

## 市定古蹟「清代機器局遺構」

### 東側圍牆空間歷史演變轉折與再現

洪煒茜\*

#### 摘要

臺北府城北門外的空間演變，自清代機器局於 1885 年設立起，作為當時最現代化的工廠以及於 1887 年臺灣鐵道興築開始，這片位於艋舺及大稻埕之間尚未開發的荒地，成為清代末期臺北地區最重要的營建場域。以機器局與鐵路為首的現代化建設，經歷日本時代、戰後乃至今日，決定性地影響北門外的空間發展。

在如此龐大而慎重的歷史進程中，本文關注的是現今仍可被看見、具體卻微小的清代機器局東側圍牆。歷經日本時代至今的時空變遷，圍牆成為如今的一道斷牆，並隱身與後期建物共構。此道斷牆在 2019 年完成修復後，轉而成為國立臺灣博物館鐵道部園區西側圍牆的一部分；牆體保留 2006 年被再發現時的斷牆遺構型態，可見多樣的後期使用痕跡。博物館對於清代機器局東側圍牆在當代的保存價值詮釋不只是強調某段時代的單純的完整性，而是更為積極的呈現歷史過程中多元異質的複雜性，這是博物館在面對當代歷史空間保存與修復之多元價值維護的回應。本文即以此道現今僅存且可見之牆，回顧過去不可見的空間歷史的演變轉折，以及再現的價值保存與當代意義。

T A I N A N A R T M U S E U M

關鍵字：清代機器局、遺構、臺博館

\* 國立成功大學建築系研究所碩士（建築歷史與保存組）、現任國立臺灣博物館展示企劃組研究助理

# The Study on Spatial Transition and Representation of Municipal Heritage - The East Wall remains of Qing Dynasty Machinery Bureau

Hung, Wei-Chien\*

## Abstract

The space changes outside of Taipei City of the Qing dynasty North Gate, since Qing dynasty Machinery Bureau was founded at 1885. As the most modern factory and the starting ground of Taiwan railway at 1887, this undeveloped land between Bang-kah and Dadaocheng, had become the most important construction site in Taipei at the end of Qing dynasty. A series of modernization construction started with the Machinery Bureau and Taiwan railway, through Japanese era and Post-war era, had significantly impacted the space development outside of the North Gate.

As time goes by, today we focus on the visual, concrete but little in comparison-- The East Wall of Qing dynasty Machinery Bureau. All the way through Japanese era, The East Wall is the only wall remains of the surrounding barriers, hidden within the latter constructed buildings. After the restoration at 2019, this separated wall became part of the west side wall of National Taiwan Museum Railway Department Park. The structure of the separated wall was preserved as how it was recovered at 2006, and the mark of the past is still clear. The preservation of The East Wall of Qing dynasty Machinery Bureau is not to fully emphasize on the state of one era, but to present multiple perspectives of influence throughout the history with a more active approach. This is the principle National Taiwan Museum takes when preserving and conserving historical sites. Through the East Wall remains, review the past alterations of space that are no longer visible, yet represent the preservation value in the modern era.

**Keywords:** The Machinery Bureau in Qing Dynasty; Remains; National Taiwan Museum

---

\* Research Assistant, Department of Exhibition and Planning, National Taiwan Museum

## 一、前言：建城、機器局及鐵路

在機器局建成前，時空往前推移至距今約 140 年前的 1882 年，臺北府城牆開始動工，於 1884 年落成，於此之後，臺北府重要官署、設施陸續於城內籌建。臺北府城牆完工的隔年 1885 年，時為劉銘傳擔任臺灣巡撫時期，當時最現代化的兵工廠「機器局」選址於臺北府城北門外興建；時間再往後至 1887 年，臺灣鐵路於此年前後開始逐步動工，現今稱為第一代臺北火車站的大稻埕車站選址於機器局北側，鐵路臺北基隆段路線率先於 1890 年營運，全段新竹至基隆則於 1893 年通車。可以想像，自 1882 年以後至 1893 年的 10 多年間，臺北府城這片位於艋舺及大稻埕之間尚未開發的荒地，成為清代末期臺北地區最重要的營建工事場域，以機器局與鐵路為首的臺灣北部現代化的腳步於此漫漫展開。

機器局於 1885 年 6 月開工興建，於 12 月即完成最初的規模，而後陸續經歷不同階段與目標的增建。依據清代奏摺及日本時期公文檔案<sup>1</sup>等文獻紀錄，這座清代末期臺北最現代化的工廠，在初期即打造約百餘間規模不等的廠房，包含各式機器廠、氣爐房、打鐵房，製造彈藥的設備機具，且除了原先設定的軍需工廠功能外，也執行鑄幣等其他業務。1887 年清代臺灣鐵道鋪設時，也為其製造鋪設鐵道所需枕木，購地建立伐木局作為枕木製造廠房等。除此之外，依《臺灣鐵道史》<sup>2</sup>所記，當時引進臺灣的首 2 輛動力機車（即騰雲號及御風號），亦是於機器局所組裝。機器局在清代末期建成營運的十年之間，擁有當時最先進的工業廠房設備，身負軍需功能及龐雜多元的作業，也與當時鐵路興建有著相當的協力關係。

## 二、機器局可見的斷牆及不復見的圍牆

### （一）再現的斷牆

#### 1. 斷牆「被」發現

現今這道被稱為「清代機器局東側圍牆」的斷牆，位在由塔城街、忠孝西路、延平北路及鄭州路（市民大道）交會而成的街廓，現為國立臺灣博物館鐵道部園區（以下稱鐵道部園區）。此街廓在塔城街於 1967 年開通後一分为二而另外獨立，在日本時期為當時的臺灣總督府交通局鐵道部（以下簡稱鐵道部），是臺灣鐵道最高的管理單位。戰後，延續原有使用機能，作為臺灣鐵路管理局總局（以下稱臺鐵局舊總局）直至 1989 年遷移至現今臺北車站總局。鐵道部包含廳舍及其他合計 6 棟建築於 1992 年由內政部指定為第三級古蹟，2007 年改指定為國定古蹟。國立臺灣博物館（以下稱臺博館）於 2003 年與臺灣鐵路管理局（以下稱臺鐵局）簽訂合作協議，由臺博館執行古蹟修復再利用計畫及博物館經營管理至今。

