



路工



- 「薪不漲、物價漲」時事創意繪畫
- 話說 CT273 蒸汽機車
- 花東鐵路電氣化，秒殺進步60倍
- 居安思危，有備無患，災害防救，人人有責
- 薪傳—臺中車站 盧副站長攝智 專訪

104年五月一日 勞工團體遊行6大訴求

- 1、捍衛勞動條件、保障勞工生活
- 2、反對自由貿易島、抵抗勞動彈性化
- 3、完整勞動三權、保障工會自主
- 4、保障老年有尊嚴、退休權益不打折
- 5、捍衛全民資產、反對金融亂併
- 6、停止公股釋出、反對國營事業私有化

慶祝鐵路節127周年 CT273首航郵輪式列車



行政院新聞局出版事業登記證局版北誌字第2203號
台灣省雜誌專業協會會員

經中華郵政認為第一類新聞紙
台灣郵政管理局執照台字第864號

目 錄

中華民國103年5、6月第79卷第3期

勞動線上

「薪不漲、物價漲」時事創意繪畫-----黑 皮 2

會務報告

花東營運處之籌設－為何？-----文宣組 3

本會辦理103年會務人員研習會圓滿成功-----組訓組 4

特別報導

一個關於家的故事-----吳 庭 5

話說 CT273 蒸汽機車-----邱家終 7

CK124蒸氣火車-喚醒沉睡的兒時記憶-----遠名人 11

花東鐵路電氣化，秒殺進步60倍-----李東生 13

關注焦點

居安思危，有備無患，災害防救，人人有責-----編 居 16

職場紀實

公務員不休假獎金是「浪費納稅人的錢」-----草 根 18

列車晚分為基層副站長、運轉員、站員之過？-----陳洪王 22

同學要回來了!!-----古登臺 24

「○○××、○○××」-----彭國勳 25

國際視野

他山之石、我見我思－2014模範勞工日本九州鐵道參觀訪問團紀實--蔣惠平 27

車站報導

跟著幾米去冒險，幾米繪本立體呈現-----瓊 寇 33

薪傳－臺中車站副站長張智專訪-----曾重吉 38

親子互動

JR 西日本旅客鐵路株式會社-新幹線100型車頭 模型製作----- 40

徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月30日前截稿。本刊各園地為公開型式，內容有關工會、勞工、鐵路相關活動報導、軼聞趣事、會員生活消費優惠及本會各項會務動態等，歡迎各界先進踴躍投稿，稿費從優，來稿惠請寄本會：臺北市北平西路3號6樓(6044室)臺灣鐵路工會路工月刊編輯部或以電子檔傳送到本會電子信箱：trlu0000@railway.gov.tw。敬請投稿文件為電子檔者，文章版面內容請使用：標楷體字型14大小、固定行距20點、離前線6點，並請投稿文件，務必留姓名、住址及聯絡電話，謝謝。另因本刊人手不足，稿件採用與否，概不退稿，尚祈見諒！

發行人：謝勝明
發行者：台灣鐵路工會
地 址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室
電 話：(02)23896115-6
E-mail:trlu0000@railway.gov.tw
印 刷：時代打字印刷公司
電 話：(03)9563337 E-mail:shyr.day100@gmail.com

路工編輯委員會
主任委員：謝勝明
委 員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳建峰、王春梅
：張立方、侯宗南、陳國圖
總 編：潘鴻麟
編 輯：曾重吉、吳旭明
特約攝影：吳 潔、陳振芳、連馬世駿



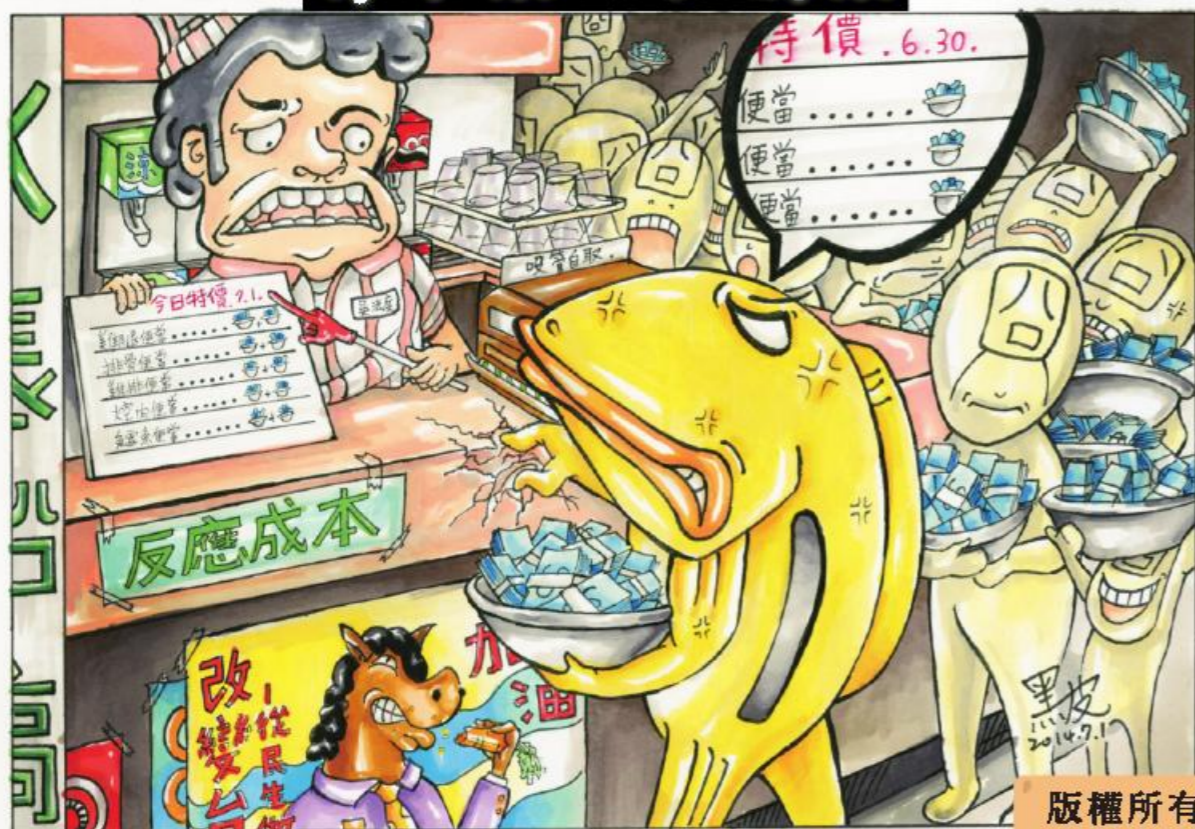
你好~ 我叫黑皮



姓名：黑皮 性別：男
 血型：O 生日：7.10
 身高：■■■■ 體重：■■
 個性：活潑開朗、喜歡亂東亂西、非常執著(曾經推著自己的愛車走了10.7KM...)
 最喜歡：隨意創作、巧克力、捲捲的浪花、自己的醋飯床、用油油的嘴說話
 最討厭：魚油、人中的鬍鬚、金屬摩擦聲、沒時間觀念的家伙



薪不漲、物價漲



版權所有
請勿翻印

花東營運處之籌設—為何?

文宣組

103年6月11日本會召開本會常務理事與分會常務理事聯席會時，再次與路局周局長當面溝通「籲請停止花東營運處之籌設」，應優先解決人力不足、技術斷層等攸關行車安全事項。

午後16時，謝理事長率領幹部30人餘人赴交通部遞交陳情書，由政務次長陳建宇、主任秘書林國顯及路政司官員接見，並舉行座談，如何協助目前路局人員不足、技術斷層嚴重之急，以維行車安全。

目前在路局人手不足的情況下設立「花東營運處」，對於路鐵的營運與旅客的服務是加分還是減分，值得嗎?目前是否應當將人力做個普查，妥適的依實際工作人力需求合理化，而不是一味增加新單位，若目前路局員工工作已人力不相當，仍要增加「花東營運處」，對於鐵路發展與營運有何幫助呢?實在讓人匪夷所思，難道路局運務處對於花東營運管理已無法掌控了嗎?所以需要再單獨成立「花東營運處」來管理，如此運務處情何以堪，搞不好有一天運務處還會被花東營運處整併也說不定；還是路局本身已開始在分家產了，爾後還有花東工務處、花東機務處、花東電務處等單位成立呢?值得大家省思!



