

[文章编号] 1009-3729(2012)04-0044-06

世界铁路遗产研究及其 对我国铁路遗产保护的启示

张冬宁

(河南大学 历史文化学院, 河南 开封 475001)

[摘要] 铁路发展经历了蒸汽时代、内燃与电气时代、高速时代,见证了人类进入现代化社会的整个过程,其遗产和遗迹是人类文明发展的重要证据。综合铁路发展历程及奥地利赛默灵铁路、印度高山铁路和意大利与瑞士的雷塔恩铁路成为世界铁路遗产的经验,从遗产学的角度分析,它们都拥有突出普遍性、独特创新性、传承保护性、区域影响性等共有价值特征及各自的独有价值特征。我国也有不少宝贵的铁路遗产,但保护现状总体上不容乐观。世界铁路遗产的成功保护经验启示我们,我国在铁路遗产保护工作中,应注重平衡铁路遗产保护与经济社会发展的关系、建立完善的保护机制、制订科学的保护规划、加强区域合作、确定铁路遗产资源开发方案、落实专项保护资金,利用自身优势申报世界遗产项目等。

[关键词] 世界遗产;铁路遗产;区域合作;专项保护

[中图分类号] G112 **[文献标志码]** A **[DOI]** 10.3969/j.issn.1009-3729.2012.04.010

作为世界遗产的一个重要组成部分,铁路遗产保护近年来引起了学术界的广泛关注。虽然国外对其进行了一定的理论研究,但仍有许多不足之处。而在国内,目前的研究大多停留在技术层面,将其上升到世界遗产层面并从文化价值角度加以研究论述的并不多见。本文试图通过对世界铁路遗产发展历程及其价值特征的分析,给出其对我国铁路遗产保护工作的启示。

一、世界铁路遗产概述

1. 世界遗产与铁路遗产的定义

1972年,联合国教科文组织在巴黎通过了《保护世界文化和自然遗产公约》(Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage,简称《世界遗产公约》),并成立了世界遗产委员会。此后虽经过多次补充修改,但此公约一直作为联合国教科文组织、世界遗产委员会50年来进行世界遗产保护与评估工作的操作指南和价值标

准。《世界遗产公约》在“文化和自然遗产的定义”中将文物、建筑群、遗址列为世界文化遗产。^[1]

作为文化遗产的重要分支,铁路遗产隶属于文化遗产中的工业遗产。在2003年国际工业遗产保护联合会(TICCIH)制定的《下塔吉尔宪章》(The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage)中,对于工业遗产的概念给予了明确的定义:工业遗产包括工业文化的遗存,具有历史的、技术的、社会的、建筑的或科学的价值。这些“工业文化的遗存”包括建筑群与机器,车间,工场和工厂,矿山与处理及提炼遗址,货栈与仓库,能源产生、输送与使用的遗址,交通及所有其基础,以及用于有关工业社会活动(诸如居住、宗教信仰或教育)的遗址。^[2]我们现在能看到的铁路遗产基本上都具有上述工业遗产的特征。而且,铁路是人类工业文明时代重要的交通设施,铁路工程构筑物、铁路文化环境、经典铁路线路等遗产完全符合工业遗产的基本属性。

然而,直至今日,学界尚未对铁路遗产进行充分

[收稿日期] 2012-05-24

[作者简介] 张冬宁(1985—),男,河南省郑州市人,河南大学硕士研究生,主要研究方向:文化遗产保护与开发。

的研究,甚至对于什么是铁路遗产还没有形成一个比较明确的定义。在笔者看来,铁路遗产除了要拥有文化遗产所必备的普遍价值之外,还应具有如下特点:第一,技术方面有独特的创新;第二,在铁路发展历史中扮演过重要角色;第三,对于当时某一区域的文化、建筑、规划、景观设计有过巨大影响;第四,其本身是铁路建筑中的优秀典范。

此外,必须注意的是铁路遗产并不单指铁路线或牵引火车(机车)本身,它还包括铁路沿线的车站、山峦、村镇、文化景观等,是一个更加宽泛的概念。这一点在世界遗产委员会对于近年来铁路遗产的审批中表现得越来越明显。总而言之,铁路遗产是指在铁路历史发展进程中有着重要地位,对于当时某一区域的文化、建筑、设计规划有着巨大影响且具有独立创新价值的铁路经典范例,具体包括铁路线、机车、沿线的车站、地理环境面貌、村镇城市和文化景观等。