<sup>1</sup> 黃俊銘，〈臺北機器局與臺北工場建築遺址的歷史考證〉，收入黃俊銘主編，《建築考古的方法學國際研討會論文集》（台北市：國立臺灣博物館，2010），頁 77-98。

<sup>2</sup> 臺灣總督府鐵道部編，江慶林譯，《臺灣鐵路史上卷》（台中縣：臺灣省文獻委員會，1990），頁 29。



圖 1 於 2006 年 12 月攝，街廓內建築密布<sup>3</sup>。(虛線置為圍牆位置。)

以 2006 年 12 月份的照片紀錄（圖 1）為例，在照片左側、近鄭州路市民大道與塔城街轉角之磚造建物，為市定古蹟「臺北工場」（日本時期臺北鐵道修理工場之車輛修理工場，為當時火車修繕之用，以下簡稱臺北工場）；照片右側、被保護鋼棚架包覆的即是國定古蹟總督府交通局鐵道部之廳舍。在照片中央、遍佈房舍的臺鐵路舊總局內，可見一棟紅磚造、黑瓦組成的斜屋頂 2 層樓建物為「29 號建物」，「29 號建物」與照片左下的塔城街之間的房舍與綠樹成蔭，而在這片綠蔭之間的所在（約略為圖 1 虛線位置），正是發現「清代機器局東側圍牆」斷牆的位置。

發現斷牆起因，為配合捷運松山線及北門站興建，臺鐵路於 2006 年約 10 月份前後進行臺鐵路舊總局車道出入口調整，於忠孝西路、塔城街轉角拆除整地時發現局部石砌牆面，也因此引發各單位的注意，接而有後續的考古試掘、文資審議程序等。依據 2007 年 2 月份的照片紀錄（圖 2），可見臺北工場周邊房舍已拆除，將做為日後建築本體往街廓內移動之腹地；部分塔城街沿街房舍亦已拆除預做捷運松山線北門捷運站出入口準備，而拆除後在 29 號建物旁的綠蔭間，一段由石條堆砌而成的斷牆顯露而出。

<sup>3</sup> 圖 1 照片由國立臺灣博物館展示企劃組拍攝





圖 2 臺鐵舊總局西北側及臨塔城街沿線已拆除部分房舍，2007 年 2 月 16 日<sup>4</sup>

沿塔城街房舍完整拆除後，由 2007 年 5 月的照片紀錄（圖 3）可見斷牆西側相對完整地顯現。斷牆與後期建物共構，在斷牆西側可見南、北兩區段有較大面積的石條砌築樣貌露出，牆面附生青苔且有雀榕共生其上；中段有水泥粉刷牆面、內嵌式木櫃及窗檯之開口部，牆頂亦可見自 29 號建物往牆體搭建之石棉瓦或黑瓦屋頂單斜屋頂；南端末尾可見明顯的遭截斷之斷面，繼續往南延伸則可見牆體基礎，惟牆身已被拆除。



圖 3 斷牆西側可見多處共構痕跡，以及附生樹木根系，2007 年 5 月 9 日

<sup>4</sup> 圖 2 至圖 3，同 3



圖 4：北端南向透視照

斷牆牆身明顯於北端已被截斷，亦有與後期磚造建物共構，且附生樹木<sup>5</sup>。



圖 5：北段立面照

大面積石條牆身露出，推測本段可能有較長時間裸露於戶外，牆頂砌磚並與 29 號建物間搭接屋頂。



圖 6：中段立面照

與 29 號建物間有以黑瓦鋪設之屋頂。



圖 7：中段北向透視照

部分牆身外已添加水泥粉刷牆面，並有附鑲壁櫥、窗檯開口，推測此部分為與後設建物共構之室內牆面。



圖 8：南段立面照

大面積石條牆身露出，附生雀榕等植栽，端口斷裂。



圖 9：南端透視照

端口斷裂未有收邊，並可見其往南延伸之牆體基礎。

<sup>5</sup> 圖 4 至圖 9，同 3



## 2. 考古試掘成果確認牆體基礎仍部份存在

有關清代機器局的首次考古試掘計畫各自臺博館及臺北市政府捷運工程局各自於 2007 年至 2008 年展開，與機器局東側圍牆相關的考古成果，臺博館以現存斷牆為基準，沿牆體東西 2 側平行往南發掘，可清楚看見牆體基礎持續自南端斷面處往南延伸，並於東側發現於當時地坪下約 50 至 60 公分左右發現石條與卵石砌成之石板道，石板道排列方向與牆體平行，西側則無具體發現。另由臺北市政府捷運工程局委託執行之「捷運北門站清末『臺北府城牆』暨『機器局』遺跡考古試掘計畫」，該案以塔城街西側鐵道宿舍街廓、塔城街兩側捷運連續壁及出入口預定位置為發掘主要範圍，與東側圍牆相關部份其則是以現存斷牆為基準往北延伸為發掘範圍，亦發現部分雖有後期的擾動干擾，但仍保有部分牆體基礎自現存斷牆繼續往北延伸。透過此階段的考古試掘，可確認除現存的機器局圍牆斷牆外，其南、北延伸之地坪下尚存牆體基礎，並於現存斷牆東側（即是清代當時機器局圍牆外側）發現石板道遺構。整體清代機器局經考古發掘計劃發現，包含於塔城街西側鐵道宿舍街廓之「四進衙門牆基遺構」、塔城街東側之「東側圍牆及石板道」等 3 項，2009 年 2 月 5 日指定為臺北市市定古蹟「清代機器局遺構」。