照片攝影為張華宏組長所拍

本會辦理103年會務人員研習會圓滿成功

組訓組



一個關於家的故事



吳庭

我的家庭很平凡，就如同一般的家庭會發生的大小事，也會發生在我的家庭，小時候難免有頑皮的時候，祖母總是喜怒形於色，一個眼神就讓我害怕，當老師誇獎我的時候，祖母總是笑得合不攏嘴，逢人便誇獎我，滿世界的散播，彷彿怕大家不知道我除了頑皮以外，還是個學業優秀的好學生。讓我困擾的，是在這個家庭裡，沒有一個可以讓我稱呼為「母親」的親人。

我的父親，其實是個讓我難以用三言兩語形容的人，有時覺得他幼稚，有時覺得他像個有問必答的百科全書。父親逢年過節不在家，是家常便飯，我的家長座談會，總是缺席。記得有一年過年前，聽到祖母在詢問父親：「除夕有在家吃團圓飯嗎？孩子的紅包準備好了嗎？」雖然只是一個例行詢問工作，但是當我的祖母帶著愉快的笑容，哼著輕快的小曲，就表示今年我可以和父親一起在田裡放鞭炮、烤番薯了，在那段期間不管是調皮還是胡鬧，一切都會獲得家人的體諒，在那些名為父子一起做的活動裡，我們全部獲得解放，如同炮竹一樣漫延、炸開、再回歸平靜。但通常，我的祖母會貼心的在飯桌上父親的位置上擺上一付空的碗筷，代表父親在我成長的過程中不曾缺席。

印象中，我總是獨自玩著破舊的機

器人，對父親的印象，只是他那熟悉的聲音和一張微笑的臉，我常常一整天都看不見他的影子，直到半夜，或黎明已至。雖此如，我的父親一回到家，總是急著呼叫我的名字，不管我是否正在玩著玩具，還是呆呆的站在祖母身邊，看著她做飯，他總是一把抱起我，對我又親又笑，我想，我是愛他的。

國小的時候，我常常和父親起爭執，有一次我負氣離家，一個人沿著馬路走，不知道走了多久，走了多遠，只知道那天，天好黑，風好大。我的父親騎著摩托車從我背後呼喚我，就像我小時候那樣。那時，我不知道是怎麼坐上摩托車的，回家的路上，我一句話也沒說，父親也同樣沈默，回到家時，父親只交待祖母一句：「我去上班了」，就淡淡的離開了家。這樣的父親，我不知道我是愛著他，還是討厭著他，但，我想，我還是愛他的。

父親曾經告訴我：「當我的孩子，必定有許多時刻是必須忍耐的，因為爸爸無法參與所有你重視的活動，希望你體諒」。那是我十歲生日時，爸爸一邊為我切蛋糕，一邊對我說的話，那時，我覺得父親好刺風景，在我最重要的生日，告訴我這些話。現在回想起來，也許是父親覺得我懂事了，才會這麼提醒我。

國三時，祖母的健康已大不如前，我下了課要照顧臥床的祖母，還必須準備高中考試，那陣子真是蠟燭兩頭燒，父親也總是到處籌措醫藥費，交待我好好照顧祖母，就出門上班了，這一去總是好幾天不見人影，我下了課總和父親錯身而過。祖母對我期望很深，大考前一天還叮囑我早點休息，好好考試，考一個好學校讓阿嬤開心一下。但我卻因為太過緊張，沒有好好把握作題時間，並沒有考上理想的學校，放榜那一瞬間，我失去了約好一起上同一間學校的同學，覺得愧對家人，在那個青澀的年代，我好像一下子失去了全世界。但父親卻淡淡的叫我隨便找個學校學個技術出來，以便日後好找個工作，我當時很排斥當黑手，只想打扮乾淨，當個白淨書生，交個女朋友一起去看電影。那時父親並不了解我的痛苦，我想，那時候的我，並不是很愛父親。

之後，我畢了業，在社會上做了幾份工作，也換了幾份工作，常常大半夜的還在公司，父親總是問我：學到了什麼？其實我也不知道我學到了什麼，為了什麼而工作，只是覺得畢了業就該找個工作做做，而不是待在家裡當少爺，前幾年金融風暴，許多公司都在裁員，都在放無薪假，父親於是鼓勵我報考公職，轉換跑道，還好我還算爭氣，考了2次終於考上。如今，我結了婚，有了自己的家庭和孩子，工作上算是上了軌道，唯一不變的是，每天工作仍然忙得團團轉，但，我和父親的交集比從前更加親密，也和父親一樣染上了「回不了



家」的惡習，「養兒方知父母恩」，父親對家庭的付出，我由衷感謝。現在每當朋友來家裡找我喝茶聊天，我總是驕傲的介紹：「他是我的父親，一個臺鐵的火車司機」。現在你問我，我愛我的父親嗎？我肯定的回答，是的，我愛他。

話說 CT273 蒸汽機車

圖文：臺鐵攝影社社長 邱家終



路局為慶祝127週年鐵路節，於6月9日辦理CT273蒸汽火車復駛，首航從彰化火車站開行至二水站。因造型華麗、行車速度快，當CT273火車頭從扇行車庫緩緩駛進彰化火車站第一月台時，久違的蒸汽直冒衝天，不管是乘客或鐵道迷都熱情尖叫著。

這輛蒸汽火車頭在日治時代的1943年由日本川崎車輛出廠，全長約20公尺，運到臺灣後行駛西部縱貫線臺北站至高雄站間，時速最快達每小時85公里，是當時最快的火車機型，被譽為蒸汽火車女王，享有「貴夫人」美譽。



隨著時代潮流變遷，臺鐵轉型電氣化，蒸汽火車頭相繼報廢，其中原是臺灣西部幹線的客運主力CT273，退休後被租用到彰化花壇台灣民俗村展示，租約期滿後再由鐵路局收回。CT273先後在臺北機廠及富岡機廠進行修復，由於工程相當浩大，迄今年五月才完成，共耗時3年。復駛後規劃進駐彰化扇形車庫，作為文物古蹟保存與文化資產活用，為動態火車博物館增添一稀世珍寶。

臺北機廠原為本路各型動力機車頭維修場所，而維修蒸汽火車頭必須鑽進僅能容身之鍋爐內，俟工作完畢而出，全身漆黑猶如蛙人部隊塗裝，工作倍極艱辛；為當時的工作人員均視為畏途。筆者自民國61年進入臺北機廠，接受為期三年的基礎訓練後，始投入柴油電氣機車的維修工作；也有幸得以見證了蒸汽機車的興衰及參與修復工作。