2. 铁路的发展历史及其成为世界遗产的历程

铁路作为人类文明进步的产物,对世界经济的发展做出了巨大贡献,也在很大程度上改变了我们的生活方式,成了人类社会的一个重要组成部分。纵观其发展历史,从牵引动力的角度来看,铁路的发展可以分为3个阶段。

(1)蒸汽时代(19世纪初—1930年代)。19世纪初,世界上第一条行驶蒸汽机车的永久性公用运输设施——英国斯托克顿—达灵顿的铁路正式通车,其所用列车被认为是人类历史上第一列用蒸汽机车牵引、在铁路上行驶的旅客列车。在此之后火车经历了长达近百年的蒸汽时代。铁路经历了从无到有、逐步建立整体系统的发展过程。在这个发展过程当中,铁路设计者们绞尽脑汁克服当时地理条件的限制,为我们留下了许多具有创造性的铁路建筑。很多蒸汽时代的铁路最大程度上保留了其发展初期的历史原貌。入选世界遗产名录的赛默灵铁路、印度高山铁路、雷塔恩铁路都是这个时代最著名的铁路建筑。始建于1848年的奥地利赛默灵铁路是世界上第一条高山铁路,是人类征服自然的伟大象征,至今仍穿越于阿尔卑斯山群山之中。^[3]而作为世界上铁路遗产数量最多的国家,印度的铁路遗产项目“印度高山铁路”以项目扩展的方式拥有3条蒸汽时代的经典铁路:以弯道最多、速度最慢而出名的大吉岭喜马拉雅铁路;以齿轮轨道而著称的尼尔吉里铁路;建成于19世纪中叶的卡尔卡西姆拉铁路。^[4]作为时至今日仍穿越阿尔卑斯群山且海拔最

高的铁路,建成于19世纪初期的意大利与瑞士共有的阿尔布拉—伯尔尼纳文化景观中的雷塔恩铁路因其巨大的历史遗产价值获得了世界遗产委员会的青睐。^[5]

(2)内燃与电气时代(1930—1960年代)。蒸汽机的牵引力有限、环境污染大、劳动强度高等问题阻碍了铁路的进一步发展,人们逐渐把铁路发展的目光投向内燃机和电气化。早在19世纪晚期,德国西门子公司就开始研发设计电气化铁路,在柏林建成了第一条长约600 m的电气化铁路,自此拉开了铁路向电气化发展的序幕。虽然电力机车拥有较高的速度和强大的牵引力,但其高昂的成本和较高的技术要求使其无法像当初研发者想象的那样完全垄断铁路系统,反而为内燃机的迅速崛起埋下了伏笔。20世纪初,美国通用电气公司组装了一辆内燃机车,用内燃机带动发电机,再通过发电机带动电动机,推动机车前进。此后随着柴油机问世和性能技术的迅速提高,加之石油价格相对低廉,内燃机车技术迅速走向成熟。总体而言,相对于蒸汽时代,这一时段的铁路不但大幅度提高了运力,而且减少了能源消耗和污染,从而降低了运营成本,使铁路真正成为了这一时期世界经济发展的主动脉。

(3)高速时代(1970年代至今)。1960年代中期,日本建成了世界上第一条高速铁路——东海道新干线。该线路从东京始发,途径名古屋、京都到达大阪,旅程的时间由原先的6.5个小时缩短到了3个小时,运行时速达到了210 km/h。^[6]至此,世界铁路的发展开始进入高速时代。法国与德国的高速铁路也取得了重大进展。法国在1981年修建了第一条高速铁路TGV(Train a Grande Vitesse),连接巴黎与里昂。德国则通过自主研发的高速技术研制了ICE车组,在1987年建成了汉诺威—维尔茨堡高速铁路。在日、法、德三国的引领下,全世界掀起了一轮建设高速铁路的浪潮,我国也在2006年建成了自己的第一条高速铁路——遂渝铁路,并在之后的短短几年内用惊人的发展速度取得了令世人瞩目的成就。总体而言,铁路进入高速时代后,不仅缩短了运乘时间,对沿线地区的经济发展也起到了巨大的推动作用和均衡作用,促进了沿线城市的发展与国土开发,它用更低的能源消耗和更少的环境污染推动了人类社会的进一步发展。