圖 10 石板道

2007 年 1 月 8 日拍攝，臺博館委託發掘於牆體東側發現之石板道<sup>6</sup>。



圖 11 南向延伸基礎

2006 年 12 月 15 日拍攝，由斷牆南端向南拍攝，可清楚所見往南延伸之地下仍保留牆體基礎。（發掘止於照盡頭、36 號建物前）



圖 12 斷牆南端及延伸基礎

2006 年 12 月 15 日拍攝。



圖 13 捷運工程局委託之發掘位置

2008 年 3 月 13 日拍攝，捷運工程局發掘位置約於畫面中塑膠棚下。

<sup>6</sup> 圖 10 至圖 13，同 3

## （二）不復見的圍牆

距建成僅僅十年時間，1895 年日本人進入臺灣後，清代機器局歷經幾波不同的單位接收使用，主要包含延續軍需功能的臨時臺北兵器修理所（約 1896 年至 1899 年）、而後改稱臺北砲兵工廠（約 1889 年至 1900 年）。1900 年機器局北側正式為鐵道營運及修繕使用，北側作為「臺北鐵道工場」，南側則作為「總督府交通局鐵道部」辦公場所，直至 1919 年新辦公廳舍（即現在的國定古蹟總督府交通局鐵道部）於機器局東南側落成而搬遷，臺北鐵道工場則至 1934 年遷至松山場後而改建。在此段空間變化的過程中，機器局圍牆也從圍牆的機能，逐漸因後續不同階段使用與開發中成為斷牆，再而隱沒於其後新建的建物當中，也因此巧妙地被存留下來。本段即藉由文獻圖面、「臺灣百年歷史地圖」與「臺北市歷史圖資展示系統」的歷史圖資、美軍空照圖及戰後航照影像，回顧清代機器局東側圍牆從圍牆到不只是圍牆的空間轉折過程。

### 1. 短暫的圍牆時期

要理解機器局圍牆，或是以此了解機器局實際腹地位置及與周邊空間發展相互關係，於清代紀錄中以文字描述為多。較為具體出現於地圖中的紀錄，以日本時代初期《1895 年台北及大稻埕、艋舺略圖》（圖 14）為最早期的紀錄之一。這幅地圖為日本人進入臺灣之初所繪製，表現最接近清代末期臺北三市街的街廓、官署、鐵道路線等城市市鎮樣態。於此幅地圖中標示為「舊機器局」即為清代機器局位置，可見其由線型（即為圍牆）環繞成一「靴型」腹地，此型態也是後續於地圖中辨識機器局空間演變的主要標記；於圖中亦可見清代臺灣鐵道的大稻埕停車場位於機器局北側，而當時鐵道路線南下至新竹段，是先北上經海山口（現今新莊）再往南；沿著鐵道路線往淡水河方向走，盡頭即為由清代機器局管轄之伐木局位置。清代機器局於成立之時除製作當時臺灣鐵道鋪設所用的枕木外，也執行動力車及車輛修繕作業，因而可解釋於圖中可見在東側圍牆處有銜接鐵路軌道的紀錄。由此地圖可相對完整地觀看清代機器局與於其後通車的臺灣鐵道路線的相互關係，以及機器局與臺北府城、大稻埕、艋舺等市街的地緣關係。



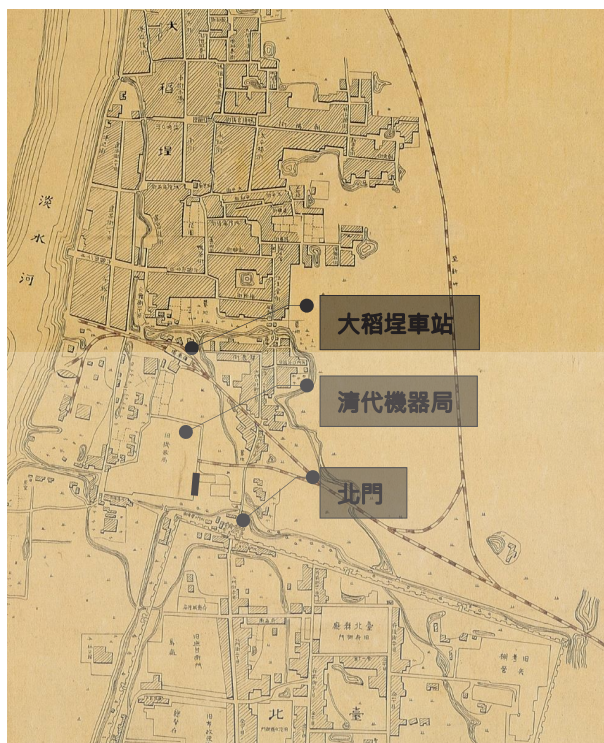


圖 14 《1895 年台北及大稻埕、艋舺略圖<sup>7</sup>》局部。(黑線為現存斷牆推測位置，標示及說明皆由本研究加註繪製。)

## 2. 建！拆！圍牆逐漸成為斷牆

清代機器局於 1900 年底，由臺北砲兵工廠使用改由鐵道事業單位「總督府交通局鐵道部」作為鐵道事務使用，原先被借用作為車輛修繕的機器局北側廠房空間則成立「臺北鐵道工場」，南側其中稱之為「四進衙門<sup>8</sup>」的建物作為鐵道部辦公室使用。而機器局圍牆乃至整個機器局腹地空間逐漸面臨改變，正是於鐵道部接收及臺北鐵道工場成立以後。

《1903 年最近實測臺北全圖》(圖 15)，此階段的清代機器局已正式由鐵道部及臺北鐵道工場接管使用，圖面上可辨識原有「靴型」腹地及圍牆形塑狀態，並明確標示出鐵道部使用南側的作為辦公事務空間(圖 16)。清代機器局實際建築樣式或型態的文字描述或圖面紀錄鮮少，但仍可透過日本時期初期的照片記錄判別在機器局南側的部分樣貌，如圖 17 為機器局南側，可見中國傳統建築之燕尾屋脊及封火山牆等形式，對應於圖 16 之中標示鐵道部之圖示，其約略呈現出「四進」建物類四合院的樣態，也就是被稱之為「四進衙門」建物之所在，而此「四進」之圖示樣態是於地圖上作為辨識清代機器局建築尚存之關鍵。