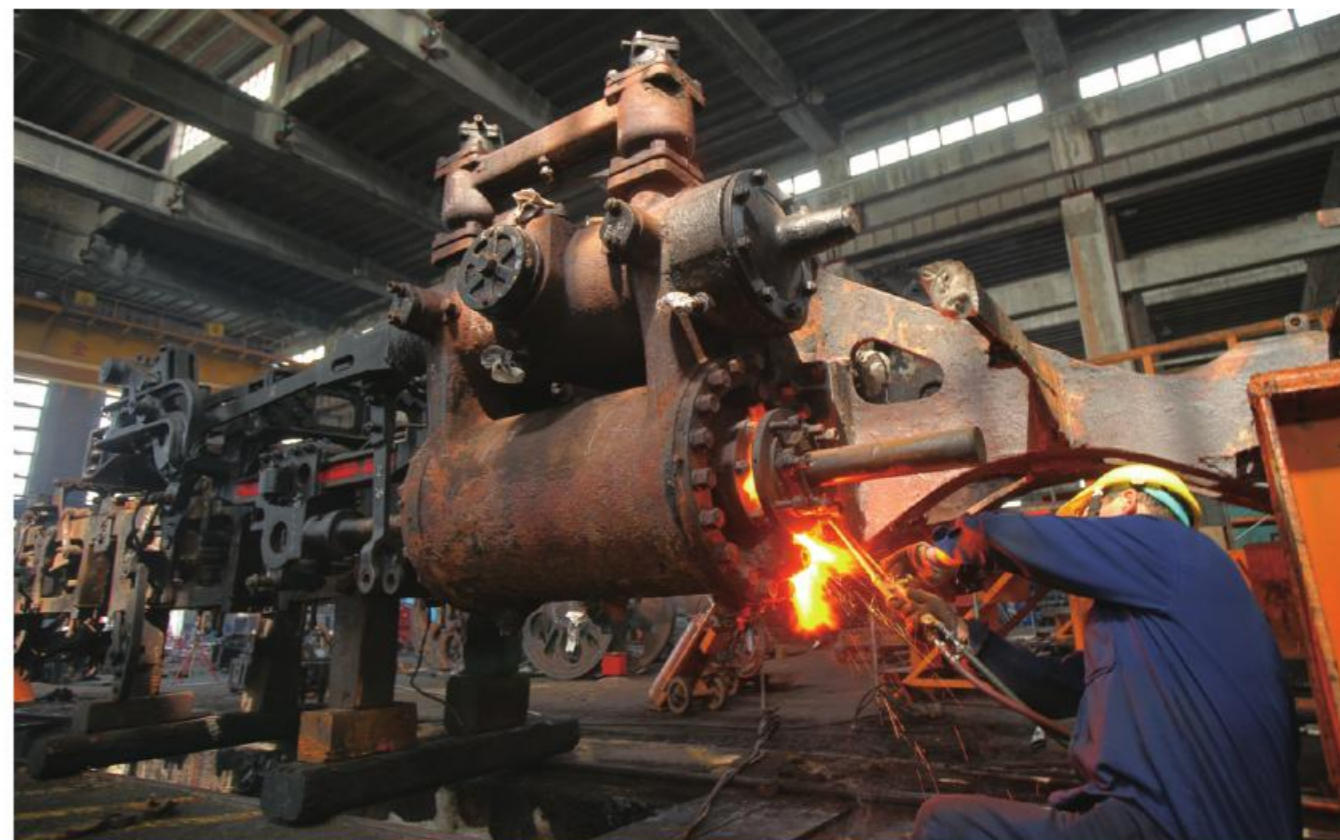
民國87年在陳德沛前局長帶領下，



推動了蒸汽機車維修復駛工作，期間陸續修復了CK101、CK124、騰雲號、DT668。筆者因職司蒸汽機車維修配置柴電機車工區，且任台鐵攝影社社長，在工作之餘有幸獲得參與拍攝記錄機會；自是秉持著歷史傳承，全程無償的付出，仔細記錄老火車頭修復過程，前後連續拍攝2年餘，甚至在後期組裝時，

也曾利用前所拍攝之照片，按圖索驥使工作得以順利進行。

話說CT273自民國100年6月進入臺北機廠維修時，因閒置時間甚久且幾經變遷，除駕駛室內銅質配件遺失外，儀表盤均已毀損(如下圖CT273舊照)，維修時尚須借助散置各地同型車款佐證確認。維修艱辛程度實非外人所悉。在維修人



員擇定上亦注入大量新血(100年新進人員)，期能薪火相傳、承先啟後。當然在維修工作遇有瓶頸時仍需借助老師傅的指導提攜，初期車架及走行部分在鄭萬經前副廠長親身參與下，得以順利的推動與組裝；及至後半段的軀機組裝部分，亦在劉樹根老師傅傾囊相授，及洪進興主任的全程參與下，終讓汽笛聲響徹雲霄。於5月27日局長親率各級長官舉行隆重的CT273掛牌儀式，劃下完美的句點。

103年6月9日鐵路節當天，風和日麗，陽光普照，當CT273蒸汽火車從彰化扇形車庫駛入眼簾，一路綿延的白煙，和著規律的轟然運轉聲，眾人心裡的殷殷期盼幻化成了美好的實現，多時的辛苦頓時一掃而空，取而代之的是看到老火車頭運轉的感動！而這感動，也漂洋過海地感染了異國民眾，日本「每日新聞」於6月10日以SL貴婦人30餘年後復活為題大幅報導，也顯見臺鐵近年來深化國際交流，接軌國際進行鐵道跨國觀光行銷等活動之成果。



CK124蒸氣火車 喚醒沉睡的兒時記憶

逸名人



火車站是我曾經最嚮往的宮殿，來到這裡它能帶我去台灣每一個角落，它也曾是我最奢華的夢，在過去的那個歲月裡，能坐火車出遊，對於我們來說是奢侈的代表、是最奢華的享受。火車票這小小的厚紙片，就像是灰姑娘參加王子生日舞會的門票——因為它很貴。無論是遠從南部北上來打拼，或是北部南下去做短暫的流浪、旅行，一樣的前進卻滿足了不同的需求；儲存在我兒時的記憶的畫面，它是富有的象徵，也是最炫耀的表現。有很多時候我們只能佇足鐵軌邊，聽著平交道警示鈴聲，看著一列列的火車越來越遠消失在眼底，很少有機會能坐在車裡，看著窗外佇立的人群消失在眼裡。以前坐火車的經驗不多，只要聽到大人聊天，要去吃某某家喜酒，或是要拜訪多年不見的老朋友，即使距離很短也會讓我開心的大叫，高興的整夜睡不著覺，坐火車就是神氣，在我小時候我天真的認為：我生活的這

片土地沒有盡頭，只要路不斷的延伸下去，乘著火車我哪裡都到得了。看著CK124蒸氣火車的英姿，那股煤香味又勾起我童年時的記憶，像是一幕幕的幻燈片不斷在我的腦海裡播放。火車就像流遍台灣全身的血液，馱負著台灣的過去，展現這片土地的生命力，入站的火車巨龍盤踞著車站，熱氣久久不散；像電影的場景，微涼的陰天也無法降溫，月台上儘是人來人往的過客，提著大包小包的行李，就怕錯過了上車的時間。

火車向前行駛，被天邊的彩霞渲染，放眼望去像一副彩色潑墨山水，半垂的雲朵點綴大地，有輕柔的風，厚重的烟霧像一條淺灰色的巨龍凌空飛起和火車形影不離，一路上守護著CK124，也守護著車上的乘客。山林裡茂密的森林就像翠綠的畫布鋪陳覆蓋在行駛的路上，點燃著每一份思鄉的情緒，目送著每一段故事，每一次別離和每一次重逢和相聚，每一篇動人的故事

在每一天新的里程中展開。沉睡的河流蜿蜒在每一個充滿人情味的小鎮，流遍心中每一個角落，河流不再僅僅有著灌溉的用途，更是洗滌心靈的甘泉。部落居民的熱情讓一灘死水也變得活躍，能夠照映晴空，遙不可及的世外桃源瞬間變得唾手可得，嚮往山林的生活圈雖遙遠，卻是一種說走就走的小幸福，人與人之間的關係不再變得緊繃，彼此更能感受到身心的舒展。即便是靜靜坐在車廂裡，嗚嗚的笛聲仍舊不絕於耳，渾厚而高亢，撩動著腦海裡曾經熟悉的記憶；車廂裡的人各有各的想法，做各自的事，打個小盹、看份報紙、看著天空發發呆。

任憑時間流去，鐵道兩側的鄉野間田埂靜靜的在迎賓，就算無語，也顯得熱情，目送著我們的到來，也目送著我們離去。打開窗迎面而來的風，吹拂著我們的臉頰，也帶走了我們的煩惱，時間的流動霎時變得緩慢。我所擁有的青春似乎在這一刻稍作停留，但我卻貪心的希望時間不只稍作停留，更希望就定格在這個時刻，因為我擔心日後的我無法重拾這份寧靜的感動！且看田野間翩翩起舞的蝴蝶，襯托著花的嬌媚、花的嬌豔、花的嬌羞，花朵搖曳生姿隨著稻田的波浪擺動而前後呼應，候鳥也在這稍做歇息，微風跟著我，也跟著火車一同前進，皎潔蓬鬆的白雲讓陽光時而露臉微笑，時而躲藏，即使雲朵偶而被風吹散也無妨。雲朵在天空中變化的無數形狀給人無數想法的火花，讓人發揮許多想像力。在火車車廂這移動的小城堡中，我領略了沿途多變的風光，回想起炎炎的夏日午後，炙熱的太陽曝曬沸騰了的血液，得要在有涼風徐徐的夜裡，藉著些許僅存的涼意降溫，安撫過於火熱的心。夜裡的火車不疾不徐的奔馳前進著，為這片土地的夜，增添了許多詩意，撥動著惆悵的情緒，讓遊子也能蛻

變為偽詩人，作詩三兩句，即使不合平仄，或高歌三兩首，即使破音抓不住節拍，也能唱出此時此刻的心情。或許朋友們在火車上喧囂，奪去了別人片刻的安寧，或許該說聲抱歉，但請原諒他們無法壓抑他們澎湃的情緒，也包括了我的放肆。

