who wants to reuse the factory as Creative Park? “The decision makers who have the power want to do this, so they use the thesis to support this policy.” (C001)

In 2010 Cultural and Creative Industry Development Law in Taiwan was enacted. Early before the law enactment revitalization of unused architectural space was becoming an increasingly attention-getting tool for urban development. In the recent decade there have been five oldest unused distilleries and wine factories around Taiwan being revitalized as cultural and creative parks. Around Taiwan there should be more than 40 cultural and creative parks or the similar. (C002) Along in Pingtung City there are Tson Ren and Shen Li, two former Japanese military dependent communities with total 72 unused houses, to be revitalized as creative industry. In fact, the 40 functionally equivalent cultural Parks compete for the cultural and creative enterprises. One interviewed civil servant expressed her worries.

Launching new creative enterprises seems to be a well accepted strategy for the regional economic revitalization starting from Europe and widespread to the other continents. However, this strategy encounters skeptical voices in the Pingtung’s case.

The result of reuse of former military dependent houses is highly controversial. Recently the nostalgia to Japanese wooden houses seems to be very well-received by consumers in Taiwan. Most of these houses are refurbished to become restaurants and very popular districts to hang out. Now the local political power wants to interfere in the profit making and involve in the influence-peddling by decision making. Two problems are coming into view: first of all the majority of enterprises belongs to the

dining and drinking commercial entities. The diversity of creativity is relatively low. Secondly, the majority of people who moves to these two districts are not coming from the youth innovation and undercapitalized circle, but from the established and well capitalized class. Generally speaking, the entrepreneurs do not use the local culture as creative resource, but use the restored houses as spectacle's objects for visual and entertaining consumption.

#### **IV.**

Pingtung Government wants to copy the idea from the other cities like Kaohsiung since the latter reused some warehouses of harbor area and created a new leisure and exhibition center. "I think Pingtung's culture is like a reassembled car. This car can't move at all. The wheels are not its own wheels, the body is not its own body, the doors are not its own doors. The government servants think, it looks good with this door ... But the problem is whether you can drive with this reassembled car or not? No, it doesn't drive! What is the cultural basis in Pingtung? Do you know what local people need here?" (A001)

The government servants believe evaluation and planning from expert teams most of which do not come from Pingtung and are not familiar with local society. The interviewee doubts whether these experts and their analysis can be helpful for the local situation? "The reports from expert teams floated in the air, all about the superficial things. When these floating ideas come back to the reality, they are probably not practicable? Where are the local associations? It is the real problem." (A001)

In Taiwan, people's popular perception of Pingtung City is a small to medium size city. Pingtung County is famous for its beautiful beaches and sunny sub-tropical weather. Especially the beach area Kenting is becoming the magnet of attracting more than ten millions of tourists yearly. The annual rock music festivals add extraordinary attractiveness for the young generation and make a pilgrimage to Kenting. Nevertheless, from this globalization of beach mass tourism Pingtung City does not make any profit because the city does not rest immediately on the route to Kenting. Besides, Pingtungness does not yet develop mature civil culture and their self-confidence. The asymmetrical relationships between the government and the local cultural civil associations reflect this lack of civil self-confidence. Our interviewee criticizes the closeness of government's decision makers of cultural affairs in relationship to communication with local cultural civil groups. The decision makers want the civil groups to do what they want and to follow their standard and bureaucratic way.

In contrast to the spatial strategy, our interviewee takes the strategy of grass root

empowerment. He initiates a platform to help the culture interested young people who returned to the hometown Pingtung to establish their first existence. He abandons applying projects by local government to get fond. He puts his priority in promoting “software (that means human resources not the space as hardware, people, and teams” (A001). “Even you restore the spaces (of tobacco factory), you still have to face the problem of lack of artists and performing teams” (A001) He believes that the asymmetrical relationship with government will be overturned when the local civil cultural initiatives are getting strong enough. When there are many local cultural initiatives, automatically, their demands on spaces will be stronger and the problem of idle tobacco factory will find its own solution into the future.

## V.

When the factory was built in 1938, around the factory building complex was still farmland. The factory gate was on the right side of factory near Kui-Ren Road. After the Second World War the factory gate was changed to Tobacco Factory Road which was newly created and led directly to Min-Shen Road. The city expanded along Min-Shen Road from the core of downtown to the direction of Freeway. As a result, Ming-Shen Road and Kui-Ren Road expands and becomes very crowded. On the left and south side the factory is separated from the city by the high raised wall.

In front of the factory along the Tobacco Factory Road, there are two rows of residence. These houses are designated for faculties of the National Pingtung Institute of Agriculture which has been upgraded to the National Pingtung Polytechnic Institute in 1991 and moved to a new campus 20 kilometers south of Pingtung city. We conducted some interviews with these residents and wanted to know whether they have contacted with people in the factory and how they think about the future of the industrial buildings. According to our random qualitative interview results, most of the interviewees except one do not have any contact with the workers in the factory. One interviewee was professor in the National Pingtung Institute of Agriculture and he kept contacts with certain workers in the tobacco factory because they were his former students. On Kui-Ren Road, a few shops exist there for more than a decade. During the day from time to time workers of factory leaning on the high wall ordered bread from the bakery or goods from the grocery stores. Neither the baker not the grocer has had deeper social relationship with the factory workers.

Regarding the cultural creative park as a revitalization strategy, most of the interviewed community residents are skeptical to this planning.

“The Creative Park as well as auditorium will be a ‘Hall for mosquitoes’.”  
(GM001)

“Probably the new auditorium will be ‘hall for mosquitoes’ ultimately. Really the cultural standard at Pingtung is not so high. The old auditorium has already become the hall for mosquitoes now. Is there really artist who holds concert there and will the concert attract audiences? ... The government should reused the building here as auditorium.” (GM005)

Although some residents agree to set up a cultural creative park they doubt whether the market is big enough for the new cultural businesses.