另關於由臺北鐵道工場使用之北側，於圖 15 中未見如「鐵道部」相同的明確標示，但可見相對於圖 14 之 1895 年圖面，機器局東側圍牆外側增加多股軌道。

<sup>7</sup> 國立臺灣博物館典藏，編目號：AH001689

<sup>8</sup> 「四進衙門」為臺北市市定古蹟指定說明中所使用之名稱，其現今僅存之建築基礎遺構於 2007 年經「捷運北門站清末『臺北府城牆』暨『機器局』遺跡考古試掘計畫」發掘發現。

1903 年縱貫鐵道雖尚未全線通車，但於圖 15 中亦可見在 1901 年新建完工的第二代臺北車站（當時稱為車站為停車場），往大稻埕停車場的路線仍留存，而南下路線也已增加改由經臺北府城北門至艋舺（今萬華）往南的路線。

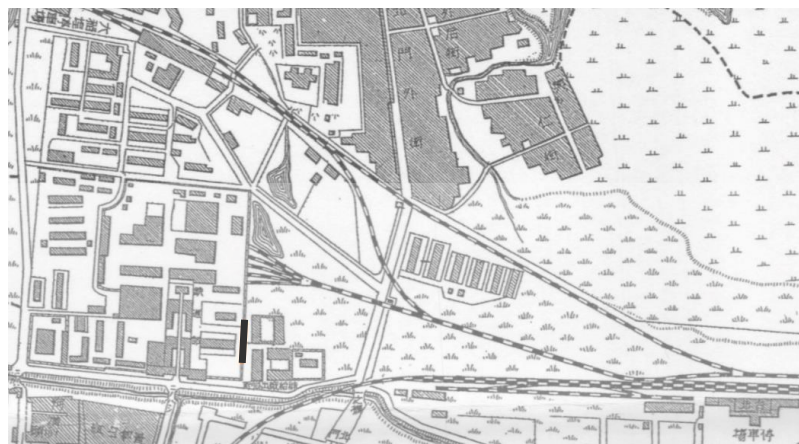


圖 15 《1903 年最近實測臺北全圖<sup>9</sup>》局部。（黑線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。）



圖 16 《1903 年最近實測臺北全圖<sup>10</sup>》局部放大，可見於四進衙門上標示鐵道部。（黑線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。）



圖 17 《機器局南側<sup>11</sup>》，此圖拍攝位置約位於機器局外之東南方，約為自東往西方向拍攝。左側封火山牆位置推測即為機器局「四進衙門」建築所在。

臺北鐵道工場作為火車車輛修繕場所，可預期應有軌道佈設置場內，但於 1903 年圖面中並不可見，而是止於圍牆之外。較具體可見是於《1905 年臺北市區改正圖》（圖 18），原有止於東側圍牆外之軌道已進入場內，並佈設多股軌道

<sup>9</sup> 中央研究院人社中心 GIS 專題中心 (2020)，《臺灣百年歷史地圖》  
<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>，檢索日期：2021.3.27

<sup>10</sup> 同 4

<sup>11</sup> 國立臺灣美術館 國家攝影文化中心典藏，館藏編號 NCP2016-020-0049-027



延伸至各廠房中，可見東側圍牆部分至早於此時，以軌道為分界斷裂成為北段、南段等 2 段斷牆。而圍牆西側部分段落，於此年份圖已無明確繪出，也可推測於此時西側圍牆已有部分拆除的情形。



圖 18 《1905 年臺北市區改正圖<sup>12</sup>》局部。(黑線為現存斷牆推測位置，標示及說明皆由本研究加註繪製。)

1908 年縱貫鐵道通車後，臺北鐵道工場業務量大增，受限於原有機器局腹地之空間已不敷使用而有東擴增建的規劃。整體擴建於 1909 年完成，在《1910 年臺北市區改正圖》(圖 19) 可見較明顯的變化，對照《1905 年臺北市區改正圖》(圖 18)，原機器局外東北側原有由臺北停車場(第二代臺北車站)往大稻埕車站的鐵道路線移除或調整後，於此新建車輛修理工場與塗工場(油漆工場)。機器局東側圍牆在臺北鐵道工場東擴後，仍可明確看見軌道以南的牆體仍存，以北的牆體則推測因車輛修理工場而遭截斷。且在東擴後，臺北鐵道工場新設圍牆，原有機器局北側牆體是否因拆除或改建則無法明辨，機器局於此一階段因東擴建設而造成機器局既有的「靴型」腹地輪廓及東側界線範圍明顯改變。



圖 19 《1910 年臺北市區改正圖》局部。(黑線為現存斷牆推測位置，臺北鐵道

<sup>12</sup> 中央研究院人社中心 GIS 專題中心 (2020)，《臺灣百年歷史地圖》  
<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>，檢索日期：2021.3.27



工場東擴後，編號 1 為車輛修理工場、編號 2 為塗工場。標示及說明皆由本研究加註繪製。)

《1916 年臺北市區改正圖》(圖 20)，對照前期圖面，原有機器局西側已具新建圍牆的樣貌，從此後機器局西側已無法辨識原有「靴型」型態，但圖中機器局南側之「四進」建物輪廓圖示於此階段仍存。



圖 20 《1916 年臺北市區改正圖<sup>13</sup>》局部。(黑線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。)



圖 21 《1919 年臺北市街全圖<sup>14</sup>》局部。(黑線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。)

1919 年，鐵道部新辦公場所「廳舍」於機器局東南側轉角落成，《1919 年臺北市街全圖》(圖 21) 即可看見其完成之位置。於此圖中仍可見「四進」建物輪

<sup>13</sup> 中央研究院人社中心 GIS 專題中心 (2020)，《臺灣百年歷史地圖》  
<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>，檢索日期：2021.2.27

<sup>14</sup> 同 10

廓圖示，圖中「虛線」相對於自 1905 年以後的圖面位置，應是指涉機器局東側圍牆的南段位置，而以虛線所示是否代表圍牆已消失或是待拆除之符號則不得而知。而此圖的虛線也是於「臺灣百年歷史地圖」所見的日本時期相關圖面中，最後可看見圍牆位置標示的圖資；機器局東側圍牆北段在 1916 年圖面仍可見沿車輛修理工場的 2 處牆體段落已不復見於 1919 年的圖面上，或許於此時北段圍牆即已拆除。