在月台上快樂的跑著鬧著，是我曾經的兒時回憶，它將我從繁榮帶向純樸，即使到了現在，因為時代的變遷，這種熟悉的感覺不在，但是它仍舊長存在我的心裡，只是換了另一種方式。現代科技進步，窗外的景色一點一滴被改變，但窗內的心情不變，只是隨著年齡的增長心態有了轉變，看待事情的角度更廣、視界也更大。想重溫過去的感動，卻發現自己的赤子之心正在一點一滴消失當中，想重溫過去的心情，只能夠透過漸漸泛黃的照片，看著照片裡那個無憂無慮開心的自己，想著最初搭上蒸汽火車的那份喜悅，不斷的反覆擦拭，讓它不至於因為歲月的塵埃褪色。雖然現在的火車由現代化的車廂取代了，涼爽的冷氣也取代了窗外吹來的徐徐微風，旅人低頭滑著手機取代了欣賞窗外的風景，平穩柔軟的座位取代了生硬顛簸的坐墊，坐火車就像坐公車一樣方便，但是偶而會想起從前那個不懂事的自己，期待坐上火車的那份心情，是多麼的興奮而雙眼發亮。隨著時間過去，那份心情越冷卻，即使坐在火車裡大多的時間裡對眼前事情充耳不聞，對於很多事情也熱情不再，偶而想起以前那段趕火車上下課的日子，也會想起以能夠搭臺鐵火車出遊為榮的時光。現在歲月逐漸在我的髮間刻劃下它的印記，看到CK-124火車頭重出江湖仍英氣不減，而我卻已年華不再，想想我也應該要重拾那份最初的心、最初的熱情，像CK-124一樣，再戰一回才是！

慶祝花東鐵路電氣化通車

花東鐵路電氣化，秒殺進步60倍

李東生

花東鐵路電氣化6月28日上午舉行通車典禮，因普悠瑪列車行車時速可達130公里，臺北到臺東直達車只要3小時30分鐘，比起以往柴油自強號直達車，快了約1小時，花蓮到臺東省20分鐘。7月1日至15日，辦理花東鐵路電氣化試營運，每天加開樹林經臺北、花蓮往返臺東直達及半直達普悠瑪自強號各2列次，5日及12日週六假期，再加開多站停靠模式普悠瑪2列次。7月16日起，花東電氣化正式營運，同時啟動列車改點，17組普悠瑪號列車全部投入，成為東部幹線主要車種，以通勤電車組取代老舊的DR2700柴油車，提供花東線鐵路全新的服務。普悠瑪十六日正式營運後，會增加班次，屆時假日搭載人數可望達到六千六百九十六人，但東部觀光人潮越來越多，臺鐵只能盡量滿足花東人和觀光客需求。

臺鐵大改點！全台有416班次調整時刻，影響最大的花東普悠瑪列車，平日增到12班，假日18班，也增加40%，最多比原來多出3.5倍。從每天4班增到每天最多18班，但熱門車票照樣秒殺，周末只剩清晨五點多出發，或凌晨零時抵達的「紅眼普悠瑪號」，民眾抱怨，增班一大堆，卻還是搭不到。花東人無奈自我安慰：至少從過去的秒殺，進步到分殺了！普悠瑪變多了，但花東人回家依舊好難。

普悠瑪號通車以來，花東民眾幾乎

買不到票，要求臺鐵加開車次，批臺東、臺北一日生活圈根本是「喊爽的」。「普悠瑪一點都不悠（優）」臺東居民說「根本買不到票啊！」官網上的預售票，無論什麼時間上網都顯示「已賣完」。以前搭飛機到臺北複診，現在有了普悠瑪，到臺北只要三個半小時，比機票便宜，七名來自新北市的女大學生說，兩周前七人輪流上網訂票，好不容易買到從花蓮到臺東的普悠瑪票，她們再從臺北搭車到宜蘭再搭車到花蓮，接著轉搭普悠瑪到臺東，「普悠瑪的票真的很難訂。」「來囉！前往綠島的這邊集合」、「看熱氣球的準備搭巴士了」，每天普悠瑪帶來一團又一團的觀光客，臺東人要訂太魯閣號或普悠瑪號就更困難了。旅行社團體訂票一列車次有百分之卅的上限，且規定前兩個月至前廿天預訂，現場購票或網路預約訂票都採開放式，很難認定車票是否被旅行社壟斷。

臺鐵花東線車票難買的現象存在已久，普悠瑪號加入營運後，民眾期待能有改善，結果仍是「看得到、買不到」。臺北市周姓婦人暑假帶全家六口到臺東玩，在開放購買的第一時間就上網，只買到兩張。周婦表示，她聽朋友介紹，向「保證有位子」的業者，以票面價格另加百分之五「手續費」買到四張票，全家順利到臺東。



普悠瑪一位難求，造成臉書黃牛票橫行臺鐵花東線。類似投訴不斷，甚至有民眾嘲諷「普悠瑪號根本是黃牛及旅行社的新商機」。車票一位難求，普悠瑪號加入營運後情況依舊，有民眾抱怨買不到票，但透過臉書「車票代訂」粉絲專頁，付代訂費即可買到車票，版主為何有此神通，令人不解。「車票代訂」臉書粉絲網頁，標榜可代訂臺鐵臺北到花東任何車種的車票。粉絲頁詳列六大規則和問與答，強調「一律採用臉書訊息接受託訂任務」；「訂到票後開雅虎奇摩賣場讓民眾下標」，並保障民眾交易權益等。有記者上網實測，一周前下訂十一日周五熱門時段板橋到花蓮的普悠瑪號，代訂粉絲頁的版主迅速代訂到票，每張票加收八十元到一百九十元不等。

去年中秋節連續假期將至，花東線火車一票難求，刑事局偵3隊2組掃蕩網路訂票黃牛，逮捕一名蕭姓男子，查出他利用人頭和電腦外掛的身分證產生器、自動登錄程式，短短2個月內訂票紀錄高達50萬筆，堪稱花蓮最大咖的網路訂票快手。刑事局偵3隊會同鐵路警察局、花蓮港務警察局，根據民眾檢舉，

組成立專案小組，在中秋節前掃蕩鐵路訂票黃牛，從臺鐵訂票系統紀錄檔分析、過濾數百萬筆的原始程式碼，發現蕭姓男子涉嫌，在花蓮將他逮捕，查扣電腦主機4台、數據機、分享器3台、存摺、訂票紀錄單、客戶預訂訂票紀錄簿等贓證物。警方發現，蕭姓男子以此手法1天可訂票1000張、至少可供應400人的需求；蕭雖否認是黃牛，但他冒用不知情民眾的身分證號，包括往生者的證號也有，現正擴大追查其他共犯。

33歲的蕭姓男子供稱，他是藝品店員工，受花蓮地區多家藝品店、旅行社委託，代訂火車票，對象是大陸旅行團，也有部分國內散客會透過管道找他幫忙，但否認從中牟利，僅提供「服務」；警方認為他的供詞避重就輕，逃避訂票「黃牛」涉及的鐵路法等刑責，偵訊後將他依詐欺、偽造文書罪嫌移送法辦。

臺鐵縱貫線、宜蘭線、北迴線、花東線，每逢周休2日、年假、清明節、中秋等連續假期，火車票一票難求，民眾罵翻，尤其是最熱門太魯閣號、普悠瑪號列車，民眾拼命上網都訂不到票。

不只是臺灣，其他各國熱門時段之

運具亦有搶購情形發生，舉例而言，離我們最近的大陸，每年春運期間，大量乘客無票可買，而不得不向黃牛購買高價車票。而實名制雖然不能從根本上解決中國鐵路「一票難求」的問題，但可以使火車票相對公平的出售。2011年，武廣高鐵、鄭西高鐵、武漢鐵路局部分車站首次試行實名制售票。現在中國的動車組車票（G字頭、C字頭、D字頭）已全面實行實名制。乘客也可以通過電話和網路購票。不過通過網路購票的證件被限制為「中華人民共和國居民身份證」、「港澳居民來往內地通行證」、「護照」四種。乘客需憑護照等有效證件通關之後才可上車。

鐵路法修正，代訂車票首例黃牛恐罰50萬。鐵路法加重黃牛罰則後，臺灣鐵路管理局和鐵路警察局組成「淨網專案小組」，合作破獲首件案例，在臉書刊登「車票代訂」粉絲團的蔡姓嫌疑人恐被重罰五十萬元。鐵路警察局表示，蔡嫌賣出的一五〇陰i普悠瑪車票，多以臺北到花蓮為主，單程票價四四〇餘腹A鐵路法今年六月十八日修正公布，提高賣黃牛票的罰則，購買車票加價出售或換取不正當利益圖利者，可按車票張數，處每張車票價格之一倍至十倍罰鍰，過去則只能處拘役或科或併科一千元以下罰金。以非法程式大量訂票者，最高可處新台幣五十萬元罰鍰。蔡嫌需付的罰鍰可能達五十萬元。全案依涉刑法偽造文書、稅捐稽徵法移送彰化地檢署偵辦；違反鐵路法部分，由鐵路警察局依法裁處。老家在花蓮的臺北上班族張先生說，警察抓到的都是小咖黃牛，對花東車票假日一票難求現象幫助不大，臺鐵如能提供足夠運能，黃牛自然沒有生存空間。