通过对铁路历史的概述与分析可以发现,铁路的发展与人类文明的进程息息相关,它从设计到建设再到运行,无不体现出当时社会的科技水平,同时

也承载着建设者和使用者的思想理念与文明特征。铁路见证了人类进入现代化社会的整个过程,它的遗存是人类文明发展的重要证据。正是因为铁路具有这么重要的历史文化价值,联合国教科文组织和世界遗产委员会才将其作为重要的遗产项目载入世界遗产名录。

二、世界铁路遗产的价值特征

自1998年第一条世界铁路遗产正式公布至今,已有3个项目的5条铁路被列入世界遗产名录,铁路遗产本身的价值特征也越来越得到大众的认可。这些入选世界遗产名录的铁路遗产项目都具有非常突出的文化价值特征,对我国铁路遗产申报有一定借鉴意义,值得我们认真加以剖析。

1. 共有价值特征

(1)突出普遍性。作为入选世界遗产的必要条件,铁路遗产都必须拥有突出的普遍价值。从定义上来看,突出的普遍价值是指遗产“具有罕见的文化和自然价值,它超越了国家界限,对全人类的现在和未来均具有普遍的重要意义”。从前述3个入选世界铁路遗产的项目来看,它们都具有以下两点普遍价值特征:第一,在一段时期内或世界某一文化区域内,对建筑、技术、古迹艺术、城镇规划或景观设计的发展产生过重大影响。第二,是一种建筑、建筑整体、技术整体及景观的杰出范例,代表了历史上一个(或几个)重要阶段。

(2)独特创新性。仔细研究上述3个铁路遗产项目不难发现:这5条铁路尽管都是高山铁路,但都有着各自的特色。可以说每一条铁路都是在某一领域有着独一无二的地位,或者在某一技术方面有着独特的创新。

(3)传承保护性。无论是赛默灵铁路还是印度高山铁路或者是意大利与瑞士共有的阿尔布拉-伯尔尼纳文化景观中的雷塔恩铁路,它们都在经历了百余年的洗礼后被完好地保存了下来。更难能可贵的是它们至今仍作为正常线路在运行着。正是这种“活化石”的特性奠定了它们在铁路发展历史中的特殊地位。毫无疑问,它们在这么多年的使用过程中势必会有磨损与修复,但这并不影响遗产本身的真实性,因为作为工业时代的表征之一,铁路本身就是一种运输工具,是一种消耗品,但在不断的消耗过程中,如果对其最核心的价值特色有着良好的、不间断的传承,那么它作为遗产的价值就不会有所贬值,只会随着时光的流逝而不断升值。反之,如果一条

铁路即使本身具有很好的普遍价值却没有被传承下来,只是作为一段遗产被保留,也不能被列为世界铁路遗产。

(4)区域影响性。铁路作为一种连接与传播的工具,会对其沿途区域的经济社会发展带来巨大的影响。这5条线路的铁路遗产对其各自辐射区域的影响就是这样。它们不但对于当地区域内的建筑、技术、古迹艺术、城镇规划或景观设计的发展产生过重大影响,并且对经济发展和社会进步都起到了巨大的推动作用。这种对经济社会的影响不但会在很大程度上改变当地人的生活,也在某种程度上加速了当地的文化进程。因此我们在评价一条铁路是否应该作为世界遗产时,必须把其对当地区域经济和社會的影响考虑进去。

2. 独有价值特征

前述3个铁路遗产项目不仅在很多层面都有着共有的价值特征,同时还具有很多独有的价值特征。

(1)赛默灵铁路。赛默灵铁路的独有价值特征在于其建设时间早,是世界第一条高山铁路,并在建设之中独创了高架桥这一被后世沿用至今的技术。

(2)印度高山铁路。印度高山铁路项目包括3条铁路,其独有价值体现为:首先它们采用了项目扩展的申遗方式,以资源整合的方式将其进行合作包装成为一个整体,加强了铁路遗产的整体价值。其次它们都是高山窄轨铁路,在建设过程中克服了自然环境造成的巨大障碍。其技术创新在于:大吉岭喜马拉雅铁路首先采用了人字形和马蹄形的线路设计理念;尼尔吉里铁路在建设时采用的齿轮轨道技术也享誉全球;卡尔卡西姆铁路的桥梁与隧道在当时的铁路建设领域占有重要地位。

(3)阿尔布拉-伯尔尼纳文化景观中的雷塔恩铁路。真正让雷塔恩铁路闻名世界的就是它那段在瑞士境内的石砌螺旋攀升式高架桥——以最大高达70%的坡度在12 km的路段内持续攀升约700 m。这段石砌螺旋攀升式高架桥在当时的铁路建筑界可以说绝无仅有,也成为了雷塔恩铁路的一个重要象征性符号。