於 1919 年而後的圖面，極少描繪臺北鐵道工場或鐵道部內部建物配置情形，多以文字標示，或僅繪製鐵道部廳舍作為代表，僅有《1940 年台北市圖》(圖 22)是相對其他 1919 年後的圖面中，較為概略地描繪鐵道部及臺北工場內部建物，但其中「四進」建物樣態已不可見，且亦不見於 1919 年圖面中仍存之虛線牆體位置，在經歷將近 20 年時光，不同的使用機能及新建行為，原機器局建築及東側圍牆在漫長的時光之中，隱沒於建物之中，消失於地圖上。

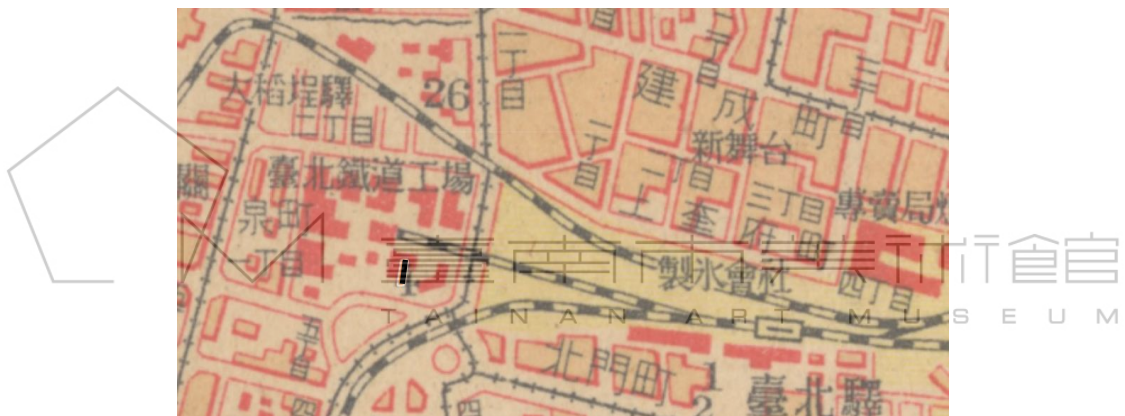


圖 22 《1940 年台北市圖<sup>15</sup>》局部。(黑線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。)



<sup>15</sup> 同 10

圖 23 《1945 航測影像（轟炸前）》<sup>16</sup>局部。（白線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。）

然而至少於 1919 年仍留存的清代機器局南側的「四進」建物及其他建物確切在何時拆除，依據黃俊銘《臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查計畫》：「...目前尚未蒐集到直接史料，...，拆除後建造了許多長形建築物，可能仍是作為臺北鐵道工場的擴大使用。直到位於松山的新式臺北鐵道工場於 1934 年 8 月竣工遷廠後，原工場區域北側的舊建築遭到拆除，改建為各種職等宿舍，至此清末所留存的機器局建設已蕩然無存。」<sup>17</sup>經由《1945 航測影像（轟炸前）》可見臺北鐵道工場搬移後，原先工場位置已出現一棟棟的官舍配置，而南側則明顯可見多棟長形建築，已無法辨識清代中國式樣的機器局建物的遺留。另，透過與《1940 年台北市圖》（圖 22）對應，1945 年航測影像已未見原有臺北鐵道工場的軌道路線，原工場範圍內也未見軌道、移車臺等遺留；建物方面於 1909 年棟擴時完成的新建車輛修理工場與塗工場（油漆工場）仍可辨識；通往大稻埕車站的軌道與車站站體亦已消失，軌道沿線已成空地或道路，清代鐵路風貌隨著 1934 年臺北鐵道工場遷廠而於此階段消失。

### 3. 機器局圍牆成為斷牆後隱身消失

經由歷史圖面文獻，可以相對地確認並釐清代機器局圍牆自 1895 年至 1919 年間逐漸成為斷牆的變化，然而在 1919 年之後至 1945 年間的變化尚未能更明確的釐清成為斷牆後如何隱沒於後期建物之中。但以現況回溯，如前述 2007 年斷牆初現時的照片紀錄，可知斷牆「被再利用」為 29 號建物及其他相鄰建物之間的共構牆體。因此，若以斷牆及 29 號建物為判別基準，在「臺北市歷史圖資展示系統」資料庫中最早之航測影像《1945 航測影像（轟炸前）》（圖 24），雖未能非常明確但仍可辨別斷牆位置與 29 號建物之間似乎尚未全面搭建屋頂，兩者之間似乎仍留有空白空間，斷牆於此時有機會部分獨立或是顯現於建物群之間，尚未形成如 2007 年發現斷牆時與周邊建物之間的關係，未完全隱身於周遭增建建築之中。而自斷牆位置往北、往南延伸，未能明顯辨識可能的牆體延伸，往北約有一小段空地空間後則遭建物阻擋，再延伸至車輛修理工場，大片空地應為先前臺北鐵道工場遷廠軌道移除後所遺留，更明顯無具體地上物存在；斷牆往南延伸方向已有許多新建建物產生，顯示往北、往南延伸方向若尚存機器局圍牆，若非隱身於建物之中，則可能已遭拆除。而後相關因部分航測圖畫質影響判別，相對清晰的圖面可見圖 25 《1957 年臺北市舊航照影像》，圖中可明確辨識出斷牆與 29 號建物之間共構搭建屋頂，可推測至早於 1957 年（或之前），斷牆已開始與其他建物共構，隱沒於周邊建物其中。

<sup>16</sup> 台北市政府都發局，《台北市歷史圖資展示系統》

<https://www.historygis.udd.taipei.gov.tw/urban/>，檢索日期：2021.8.14

<sup>17</sup> 黃俊銘，《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，2010），頁 45。