7月16日改點後，臺北到臺東的自強號運能平日增加18%，假日增加40%，應符合運量需求。從臺北開往臺東的列車，座位配置都儘量配給臺東地區，其餘座位則配置在臺北—花蓮—臺東，提供花蓮往臺東旅客使用。根據目前臺鐵訂票情形，臺北到臺東的普悠瑪號列車，除週五及週日部分尖峰班次已售完外，其餘每天各時段都還有餘票。

花東地區交通不便，除了公路和鐵路以外，還有航空公司可以選擇，臺北到花蓮每日有6個航班，票價約1600元，臺北到臺東每日則是6-8個航班，票價約2400元，速度雖快，但價格卻是臺鐵自強號的3倍，缺點是旅客必須到機場搭機，且座位數有限。公路則是路程太長，長時間開車較疲勞，也因此突顯臺鐵對花東的重要性，鐵路採專用路線上導引軌道，具有載運量大的優點，能源使用效率大，且運送距離長，費用也較低，較其他運輸工具安全。

我想，就法的方面，鐵路法修可以遏止黃牛售票圖利的歪風，但也需和警方共同協助，才能維護民眾行的權利，在加重罰責後，應該能有效減少相關弊端再發生。就使用者的部份，我們大致上可以區分為：第一，當地居民，有外地工作、讀書、就診需求者；第二，本地觀光客，藉由便宜又便捷的太魯閣號及新自強號至該地旅遊。第三，大陸地區及各國觀光客，這些族群有日漸增加的趨勢。因為就量能的部份，臺灣未來若能增加運能，黃牛無利可圖，就會自然消失，而購票容易的話，即不需要推動實名制，乃至於所以有需求的民眾皆能順利使用臺鐵運具，這才是最根本解決的問題，無關於什麼團體佔用或多訂了幾張票了。

居安思危，有備無患 災害防救，人人有責

蝸居

軌道運輸攻擊 加強防範與應變

臺北捷運在5月21日下午驚傳無差別殺人事件，震驚整個台灣社會，兇嫌鄭捷手中的兩把刀，奪走的，不僅是無辜旅客的性命，同時，也砍傷了台灣社會。這個事件造成4死24人輕重傷，臺北捷運公司認為，鄭捷的行為已造成旅客恐懼搭乘捷運，案發10天內北捷減少旅客約94萬5千餘人次，營運損失約2061萬餘元，北捷因此向新北地院聲請支付命令向鄭捷求償。

都會區的大眾運輸工具，為了快速、方便，與大量載運，因此對於搭乘人員的安全要求，不可能做到滴水不漏。尤其像今日這樣非組織性，不可預期式的瘋狂行為，更是難以事前防範。

1995年的東京地鐵毒氣攻擊、2004年3月西班牙馬德里的火車遭炸彈攻擊、2003年南韓地鐵大邱站縱火案、2004年莫斯科地鐵爆炸、2005年倫敦地鐵爆炸案、2006年印度火車爆炸案等等，在在說明，對於近乎瘋狂的攻擊行動，軌道運輸很難做到事前防範。

然而，大眾運輸系統也不能完全沒有緊急應變計畫。例如美國紐約的運輸處，與美國首都華盛頓的都會區運輸局，都有針對緊急狀況的應變計畫。一個負責任的政府，在大眾運輸方面至少要能在「事前防範」、「事件應變」、與「事後復原」三個階段都要準備完整的計畫。

從「事前防範」方面，警力編制，扣除輪休與行政職，如何適當增加警力，或是在列車上配置警力勤務，都是

可以思考的方向。

在「事件應變」方面，救護人員要從停止運轉的電扶梯上運送傷患，列車靠站後有人員來指揮疏散，未來在站體空間應該重新規劃、建立緊急疏散路線或通道。對於緊急狀況發生時，如何疏散旅客，應該加強訓練。並建立統一對外發言管道，適時發布正確資訊，避免造成更大的混亂。

在「事後復原」方面，除應動用一切資源進行傷病患救護外，也要立即追究兇嫌的法律責任，並且找出此次事件中應該改進的地方，進行軟硬體改造與演習，以實際行動重建群眾對公共運輸與政府的信心。

521通報涉疏失？

臺北捷運公司就521事件行控中心調度情形說明如下：查當日列車離開龍山寺站後，有旅客按壓緊急對講機，司機員詢問發現無人回應，並透過監視器畫面發現有旅客倉皇奔走之情形，即立刻通報行控中心。行控中心接獲通報後，先行呼叫江子翠站站長至月臺確認狀況；嗣行控中心再接獲司機員回報表示，聽到車上有人以尖刀刺傷旅客等訊息，即依規定依序通報捷運警察、消防救護單位。事故列車到站後約3分53秒，新北市警局員警亦趕抵江子翠站，並即下月臺處理。

另事故列車在駛往江子翠站途中，尚未到站之前，行控中心獲報時，即要求司機員，車子抵達江子翠站後，須停靠月臺等候通知再出發；當時已通知站

長在月臺協助。

當日事故列車停靠江子翠站月臺後，行控中心於確認兇嫌已走出車廂且離開月臺層，沿樓梯上到大廳後，為避免兇嫌又折返傷及旅客安全，於是請列車駛離；惟與司機員多次通訊，得知車上仍有傷患無法移動，行控中心於是變更指示，通知站長上該列車協助。

整個通報符合標準作業流程，沒有通報延遲的問題。捷運公司派員以一對一方式與家屬保持聯繫，協助處理後續相關事宜，也增派稽查員注意乘客安全。

北捷喋血後，臺北捷運監視系統和緊急通報系統遭質疑不夠完備，市議員和媒體實地到捷運機廠列車上進行測試，發現列車監視畫面無法傳到行控中心，行控中心無法掌握列車狀況。北捷擬增警消熱線、影像回傳功能做改善。

目前每個高運量捷運列車車廂上各有四個監視器、緊急通話鈕和對講機，但監視器角度僅有一百廿度，而對講機畫面也小，若乘客按緊急通話鈕，司機員從監視螢幕上很難看出發生甚麼事。可參考日本行控中心，直接檢視列車內部即時監視畫面，另外，也應建立與轄區警消單位直接連線，避免層層轉接，浪費寶貴救援時間，並建議增設「警消熱線、影像回傳功能」。

臺鐵各車站加強巡邏 鐵路警察提高維安層級

臺北捷運發生喋血事件，鐵路大眾運輸的安全再度受到關注。臺灣環島鐵路包含高架、平面及隧道區間共計1,120km，穿山越嶺，行車運轉環境複雜及救災設備特殊，救災難度高。轄區內各大站為行政中樞或旅客轉乘會聚所在，對社會機能與安全影響重大。災害

發生時不僅需要防範，包括後續列車調度、旅客接駁、安撫、轉乘資訊揭露等，皆要面面俱到。

為了預防意外的發生，臺鐵每年都會實施安全演習，且在捷運攻擊事件發生後第一時間，就通令全線各車站加強巡邏，鐵路警察局也有加派人力駐守；鐵路警察局也指出，已經針對候車室、大廳、月台與剪票口加強巡邏，若是發現有可疑的旅客，會依據標準程序執行，也要求員警提高遇到突發狀況的能力。

臺鐵列車除了駕駛員之外，還有列車長，部分列車也有鐵路警察隨車，再加上車上的清潔人員，如果發生類似的攻擊事件，可以迅速進行通報。站務人員及乘務人員也提高警覺，檢查出入車站的旅客是否有異狀，或是攜帶危險物品上車。其次再加強與地方警察之聯繫，俾儘早獲得危安事件預警情資。「居安思危，有備無患」方能推動災害防救各項業務。



交通部為了維護大眾運輸系統安全，修正「鐵路法」，加重攜帶危險物品搭車的罰則，從3000元提高到1萬元以上、5萬元以下。6月18日經總統令公布實施，並更明確規範行車安全保障及旅客權益。希望能在這個事件中汲取教訓，儘速讓社會從傷痛中站起來。

公務員不休假獎金是「浪費納稅人的錢」

草根



休假是小確幸還是惡夢？

休假是上班族生活中的小確幸，但如果公務人員不休假就可以領加班費，讓國家每年多支出65億餘元，您怎麼看？

推算全國年資15年以上的公務員約有20萬人，每人平均領3.2萬的不休假加班費，政府每年就必須支付高達65億元，被質疑公僕不休假，不是工作真的做不完，是想要領「不休假獎金」。台電中油更好康，每人領到快6萬。民進黨立委吳宜臻表示「20萬資深公僕領『不休假獎金』，年燒國庫65億元」。公務員應該共體時艱，她將提案全數刪除。而國民黨立委呂學樟也表示：「加班費這麼多是不正常的事！」