此外,雷塔恩铁路的另一重要的价值特征就是提出了文化景观的概念。在此之前,无论是赛默灵铁路或是印度高山铁路都把遗产申报的重点放在铁路建筑本身,而雷塔恩铁路则将文化景观这一因素添加进了铁路遗产概念。这样在很大程度上将铁路遗产包含的内容进行了新一轮的扩充,将关注的重点由固态化的文化遗产扩展到动态化的文化遗产,

从而为之后的铁路遗产申请提供了一个新思路。

三、世界铁路遗产价值评估对我国铁路遗产保护之启示

世界铁路遗产作为一个新兴的世界遗产类型起步较晚,但是发展迅速。世界各国逐渐发现铁路作为世界遗产在历史、艺术、政治、经济、科学技术等方面具有重大价值,纷纷开展对国内铁路遗产的保护工作,将其作为国家遗产保护与研究的重点。近些年来我国政府也开展了一系列铁路遗产保护工作,从国务院颁布的全国重点文物保护单位名单中可以发现,政府对铁路遗产保护的重视程度在一步步增强。在我国前四批全国重点文物保护单位名单中还没有涉及铁路遗产保护,但在2001年的第五批名单里我们第一次发现了铁路遗产,在2006年颁布的第六批全国重点文物保护单位名单里又有3项涉及铁路遗产的文物位列其中(见表1)^[7-8]。此外,我国还在2003年建成了第一座向公众开放的以征集、保护、研究、教育、欣赏为目的,传播并展示铁路文化的国家级博物馆——中国铁道博物馆,它的成立标志着我国有了专门保护铁路文化遗产的机构。在此之后,我国又在昆明、上海、沈阳、哈尔滨等地相继建立了一系列铁路保护博物馆和专题馆。^[4]

表1 第五批、第六批全国重点文物保护单位名单中涉及的铁路遗产

批次	名称	年代	地址
第五批	大智门火车站	1903年	湖北省武汉市
	五家寨铁路桥	清代	云南省屏边苗族自治县
第六批	中东铁路建筑群	清代	黑龙江省海林市
	鸡街火车站	民国	云南省个旧市

通过一系列的努力,我国铁路遗产保护工作取得了一定的成就,但其总体保护状况仍不容乐观。以河南省的许昌小铁路为例,这段始建于1966年、全国(国境内)最长的窄轨铁路已进入拆迁倒计时,奔跑了近半个世纪的小火车将成为记忆。许昌小铁路西起著名的钧瓷产地禹州,途经许昌、鄢陵、扶沟、太康、淮阳至东部终点郸城,另有淮阳至周口支线和韩岗矿区4条支线,全长370 km。相比于京广铁路等准轨铁路1435 mm的轨距,许昌小铁路的轨距仅有762 mm,被当地人民亲切地称为小铁路。在20世纪六七十年代,由于优越的地理位置,许昌小铁路曾经作为豫中贯穿东西的重要生命线而名噪一时,最辉煌的时候,许昌站内8股车道繁忙不休。但随

着时光的流逝,许昌小铁路也因为公路交通的发展和铁路管理决策等原因而慢慢衰落。尽管许昌小铁路仍保留了当年建设时的原貌(其原有蒸汽车头据说在1990年代被卖掉换为内燃车头),承载着中国人20世纪六七十年代的独有记忆,其极具特色的慢速窄轨铁路也吸引了众多国内外游客,但当地政府和铁道部门仍以年久失修、设备老化、安全隐患突出以及为了更好更快地发展经济等为由,决定将其拆除。

总的来说,我国铁路遗产保护仍存在很多问题,应当引起政府有关部门的重视。通过对比世界铁路遗产拥有国和英、德、法等国的铁路遗产保护经验,结合现有铁路遗产保护研究成果,我国铁路遗产的保护应注意如下问题。

1. 正确处理铁路遗产保护与经济社会发展的关系

关于文化遗产问题,最重要的就是如何平衡保护与发展的关系,铁路遗产亦如此。我国目前的铁路遗产多被当地政府认为阻碍了地方经济的发展而被拆除,未拆除的也多处于保护缺失状态,如陇海线东部的徐州铜山机车厂、兴隆火车站、连云港老火车站,粤汉铁路的徐家棚车站(武昌北站)以及许昌窄轨小铁路等。对此,我们应该明确一点,遗产的保护不应该为经济社会的发展让路;相反,经济社会的发展应该更好地为遗产保护保驾护航。诚然,经济社会的发展是为了改善和提高人们的生活水平,但经济建设说到底是为了更好地为“两个文明”建设服务。遗产是前人遗留下来的宝贵财富,具有濒危性、不可复制性等特性,它们是重要的历史见证和民族精神的象征,我们切不可因为追求物质而丢失了内心精神的依托。