圖 24 《1945 年 4 月 1 日美軍航照影像<sup>18</sup>》局部。(白線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。)



圖 25 《1957 年臺北市舊航照影像》局部。(白線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。)

1967 年，塔城街開通，自日本時代起相連發展的街廓被一分为二，透過《1968 年航測影像》（圖 26）可見此時街廓內房舍相對於 1957 年更為密集。而此之後的 1979-1984、1990、1994 等年代航測圖無明顯改變特徵，至 2002 年則首次於航照圖中明確看見現存斷牆位置周邊有樹木生長情形，至 2007 年配合捷運松山線及北門捷運站工程拆除沿塔城街建物後，斷牆再現且與附生樹木共存，整體附生樹木共構的情形至 2018 年修復動工前一年仍是。而斷牆與 29 號建物共構情形至 2012 年 29 號建物拆除後消失，自此，重新成為一道獨立的斷牆形式存在。



圖 26 臺北市航測影像 1968 年<sup>19</sup>



圖 27 臺北市航測影像 2002 年<sup>20</sup>

<sup>18</sup> 圖 24、圖 25，同 10

<sup>19</sup> 台北市政府都發局，《台北市歷史圖資展示系統》  
<https://www.historygis.udd.taipei.gov.tw/urban/>，檢索日期：2021.6.28

<sup>20</sup> 圖 27、圖 28、圖 30，同 19



圖 28 臺北市航測影像 2007 年

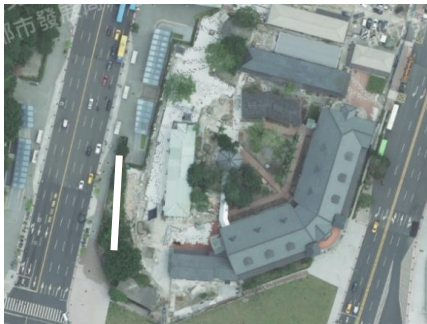
圖 29 臺北市航測影像 2012 年<sup>21</sup>

圖 30 臺北市航測影像 2018 年

圖 31 臺北市航測影像 2020 年<sup>22</sup>

(上列圖面中白線為現存斷牆位置，由本研究繪製。)

### 三、以可見的斷牆回應不復見的圍牆

#### (一) 空間歷史演變中的保存價值

回顧自 1895 年以來的空間發展，清代機器局與臺灣鐵道、大稻埕車站形成的地緣關係，隨之而來機器局成為協助處理火車車輛業務的場所。至日本時代初期即使先歷經不同單位接收機器局，最終仍因與鐵道相關之地緣及功能關係，正式由鐵道營管理營運單位鐵道部及臺北鐵道工場使用。自清末臺灣鐵道開始至日本時代縱貫鐵道，機器局及周邊臺北府城北門外空間歷史上持續為鐵道相關使用，經歷縱貫鐵道南下路線改線、新臺北車站、工場擴張、建立新鐵道部辦公廳舍及官舍群等空間發展變化；戰後，臺鐵局仍延續此區原有空間的鐵路功能使用並持續拓展，至現今此區仍作為臺灣、臺北鐵道營運的中樞場所。因此，有關清代機器局的出現對於周邊空間歷史演變的轉折，其保存價值意涵：

1. 清代機器局建成後，以其現代工廠功能與清代臺灣鐵道、大稻埕車站的地緣關係，確立機器局及周邊臺北府城北門外以「鐵道」為空間發展的

<sup>21</sup> 台北市政府都發局，《台北市歷史圖資展示系統》

<https://www.historygis.udd.taipei.gov.tw/urban/>，檢索日期：2021.8.19

<sup>22</sup> 同 22

脈絡。

2. 清代機器局歷經日本時期後已無留存明確的建築地上物，但受機器局及清代臺灣鐵道影響而出現的臺北府城北門外鐵道風貌，自清末開始，經日本時代確立及至戰後持續性的發展，整體鐵道風貌維持至 1989 年臺北鐵路地下化前。

現存斷牆於多年後「被再發現」，雖然其所屬的圍牆以功能而言僅是附屬設施，非機器局代表性的建物，卻也代表消失已久的清代機器局再現於世，斷牆明確地辨識及指認機器局腹地範圍的東界，後續也透過考古或試掘計畫，以現存斷牆為基準，更進一步地確認往北、往南延伸仍留有部分牆體基礎遺構，也更加確定斷牆為清代機器局所屬。

以現存所見的斷牆所在位置並參照考古試掘發現之結果推論，將《1910 年臺北市區改正圖》疊圖 2021 年 Google 圖資對應（圖 32），自 1905 年起、乃至 1910 年與 1919 年鐵道部廳舍落成後，歷史地圖所標示的實線及虛線線段，可相對地確認為現存斷牆所屬的機器局東側圍牆之南段，止於圍牆往西轉向之前，在日本時期位在臺北鐵道工場之外。



圖 32 以 1910 年疊圖 2021 年<sup>23</sup>。（黑線為現存斷牆推測位置，由本研究繪製。）

而清代機器局圍牆作為機器局腹地範圍與內、外區分的界線，隨著周圍及原有空間不同階段使用的變換而更動：

1. 在日本時代最初期仍保有基本樣貌，至早於 1905 年，東側圍牆即因臺

<sup>23</sup> 中央研究院人社中心 GIS 專題中心 (2020)，《臺灣百年歷史地圖》  
<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>，檢索日期：2021.4.25



北鐵道工場將軌道引入場內的廠房而被局部截斷拆除。

2. 1909 年臺北鐵道工場完成東擴建設後，原有東側圍牆功能明顯被改變，甚至部分的東側圍牆有可能於此開始不復存。以引入場區軌道位置為東側圍牆北段及南段區分基準，北段極可能大部分於此階段前後陸續遭截斷、拆除，南段（即是現存斷牆所屬段落）推測仍留存。
3. 1919 年鐵道部廳舍落成，東側圍牆南段（即是現存斷牆所屬段落）於此之後或是被拆除、或是逐漸隱身於建築與建築之間，與後期新建築共構，消失於地圖之中。