立法院預算中心調查發現，國營事業的「不休假加班費」核發情形更普遍，光是台糖、中油及台電的不休假加班費，平均每人就核發5.4萬至5.8萬之間，而且有些事業公司沒有應休14日的強制規定，所有休假都可換領加班費，這不僅違反休假制度的原意，還害嚴重虧損的國營事業增加營運成本。依照《公務人員請假規則》第10條明定，公務人員每年至少應休假14天，若超過

14天的休假若沒休完，「確因公務或業務需要經機關長官核准無法休假時，酌予獎勵。」一般公務員依照服務年資享有7到30天不等的年假，未休完就發給「不休假加班費」，不過這項規定立法院預算中心認為有檢討必要。

作為資本階級進行階級鬥爭工具的新自由主義，向來的手段就是以「效率」為唯一追求的意識形態目標，藉由讚揚自由市場、競爭、減稅、大企業、私有化，汙名化公務員、公平稅制，以達成掏空公共資產，掠奪公眾利益的自私目的。美國社會上同樣存在對公務人員的仇視與鄙視，同樣對公務人員的效率質疑。但根據研究顯示，美國公務員的效率不但沒有比私人企業的效率差，甚至可能比私人企業的效率還高。在民眾眼中的效率也可以是低下的，說明新自由主義意識形態的力量有多大。新自由主義最厲害的地方就在於，洗腦讓民眾覺得那些在家靠利息與「租金」獲得暴利的資本階級，所得到的每一分錢都是自己「努力工作」而應得的，一毛稅都不該被課；同時又可以洗腦讓民眾覺得那些真正靠勞力付出的公務人員，所賺得的薪水都是「人民的納稅錢」，是社會資源的浪費。私人企業的待遇與勞

動條件低下，不但不是鬥爭基層公務員、刪減基層公務員福利就可以解決的，甚至若真的刪減基層公務員的福利，惡化基層公務員的勞動條件，只是給私人企業一個更好的藉口可以壓榨底下的員工。

詐加班費2千萬 清潔隊員起訴

北市環保局清潔隊張姓清潔隊員涉嫌利用申報加班費無須檢附正本，6年內共詐領近2000萬元。臺北地檢署公布的起訴書指出，該員負責申報隊上的加班費及核銷零用金等業務，從民國96年2月至102年4月間，利用加班請示簿及點名表「影本」，無須檢附「正本」的作業漏洞機會，修改不特定隊員的加班日期及加班時間等方式詐領新台幣逾1954萬元。北市環保局經辦人員誤信「影本」內容為真實，陸續支付加班費，這些錢都匯到張男及其子的帳戶內。張男後來向法務部廉政署自首。臺北地檢署偵結，依貪污治罪條例的利用職務上行為詐取財物罪嫌起訴張男。

據了解，張姓清潔隊員，因為沉迷線上遊戲跟網拍，竟然偽造加班紀錄，把全隊300多人當人頭，浮報加班費近2千萬元，環保局發現，這隊員一開始只有浮報幾百元，但後來曾經浮報一個人7萬元加班費，比月薪4萬多很多，提報政風室，發現他已經犯案6年，而且錢都花在買遊戲點數，一天就花了2萬元，檢方依貪污等罪起訴。環保局除了想辦法

討錢，也全面更改請款方式，以免國庫又被當成提款機。

臺鐵於97年已全面更新刷卡系統，並增加刷卡影像，杜絕代刷卡或假加班等浮報情形，這些不法公務人員作為不但打擊公務員的士氣，更引發民眾誤解，好像公務人員知法犯法，天天上班就是天天摸魚，我們能做的就是加強查核請款作業，及更新請款方式明哲保身。

公務員的真實人生 鐵飯碗跟你想得不一樣！

若因嚮往「朝九晚五」、「喝茶看報」的生活而報考公職，那可能會很失望。真實的公務員生活，自主性低、規定繁瑣、效率僵化，可能不是你夢想中的「天堂」。兩年前的金融海嘯，讓平淡無奇的公務員工作，異軍突起成為就業大熱門，參加國考頓時成為全民運動。公務員會變得炙手可熱，與其高穩定性、薪資在水準以上有關。更重要的是，一旦考上，幾乎一輩子高枕無憂，不需要擔心下次經濟蕭條，自己又成為裁員減薪的箭靶。

不可諱言，多數人對公務員仍存有刻板印象，認為就是準時上班、準時下班，閒來無事還可以泡茶看報的工作，彷彿每天過著「退休生活」。但真是如此嗎？過去外界對公務員「美好的一面」吹捧太多，難免有些失真。其實，有福利就有代價，夢想與現實是有差距的。

★真相1：不適天天周九晚五，加班未必有錢領

很多人嚮往公職，就是看上工時固定的特性。雖然一般公務員要準時下班不是難事，但也不是大家都享同等待遇。有些機關在第一線服務，或與民眾日常生活息息相關，每逢旺季或突發狀況，加班也很常見。因此有的機關內部好幾個單位都有「輪班」制度。又例如稅務機關在報稅季節，或考選人員在辦國考時，連周末假日都可能要加班。像這樣加班，還有加班費作為慰勞，算是好的，現在很多公家機關的加班費抓得很緊，公務員加班不再是「變相加薪」，很多都是「給假不給錢」了。

★真相2：升官當主任，不必恭喜！

私人企業升遷靠實力加運氣，公務員想往上爬，何嘗不是如此？但弔詭的是，在公家機關裡，並非人人都想當主管。主管職與非主管職做比較，後者只要把手上工作處理好就行，前者雖然有官可當，但承擔的責任也重，上、下壓力都要扛，工作辛苦程度多一倍，薪水卻只差6、7千塊，難怪很多人寧可當個承辦人。當初會想當公務員的人，就有比較不喜歡表現、不愛出鋒頭的特質；公務人員應依法行政，若真想升官發財，私人企業的機會當然多很多。

★真相3：選錯公家單位，入火坑調職不易

上班族求職要選好公司，公務員也要挑對好單位。在近30年公務生涯，有人從一而終，但多數人都有轉調經驗。公務員的轉調，就如同上班族「跳槽」，是門大學問。有人卻喜歡天高皇帝遠、生活清閒。想求表現或快速升遷的，最好選擇「發展中」的新單位，雖然初期工作量較大，但也較有表現機

會。找工作前要探聽清楚，以免跳入火坑，後悔莫及。畢竟公家機關「一個蘿蔔一個坑」，一旦選錯單位，如果一直沒有碰到好缺，恐怕得熬很久。機關開出職缺時，通常不會把工作內容或所屬單位寫得太清楚，所以一個社會局的缺，上班地點有可能是殯儀館；雖然工作不見得不好，但卻不是人人都能接受。

有過4次轉調經驗的公務員Tony表示，他曾經應徵一個土木職缺，人事行政局公告上只要求工作態度認真、品性優良、相關科系畢業，但去面試時卻發現只有自己一個應徵者，當場覺得苗頭不對。果不其然，對方要找的是水土保持人員，負責棘手的取締濫墾業務，「這種鳥缺難怪大家興趣缺缺，後來趕緊找理由婉拒掉。」

企業上班族跳槽，常出現老闆動用溫情攻勢留人的戲碼，公務員轉調也是如此。想走一定走得了嗎？Tony說，公務員稱此為「商調」，轉換需要原服務機關同意才行。一般若是「高升」，長官多會放人，但偶爾還是有人被刁難。簡單來說，能力好、業務量大的容易被慰留，「人太紅難走，太黑可能又沒人要，」公務員轉調的分寸拿捏，還真是不容易！

★真相4：考績難公平，退場機制讓人怕

很多上班族痛恨的「辦公室政治」，在公家機關一樣存在。為人太孤僻、人際關係不佳，都會變成工作阻力，「社交力」對公務員同樣不可或缺。真正成為公務員後，才發現不是那麼一回事。人際關係要顧，老闆臉色也要會看，「即使不忙也要裝忙」的職場生存法則，在公家機關也一體適用。

考試院推動公務員淘汰的「退場機

制」，引發諸多反彈。大家不是反對考績法，而是不相信主管打考績可以做到公平。績效考評很難做到公平，除非有明顯疏失，否則公務員績效很難「量化」比較。儘管考評會可針對考績提出建議，但最後的生殺大權，仍操之在機關首長手中，若真的實施退場機制，恐怕很多人會忙著「向上管理」。在公務機關中，剛考上新分發的菜鳥，或剛轉調的新人，不管工作能力好壞，第一年幾乎篤定拿到乙等，這是根深蒂固的公務員文化，很難改變得了。