“There is so much space there. The government should rent it and attract businesses and establish their presence here. Since many years ago these buildings have been desolated. The government builds many halls for mosquitoes, does not make full use of them, and is afraid of the corruption with business. Like the auditorium it costs so much money building such a huge hall. It is not yet clear whether it will be another Mosquitoes hall.” (GM006)

“it’s not a bad idea to ground a cultural and creative park. The park can promote local economy and enhance the art standard, nevertheless, I don’t know whether it will become a hall for mosquitoes or not. If there is an art exhibition there people might visit it, but I personally don’t want to visit the place.” (GW002)

Some interviewed residents refused the idea of Creative Park and made their own proposals for the future from their local needs.

“...it would be best to build a department store. (But) It is useless to build department store because there are not many people here.”(GM002)

“They should build up a seniors’ center, not for the disable elderly but for old men and women to have a leisure place.” (GM005)

“...here is residential district where we don’t need a creative park... A creative park will disturb our life. The normal tourists don’t behave well and park their cars as they wish. It doesn’t matter if the tourists follow the rule and they don’t care if they would disturb the life of people here... it’s not good to plan parking places there. The road is too narrow, it would be better to have a green park. Our small community does need a park. The people lives so densely and doesn’t live

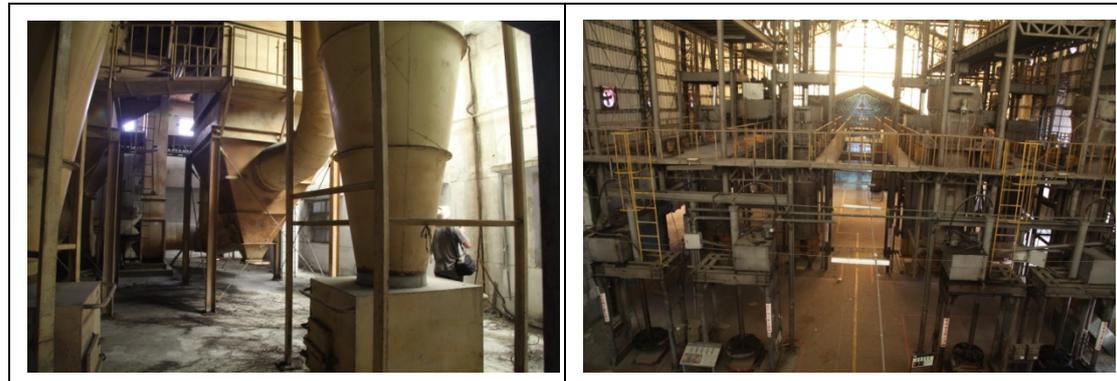
happily. Everyone looks superficially rich but in reality undertakes huge mental pressure. (GW001)

Whatever the suggestions of setting up warehouse, seniors' center, or community park, these ideas will not be heard and serious considered.

## VI

According to this preliminary study the memory to tobacco history seems fragmentary and lack of understanding the whole context of tobacco history from the land to the factory and even to consumers. The imaginary strategies of revitalization are different in the 5 interest groups. The local government does have the dominant power and wants to follow the global trend and to establish another cultural creative park. This global strategy finds it enthusiastically backed up by the outside experts and decision makers of local authority. Nevertheless, this strategy encounters skeptics and critics not only from the citizen associations but also from some public servants. The demand of the communities around the factory is very solid and has to do with their demands in everyday life. These have no direct consonance with the cultural imagination.

Under the nationwide anti-tobacco wave the history of tobacco planting and producing seems to be negative and not to be recalled pleasantly. The factory is discussed with reference to space reuse and machine conservation as well as exhibition. Jones etc. (2001) emphasize that “more successful industrial heritage sites effectively combine original artefacts, mentefacts and sociofacts.” In the case of Pintung tobacco factory, the mentefacts and sociofacts are under-emphasized from different interest groups. Although the spirit of place has become a glorious concept, there will be no spirit of place “as a living entity from the past, in the present, and for the future” (Pendlebury etc. 2009), if the life history of tobacco farmers and factory workers is not preserved.



Machinery is well preserved	Production hall
	
Space in Warehouse	Overlook on tobacco factory

References:

Jones, Calvin/Max Munday, 2001, “Blaenavon and United Nations World Heritage Site Status: Is Conservation of industrial Heritage a Road to Local Economic development?” *Regional Studies*, 35 (6): 585-590.

Pendlebury, John/Michael Short/Aidan Wile, 2009, “Urban World Heritage Sites and the Problem of Authenticity.” *Cities* 26: 349-358.

張素玢，2001，〈臺灣的日本農業移民——以官營移民為中心（1909-1945）〉。新店市：國史館。

洪馨蘭，1999，〈菸草美濃——美濃地區客家文化與菸作經濟〉。台北：唐山出版社。

稅所重雄著、吳萬煌譯，1993，〈台灣菸草栽培變遷史（中譯本）〉。台北：台灣省文獻委員會

財團法人蕭珍記文化藝術基金會，2009，〈屏北地區產業之文化資源調查研究〉。台北：財團法人國家文化藝術基金會。

Interviews List:

code	Interviewees
A001	Association
C001	Public servant
C002	Public servant

GM001	Retired professor
GM002	Baker
GM003	Resident of community
GM004	Resident of community
GM005	Retired professor
GM006	Owner of food store
GW001	Resident of community
GW002	Resident of community
GW003	Resident of community
GW004	Resident of community
TP001	Office employee of factory
ZM001	Farmer
ZW001	Farmer
P01	Note of Field research
P02	Note of Field research