其次,通过对比世界铁路遗产项目的拥有国和英、日、德、法等国对于铁路遗产的保护经验,我们发现这些国家在遗产保护与经济利益之间无不是做出了倾向于遗产保护的选择。以印度的高山铁路项目为例,位于印度季风区的大吉岭喜马拉雅铁路在每年夏季都会遭受大雨带来的灾害,路基被大雨冲刷淘空的险情不断发生。为了维持营运,沿途许多路线常常在灾后改道。1934年,比哈尔地区发生大地震,该铁路也受到严重破坏,但很快就修复了。1948年,印度政府购买下大吉岭喜马拉雅铁路,收归国有,并成立了一个专门的机构负责管理。尽管该铁

路每年都有高达上千万卢比的亏损,但印度政府仍坚持该线路的日常保护和正常运行,以保护这一重要的文化遗产。

2. 建立完善的保护机制,制订科学的保护规划

目前我国进入了一个大发展、大建设、大开发的时期,全国上下大兴土木,其中公路的建设、铁路线路的重新规划、城镇的高速扩张等,都给我国铁路遗产及其周边环境的保护带来了很大压力。铁路遗产保护工作是一个系统工程,需要完善有效的保护机制和科学合理的规划。我们要在文化遗产保护意识宣传、中国铁路遗产的信息搜集整理、制定行之有效的具体保护方案、申请保护资金、合理地开发利用资源等方面统一规划。

“铁路先驱”英国拥有数量众多的铁路遗产,在保护方面非常注重科学管理,建立了一套完善的保护机制。仅约克国家铁路博物馆就拥有近十万件铁路文化藏品,几乎涵盖了英国铁路所涉及的方方面面,而且保存完好,部分实现了“动态保存”。更重要的是,随着铁道文明的不断进步,铁路文化藏品不停地充实进来,其在注重收集保护传统铁路文化遗产的同时,也重视对当代铁路实物的收集和保护,并实现藏品国际化、多元化不断努力。另外,其国土上拥有十多处铁道保存设施,堪称欧洲第一。^[9]其完善的保护机制和合理的保护规划都值得我国学习和借鉴。

3. 加强区域间合作

我国的铁路遗产分布广泛,从天寒地冻的满洲里铁路到西南亚热带地区与越南连接的滇越铁路,无不独具特色,具有巨大的遗产价值。但是由于各地区独立宣传,各自为政,缺乏行之有效的合作机制,在无形中就浪费了财力物力,不利于铁路遗产的整体保护,减弱了中国铁路遗产在世界上的影响。相较于世界铁路遗产的其他拥有国,印度在铁路遗产保护方面是一个很好的榜样。印度的世界铁路遗产项目采用合作申报、整合包装,形成了自己的独特品牌价值——印度高山铁路,从而增强了遗产的综合价值。我国在开展铁路遗产保护工作的过程中也应注意加强区域间的合作,合理整合资源,以提高遗产的价值内涵,形成具有中国特色的铁路遗产品牌。

4. 确定铁路遗产资源开发方案,落实专项保护资金

我国的铁路遗产保护由于缺少行之有效的资源

开发方案,无法得到当地政府足够的重视,从而缺少资金方面的支持,这在很大程度上降低了遗产在国内外的影响力,且由于鲜有人问津而缺少生命延续性。以同是窄轨铁路的滇越窄轨铁路为例,我国的滇越窄轨小铁路虽然在建造时间、技术层面、历史文化价值方面并不逊色于印度大吉岭喜马拉雅铁路,但其国际影响力远逊于对方,原因就在于印度大吉岭喜马拉雅铁路通过成熟的资源开发规划保持着旺盛的生命力。作为印度著名的旅游景点之一,大吉岭喜马拉雅铁路沿途丛林密布、茶园处处的高山风景,一直为游客津津乐道。在开发现有旅游资源的基础上,该线路也利用现代化技术努力实现贴心服务,如电脑预定车票等。该铁路以其日益扩大的全球影响力,成为了印度旅游业一张靓丽的名片,其遗产价值在全球范围内得到广泛认可,为申遗成功加了不少分。