★真相5：休假仍要看臉色，出國旅遊限制多

至於休假，現在企業上班族多轉為「責任制」，即使有特休假，多數人向主管遞出假單前，仍然倍感壓力。根據規定，公務員服務滿1年有7天特休假，滿3年有14天，滿7年有21天，最高特休假有30天。雖然主管對請假不太會刁難，但因為可放21天特休假者實在太多，能把特休假全部請完的人，仍是少數中的少數，以「不休假獎金」替代休假才是主流。此外，公務員請特休假出國玩，若到中國大陸、港澳地區必須事先申報，有些作風低調的公務員，寧可直接跳過這些敏感地區。公務員雖然也有進修補助與休假規定，但和一般企業一樣，多數主管仍擔心部屬請假上課會影響既定業務，對這些「上進」的同仁還是會「另眼相待」，自由度其實沒有外界想像中那麼高。

★真相6：依法行政很繁瑣，行政中立易得咎

媒體不時可見公務員涉案被約談，甚至被判刑的新聞。公務員的最高指導原則就是「依法行政」，要懂得明哲保身，否則很容易觸法。但「依法行政」

衍生出來的繁文縟節，多到令人吃不消。

私人企業要做相關採購，只要單位有預算，上面主管同意就會放行。但公家單位採購必須依據「政府採購法」，超過10萬元就要辦理招標、公告、開標儀式，整個過程至少耗掉7天，但在私人企業，可能幾小時內就可完成。

公務員身分特殊，必須嚴守「行政中立」原則。之前五都大選，就有官員因為公然幫候選人助選，違反「行政中立立法」遭記申誡。銓敘部說明，公務員加入候選人粉絲團，是否觸法牽涉事實認定，必須視個案而定，但仍建議可避免就盡量避免。公務員在私人汽車擋風玻璃貼候選人文宣，會被要求最好不要在上班時間開這輛車叭叭走；而辦公室電腦桌面或螢幕保護程式，也最好不要秀出候選人訊息，這些都涉及行政中立。或許聽起來覺得很不自由，但這就是公務員的真實生活。「大家以為公務員壓力不大，其實我們做每件事都必須很小心，這種負擔不是外界可以想像的」。

休假制度的原意明定，公務人員每年至少應休假14天，若超過14天的休假若沒休完，「確因公務或業務需要經機關長官核准無法休假時，酌予獎勵。立法院預算中心未了解國營事業機關特性，一味幫國庫省錢，污名化公務員，認為請領不休假加班費就是掏空公共資產，是不當得利。也常在社會新聞報導負面單一事件是，以極不友善的方式批評公務人員。但臺鐵身為一個國營事業，以民眾行的權利和安全，提供友善的服務，這背後犧牲多少同仁的休假所提供的龐大人力，才能兼顧民眾的權益，只是這樣的服務品質能維持多久，就不得而知了。

列車晚分為

基層副站長、運轉員、站員之選？

陳洪王（現職副站長）

今日看到段所發的北運段運字第1030005234號函，心得只有一個，那就是「幹」！喔，不，應該是「幹XX」。

無恥高層發一個函，要求車站值班站長、運轉員提前出來列車監視，站員要提前做好身障旅客搭車等事項，凡是有延誤列車開車，就紀錄在查核表，納入KPI成績，媽的，這原本就是我們應該做的基本工作吧？跟列車延誤有什麼相關？腦袋還沒燒壞的基層副站長應該知道，上面所寫的這些狀況，佔誤點的百分比會是多少？100%嗎？我看連1%都不到。

怕腦袋裝屎的長官看不懂，我來舉幾個簡單明顯又白話的例子：今天普悠瑪列車開那麼多，假日還有普悠瑪加班車，這些車子不是最佔線路空間的列車嗎？開這麼多，凡舉PP自強號等級以下的列車都要讓普悠瑪先過，假日待閉時

間有排進去嗎？沒有！路線慢行狀況有考慮進去嗎？沒有！民代要求的加班車有考慮進去嗎？沒有！今天7/1開始隨便一班臺東-樹林的「加班試營運」列車，一插進八堵本線後，後面的車都因連鎖效應誤點，不是說是試營運？試營運害一般正常營運列車誤點，是誰的錯？基層副站長的錯？站員的錯？真好笑的邏輯！平常一般民眾下班要搭的車，憑什麼要給「加班試營運」的列車先過或擋到？

再者，列車因為晚分，月台旅客越來越多，晚分到站的車，得再載更多後續旅客，車子越開越慢，硬是要準點也可以，一開門馬上就叫列車長關門，旅客通通不要上車，幫你們高層狗官趕點。你們不知道，旅客擠不上車，罵的都是現場人員，千拜託萬拜託旅客改搭下一班，以免讓列車越開越慢，旅客一

句話「你們鐵路局已經害我晚回家了，再搭下一班不是更晚？」罵完後繼續擠，請問狗官高層你們該怎麼回應？

今天不知道這個函是運務處哪個腦袋裝屎的狗官發的，最好笑的是運務段也不去抗議，還函轉各車站配合辦理相關作業，真的是夠受的，層層批下來，到我們副站長的手上，只會叫我們辦理，不會去檢討列車延誤的主因。試問：那我們車站是否可以查核機務單位？有時開車號訊給了，到列車啟動起碼拖了10多秒，旅客衝下來劈頭就罵，不開車關門幹嘛？或是明明出發綠燈，列車卻是慢慢起步，壓到出發號誌機後，已經超過1分鐘了，調度電話就響起來，為什麼晚分開？這是我們車站副站長的錯嗎？那請問這樣的延誤是否可以納入機務段KPI考評？

真正誤點原因不去檢討，卻檢討基層，這樣的極權主義高層腦袋空空，沒事搞事做，是不是都沒做過基層，那歡迎每天上下班時間，來體驗副站長開車，從○○兼辦行包的莒光號誤點開始（因為一定會誤點），副站長幾乎進不了行車室，列車因為一班班A側B側接著來，列車出發監視還沒看到尾燈，另一側車子就來了，要怎麼進站監視？用心

電感應啊？更別說還要辦理南下+北上的呼喚應答，行車室都進不了我怎麼看盤，怎麼呼喚應答？用猜的？還是請播音員幫忙喊？請嚮導幫我喊？這是他們的工作跟責任嗎？出事情他們來扛？

我身為副站長，我領這份薪水我自認對得起良心，我絕對不會無緣無故讓車子晚分開，為何沒提早出去列車監視？一定是行車室裡有要事，有重要電話、調度電話、哪裡誰受傷、找遺失品、通報愛心旅客、旅客不及乘車改簽證，這些哪個不是重要事情？如果以後這份函實施，抱歉，往後旅客來找遺失品，我一定請他稍後，等到有列車空檔我再幫忙找，差不多是晚上11點以後，列車空檔才會降到十分鐘以上一班，我再開始找。調度電話來我不接，因為我要忙著列車監視。高鐵值班站長打來通報狀況，我不接，因為我要列車監視。

話說回來，到底列車延誤的問題是什麼？上面狗官會不知道？專列一班一班開，郵輪一班一班開，普悠瑪一班一班開，到底有沒有規劃好排點時間？上面的狗官沒膽承擔不開加班車的後果，就不要把責任推到基層，好像誤點跟你們高層狗官完全無關一樣。



同學要回來了!

古登晝

約7~8年前就聽說一半以上的同榜同學，因嚮往行政機關，棄「交通資位」的破衣，批上「簡薦委」的彩衣...都離開鐵路局了。闊別10幾年，我留在臺鐵，所認識的同學們都考上高員了，但他要回來時，是用員級敘薪...

聽在衛生所的老姐說，簡薦委的升等考是全國一起比，行政機關的公務員非「博」即「碩」，腦袋一個比一個還大，像我老姐高職畢業還能考上升等考，確實是奇芭，當年衛生行政委任級錄取2名，老姐勇奪第一，第2名是碩士...她真的是奇葩。

行政機關的碩博士真的很多。俺在愛情公寓裡打混了好幾年，那些在政府機關和教育研究單位任職的優質女性，好多是碩士，甚至還有博士...想不到，她們掛單好幾年，還是銷不出去...

所以，同學就回臺鐵了。今年有升資考，期望他能考上，一起衝到630...在臺鐵，只要認真做，高員級最高630薪點，月薪7萬3起跳。員級最高490薪點，月薪起碼6萬1。佐級最高430薪點，月薪近5萬4。士級最高320薪點，月薪起碼4萬3。

科員的英文職稱為OFFICER，科長的英文職稱為CHIEF OFFICER.....(要如何記住CHIEF OFFICER這個英文字? CHIEF的發音好像中文「欺負」，OFFICER是科員，CHIEF OFFICER就是「欺負科員」，這樣有沒有比較好記?不然讓科長糟蹋一下，就會記得了)630薪點的資深科員月領7萬3(很多科長也是高員級，薪點都還不到630...)你娘卡好!!公事頻出包，薪水還比科長高，這下子科長真的會嗆死(台語)!!