現存斷牆與 29 號建物及其他周邊建物間曾產生的共構關係，在戰後早期發展歷程中，因建材短缺、資金不充足或是因地制宜的狀況等因素容易發生，如同臺灣其他城郭類型文化資產，如臺灣府城、鳳山縣舊城、恆春古城等，牆體多半有與後期建物共構的狀態。現存斷牆因所共構的建物拆除而被發現，拆除主要結構物後，後斷牆牆身遺留下水泥粉刷牆面、窗檯、櫃架、洗手台、木桁架、共構磚牆構造等後期添加物，可見其更細節的後期使用行為。因此，有關機器局圍牆的空間歷史演變，特別是本文所關注的東側部分其所呈現的價值意涵：

1. 東側圍牆的再現，是清代機器局現存可見的地上物之一，明確的標示機器局東界位置，也是辨識臺北府城北門外自清代機器局、日本時期鐵道部空間變遷的座標。
2. 東側圍牆保有石砌構造與後期多元且複雜的共構添加物，包含其從圍牆轉變成為斷牆遺構的型態變化，皆是其在空間發展過程中「被再利用」的行為與歷經百餘年的時空變遷歷程紀錄。

## （二）展示斷牆的價值維護與當代意義

現況所見的清代機器局東側圍牆，是於 2019 年末完成修復工程，修復後可作為一道「獨立斷牆遺構」的展示型態呈現，同時也是臺博館鐵道部園區西側圍牆的一部分。臺博館以博物館的立場執行清代機器局東側圍牆修復與再利用，在修復及再利用的過程中，以保護牆體石砌構造與「真實性（authenticity）」<sup>25</sup>為主要方向及原則，用以回應、保存清代機器局圍牆的空間歷史價值，呈現其所代表的時間流動與深度：

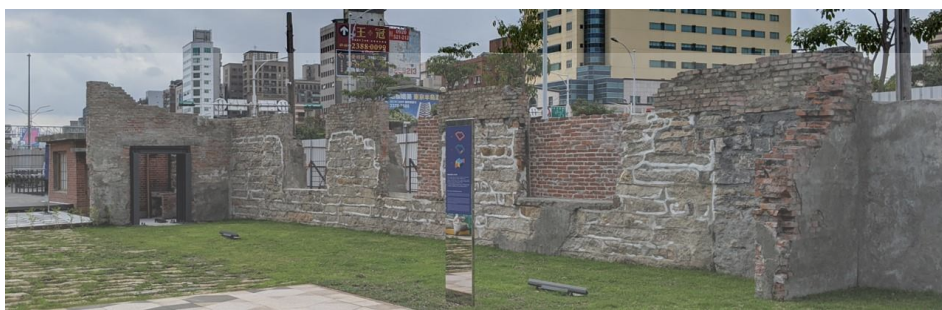


圖 33 修復完成東側現貌（鐵道部園區內）<sup>24</sup>

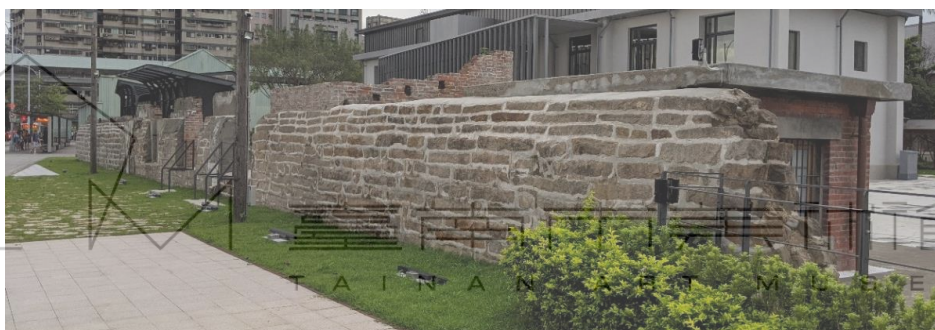


圖 34 修復完成西側現貌（鐵道部園區外）

#### 1. 保護牆體石砌構造：

牆體附生樹木的情況也是與時間共構的痕跡之一，在規劃設計階段對於附生樹木的留存與否有許多辯證，經樹木園藝專家調查與計算，基於對於石砌構造的風險評估，及保護牆體石砌構造的技術歷史價值，最終完成移除附生於斷牆之上的四棵雀榕，避免榕樹根系繼續造成牆體破壞。

<sup>24</sup> 除特別標示外，本文照片皆由筆者自攝。

<sup>25</sup> 依傅朝卿（2004）於《建築保存的真實性與維護層級》所提，綜合國際憲章或文獻關於「真實性」的論述與詮釋，可歸納為 4 個原則：不可臆測（none-conjecture）、多樣性（diversity）（包括時代與式樣）、可辨識性（distinguishability）、可逆性（reversibility），本文以此 4 項原則進行討論。



圖 34 牆體附生樹木情形（2017 年）

附生樹木於南北兩端附生共 4 棵雀榕，根系主要分佈於牆體西側。

2. 以「真實性（authenticity）」為主要原則，保留牆體共構的紀錄，保存時間流動的痕跡：

- (1) 不可臆測（none-conjecture）：

本階段修復，以東側圍牆被再發現時的斷牆遺構樣態為修復基礎，呈現斷牆遺構型態，南端截斷部分以現況「原物歸位（anastylosis）」，去除植物根系後，加固夯實斷面，不復原完整樣貌。



圖 35 南端截斷部分修復前



圖 36 南端截斷部分修復後

- (2) 多樣性（diversity）（包括時代與式樣）：除移除狀況不良的構造外（如膨鼓灰壁、多餘磚構等），保留牆體多元複雜的使用痕跡或共構構造，不刻意複製或重建石條砌築的創建樣貌。