随着我国铁路改革进程的加速,国家将大量的资金注入铁路的高速化建设之中,这在无形中缩减了本属于铁路遗产保护方面的资金,使得很多具有很高遗产价值的铁路文物被分解拍卖。此外,由于缺少保护资金,相关人员的工资待遇低下,很多旧线路得不到及时的维护修理,走上了一条“老化—维护缺失—更老化—安全隐患—被废弃”的不归之路。政府部门应设立相关的专项保护资金,引导当地政府企业合理利用现有的铁路遗产资源,在保护的基础上进行市场开发,以解决一部分资金问题。

5. 利用自身优势申报世界遗产项目

在开展铁路遗产保护工作中,如何将其申请为世界遗产项目是非常重要的环节,如果能够成功申遗,不但有利于更好地开展保护工作,也将提升该遗产的国内外影响力,从而利用全球的资源对其进行保护。根据现有世界遗产中铁路遗产申报成功的经验,从价值特征来讲铁路遗产应具备突出普遍性、独特创新性、传承保护性和区域影响性等特点;具体说,应符合“在铁路历史发展进程中有着重要地位,对于当时某一区域的文化、建筑、设计规划有着巨大影响且具有独特创新价值的铁路经典范例。其具体包括铁路线、火车、沿线的车站、地理环境面貌、村镇城市和文化景观”。我国在进行铁路遗产保护和申遗工作中,亦应注重研究铁路沿线的环境和沿线城市及文化景观,把文化景观纳入保护和申报范围。此外,我国在铁路遗产的申报中应突出展示自己的

特色。我国铁路遗产相比于世界各国,确实拥有一些独特的价值特色:第一,近代中国铁路遗产很多带有半殖民地半封建的烙印;第二,中国铁路遗产在当时艰苦的条件下为克服种种施工中的困难所付出的代价无比巨大,如京张铁路;第三,中国的一些铁路遗产对于中国的历史发展走向起到了重要的推动作用,如川汉铁路等。

赛默灵铁路等3项铁路遗产项目成功列入世界遗产名录,说明了世界对铁路工程在人类文明史上特殊地位的肯定,也为我国工业文化遗产保护工作提供了很好的范例。与世界发达国家相比,我国铁路遗产的保护工作还存在较大差距,许多珍贵的铁路遗产还没有被社会所认识,当然也就不能得到很好的保护和利用。对赛默灵铁路等3项现有铁路遗产项目进行深入研究和剖析,有助于我们更深刻地理解铁路遗产的文化价值、更有效地开展铁路遗产保护工作,从而把我国文化遗产保护工作推向一个新阶段。

[参 考 文 献]

- [1] 保护世界文化与自然遗产的政府间委员会世界遗产中心. 实施保护世界文化与自然遗产公约的操作指南[S]. 巴黎:世界遗产中心,2007.
- [2] 阙维民. 国际工业遗产的保护与管理[J]. 北京大学学报:自然科学版,2007(4):523.
- [3] United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. World Heritage List: Semmering Railway [EB/OL]. (2012-03-15) [2012-04-24]. <http://whc.unesco.org/en/list/785>. htm.
- [4] United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. World Heritage List: Mountain Railways of India [EB/OL]. (2012-03-15) [2012-04-24]. <http://whc.unesco.org/en/list/944>. htm.
- [5] United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. World Heritage List: Rhaetia Railway in the Albula / Bernina Landscapes [EB/OL]. (2012-03-15) [2012-04-24]. <http://whc.unesco.org/en/list/1276>. htm.
- [6] 何尚. 世界铁路发展的第三次浪潮[J]. 中国报道, 2010(12):46.
- [7] 中华人民共和国国务院. 国务院关于公布第五批全国重点文物保护单位和与现有全国重点文物保护单位合并项目的通知[EB/OL]. (2001-06-25) [2011-10-05]. <http://www.sach.gov.cn/tabid/96/InfoID/23/frtid/96/Default.aspx>.
- [8] 中华人民共和国国务院. 国务院关于核定并公布第六批全国重点文物保护单位的通知[EB/OL]. (2006-05-25) [2011-11-02]. <http://www.sach.gov.cn/tabid/96/InfoID/60/frtid/134/Default.aspx>.
- [9] 杨玲. 中国铁路文化遗产现状与保护对策研究[J]. 中国文物科学研究, 2011(3):54.