圖 37 北端共構磚構



圖 38 共構灰壁、瓷磚及出水口

(3) 可辨識性 (distinguishability)：

針對牆體石條灰縫僅施作經判斷需「補強 (consolidation)」之位置，新作部分不仿舊，用以辨識區分，並詳細記錄補強位置。

(4) 可逆性 (reversibility)：

因本階段修復而產生的施作，包含傳統技藝和材料或新材料與現代工法，都須以可復原至修復前原樣為基準進行。例如牆體石條灰縫並非全面敲除施作，而是針對需補強位置，於原有灰縫上覆蓋填補。

清代機器局作為臺北府城北門外這片土地發展的起始之一，在歷史意涵上有其代表性，圍牆創建之初，做為區隔腹地內外的「圍牆」，歷經日本時期東擴臺北工場、鐵道部及周邊空間開發，逐漸成為斷牆，失去圍牆功能，再至戰後與增建共構，因應不同階段的「再利用」，當時的圍牆至今已僅剩一道斷牆。而修復後現況以非完整形式的「斷牆遺構」樣貌呈現，即是在以「真實性」為原則下的價值保存成果，留有最接近創建的年代的樣子，也保有過程中時光留下的痕跡，呈現此道斷牆於當代的樣貌，賦予其當代的意涵：

1. 當代保存價值的詮釋：呈現多元異質的現代性視角

清代機器局東側圍牆橫跨自清代以降的時間跨度，歷經百餘年的「再利用」痕跡具體留存於牆體上。因此，以現代性的視角面對這道斷牆的空間歷史演變、維護價值論述、修復乃至於最終的再利用如何展現此道斷牆時，在保存價值的基礎上就並非停留在創建年代或是特定時期的單一歷史斷代切片，而是透過保留不同階段的使用痕跡，呈現時間的深度與流動。因此，清代機器局東側圍牆在當代的保存價值詮釋上，就不只是某一時代的單純性或是完整性，而是呈現空間歷史發展轉折過程中多元異質的複雜性。

2. 展示斷牆並重新建立與空間的新關係：

清代機器局圍牆因應不同階段的使用，從一開始作為空間腹地內外界定

的圍牆機能，逐漸成為斷牆，隱身於後設建物之中的「一面牆」，最後，又成為一道獨立斷牆，因而消失與周圍的關係。因此修復後的重新再現，設計綠地預留地下遺構緩衝區的留白形式，以遺構樣態展示斷牆，另也納入園區「圍牆」的功能，建立斷牆與空間的新關係，成為鐵道部園區的西界位址，翻轉了機器局圍牆及鐵道部位於機器局之「外」的定義。



圖 39 修復後的機器局東側圍牆重新連結與鐵道部園區、與都市空間的新關係

### （三）結論

回顧自 1895 年以來的空間歷史演變，清代機器局於日本時代初期經歷幾次的使用單位接收轉換，雖仍以機器局原有建築空間留用，但後續經擴張臺北鐵道工場、東側新建鐵道部建築群及臺北鐵道工場遷廠後改建官舍群等變化，再至戰後塔城街開闢，將原先自清代末期至日本時代整體發展的街廓空間脈絡一分为二後，至今僅存鐵道部建築群，已不復見機器局及臺北鐵道工場等空間型態。自清代機器局設立起，現代化的機器局工廠及與臺灣鐵道的地緣關係，在空間歷史演變轉折上，決定性地影響機器局及臺北府城北門外空間日後朝向鐵道相關使用發展為方向，經歷日本時期、戰後至今日，持續是臺北交通運輸與軌道建設發展的重要所在地，此區自清末臺灣鐵道出現以來的鐵道風貌更是維持至 1989 年臺北鐵路地下化之前。

清代機器局東側圍牆是一道被意外發現的斷牆，它的出現成為清代機器局存在更為具體的明顯事證，也衍伸後續透過考古發掘，於圍牆東側外發現石板道、四進衙門建築遺構及相關機器局或臺北鐵道工場遺構。在如此龐大而慎重的歷史進程中，本文關注的是清代機器局現今仍可被看見、具體卻微小的東側圍牆。圍牆的出現，具體指涉出機器局的東界，也是現在塔城街二側自清末至戰後初期為一整街街廓發展的空間歷史演變實體見證。從發現到重新再現的「展示斷牆」，時間與空間的變化於牆體上留下實體紀錄，留下東側圍牆被改變的生命歷程，呈現其斷牆遺構形式與複雜的使用痕跡，回應整體空間歷史演變中的轉折，重新賦予斷牆的圍牆功能，建立與周遭空間的新關係，是臺博館在面對當代歷史空間保存、修復與再利用之多元價值維護與詮釋的回應，因此，清代機器局東側圍牆將不只是一道獨立於鐵道部園區內的藏品，而是一道存在於城市之中的反思之牆。

#### 四、參考文獻

中央研究院人社中心 GIS 專題中心，《臺灣百年歷史地圖》

<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>

台北市政府都發局，《台北市歷史圖資展示系統》

<https://www.historygis.udd.taipei.gov.tw/urban/>

臺灣總督府鐵道部，江慶林譯，《臺灣鐵道史》，臺中縣：臺灣省文獻委員會，1990

陸泰龍，《鐵道部博物館園區臺北市市定古蹟「清代機器局遺構之東側圍牆與石板道」考古試掘計畫》，未出版，2015

傅朝卿，《建築保存的真實性與維護層級》（2004），傅朝卿教授建築與文化資產網，<http://www.fu-chaoching.idv.tw/main.htm>

黃俊銘、俞怡萍、吳梅瑛，《臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃》。臺北市：臺灣博物館，2010.02

黃俊銘、黃玉雨、顏淑華，《臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查計畫》。臺北市：臺灣博物館，2010.02

黃俊銘，〈臺北機器局與臺北工場建築遺址的歷史考證〉，收入黃俊銘編《建築考古的方法學國際研討會》，台北市：國立臺灣博物館，2010，73-98

黃俊銘、葉俊麟，《鐵道部博物館園區臺北市市定古蹟「清代機器局遺構之東側圍牆與石板道」修復及再利用計畫》，未出版，2016

葉俊麟、洪澍顯，《鐵道部園區市定古蹟清代機器局遺構東側圍牆與石板道工作報告書》，未出版，2020

劉益昌，《捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計》，未出版，2009