用年資換取高薪，鼓勵有經驗有技術的「基層員工」留下來，不要朝思暮想「簡薦委」，在行政機關可以一路到達630薪點，這是臺鐵的優勢，就算是小小基層，能領民間公司相當於經理級的薪

水，也夠本了，看來職名牌要改一下了，大家都掛「經理」如何?因為久任，技術才能磨到專精，很多「技術眉角」存在「基層員工」的腦袋裡，一不小心，就發生之前228扯斷電車線事故，一個小小基層就搞到局長下臺。

臺鐵的升遷制度具有「彈性」，聽說臺北站站長也是有高職畢業，從看柵工做起，從看管柵欄到看管員工，比搭「大怒神」還刺激。更何況臺鐵有位副局長是從機廠的基層員工一路往上爬...。老姐說，學歷在行政機關很重要，行政機關的公務員非「博」即「碩」，到處都是「王大明」，光學歷就輸了了，頭不夠大，從進入行政機關的第一天開始，就可以撕日曆等退休了。在臺鐵，只要你想拼，要去當臺北站長也是有機會的。

同學，您還是回來吧!您在外頭虛晃了好幾年，希望你帶回貴單位的精髓貢獻給臺鐵，這樣你就不虛此行了!行政機關8~9成是學士，連清潔隊員都是一堆學士，上頭還有高考二級(碩士)和高考一級(博士)的天龍國的精英，他們應該一就任就是專員以上的職務吧!頭沒那麼大的地虎國該怎麼辦?當然就是一報到，準備好30本日曆，撕日曆等退休了!

鐵路特考最高就是高員級(相當於高考三級)，副長級以上是送交通部甄選，這時不是靠考試，而是靠自己的本事了。所以，還是本局比較有發展潛力，除非有本事考高考二級和高考一級...。一開始是士級或佐級的同儕，也不用氣餒，本局有升資考制度，以前本處有位美女同事，也是我的同榜同學，她88年是考上佐級，過幾年就生一個小孩，還考上員級升資考，再過幾年，又生一個，又考上鐵特高員級，越生越聰明，生越多考越高...真是奇葩!

○○××、○○××

彭國勳



不下標題，是對運轉科一種無言的抗議，至於○○××，如何註解?歡迎各自解讀!

103年4月7日副局長205號電：「為配合鐵工局東工處在臺東=瑞源間各股道及各轉轍器，電車線試運轉需要，指定日期使用電力機車單機擔任電車線試運轉暨有關行車事項，請查照。(一)4月8、9日(2天)8791、8792次於01:25至05:00利用246=4673次列車空間，擔任臺東=瑞源間(不含瑞源站)已完成電化工程之電車線各股道及各轉轍器試運轉，車長由花蓮車班擔任。指定事項：(一)4月8、9日(2天)01:20至05:10瑞源、鹿野、山里、臺東、康樂各站改為就地控制，電力機車調車轉線時，各站須依試運轉人員需要，配合派員辦理轉轍器扳轉。(二)4月8、9日(2天)01:20至05:10臺東=瑞源間(不含瑞源站)除本案外，不得斷電及施工。(四)本案於4月8、9日(2天)01時10分在臺東站行車室成立指揮中心，總指揮東工處李副處長...K。(七)本案試運轉速度、來回次數，由試運轉人員指定，乘務員應配合之。(十)本案各項措施除按本電報規定外，悉按運轉規章辦理。

4/8日測試人員已事先告知各站測試行駛股道，當第1趟測試列車8791次依進站、出發號誌通過沿線各站，接近鹿野

站時，筆者依呼喚應答：「鹿野通過」，司機員：「鹿野站要停車。」筆者：「喔，要停車就停車。」停車後司機員：「鹿野=瑞源間測試人員要求開『調車指示證』」，筆者：「.....不需要開啊!誰說要開的?」此時車上出現一個：「運轉科的，你報上名來!」哇，好大的官威啊!筆者「行不改名坐不改姓」，當然報上名來，「我、彭國勳啦!」筆者仍然堅持依章不開調車指示證。因為有人堅持要開「調車指示證」才願測試，筆者：「4/7日205電報已開宗明義：8791、8792次於01:25至05:00利用246=4673次列車空間，擔任臺東=瑞源間測試，已把整個區間交給你們，有車次名就依進站、出發號誌辦理測試。而且又不是在我站內轉線，而是在鹿野站外測試，測試內容也不是我主導，為什麼還要我開『調車指示證』，如果要開，剛才山里=鹿野間是不是也要開?你只要依進站、出發號誌行駛，號誌都有其防護區域確保你們安全。何況電報已規定不得斷電及施工，所以根本不會有其他施工單位或車次跟你們發生衝突啊，所以你們要前進，後退(計劃性退行)測試幾次完全由你們決定，如果要退行時事先告知，於正常情況下，值班站長可採取防止列車進人之措施(出發顯示險阻號誌);但今天已屬於「類封鎖」性質，單一列車，完

全不須有此顧慮！今天只要退到鹿野站外時告知，我再顯示進站號誌即可，否則於站間故障列車請求退行，是否也要開「調車指示證」，派人遞交才可退行？」筆者還說：「我們是有規章的單位，你何必畫蛇添足，搬石頭砸自己的腳。」因為僅在現場，致鹿野至瑞源站間「中性區間」未測試，以8792次開回臺東站後，第2趟再以8791次開到鹿野站進3股，停車後想改以辦封鎖方式，進入鹿野、瑞源站間「中性區間」測試，筆者告知：「因為4/8日要測試，所以4/2日205電報已把3/27日副局長發205號電報內容，第18款第3-7目，4/8、9日上述測試區間路線封鎖取消了，就是為了讓你們安心試車，因為後電報「蓋」過前電報，已經沒有電報可以讓你們辦封鎖了。至於3股道轉4股道（有停留車），我可以填發調車指示證給你們，於轉線過程中，你們要不要擴充解釋開到站外，你們自己看著辦…K…K」。大夥七嘴八舌討論（不包含嗆聲者），就算以調車方式開出去也不能越過「調車區界標誌」，無法開到「中性區間」測試，所以就放棄「中性區間」測試了。爾後筆者開調車指示證讓其3股轉4股，再轉1股道測試，最後未盡全功的以8792次開回臺東站。天亮交待值副4/9日仍須照章行事，不可沒有章法，沒想到竟然「換湯不換藥」改以填「保安裝置保修工作紀錄簿」方式，「強渡關山」進入鹿野＝瑞源間測試，這沒有違反103年4月7日副局長205號電：不得斷電及「施工」之規定嗎？及4/2日205電報已把3/27日副局長發205號電報，第18款第3-7目，4/8、9日上述測試區間路線封鎖取消了的原意嗎？這到底是「知法玩法」，還是不知法而玩法？應該是後者成分居多吧？

隔天與鄰站2位站長談起此事，某人說：「也不打聽，敢跟彭國勳嗆聲...」，筆者：「或許他是打聽過才要來踢館的啊，只是踢到鐵板罷了...」（筆者於臺東站時，曾讓嗆聲的某處副處長吃不完兜著走...）。如果此事處理上筆者錯了，願意於此自首，已不適任站長，將其降級吧！而職司規章解釋、教育訓練、事故裁判的運轉科的荒唐事又要再記上一筆。這也符合筆者屢屢批評運轉科，經常「畫蛇添足」、「疊床架屋」、「脫褲子放屁」，增加了很多看似「冠冕堂皇」卻無效的作為（指一堆自主檢查表、勤前教育）；抑或不知發生原因，沒有對症下藥，卻亂開藥方的「蒙古大夫」行為，如今又新增「搬石頭砸自己腳」的荒唐行徑，唉！「畫地自限、自我閹割」啦。可以告訴運轉科，辦理封鎖時，填發之「施工許可證」，施工負責人幾乎都沒帶走，因為他們知道，可以保護他們的是值班站長是否確實將「路線封鎖鑰匙」建立，避免正常列車進入，而不是那薄薄的一張「施工許可證（衛生紙）」啊！

「國之將亡，必有妖孽」，請不要「不食人間煙火」，丟出政策、規定前，請翻翻規章、勞基法、臺灣鐵路管理局工作規則，檢視一下政策是否違法？現場是否窒礙難行？是否脫褲子放屁多此一舉？是否只是放煙火打高空？否則運轉科民調一定不到9%，如何讓人心服啊？遇到規章解釋有疑慮，可以討論，畢竟沒人可以完全瞭解透徹，也不是官大學問就大，用嗆的就贏，筆者不吃這一套，筆者很多時候已毫不掩飾對來自天龍國，虛假無意義、無效作為的厭惡了，還是一句話：「上樑不正、下樑歪；己所不正、何以服人？」

他山之石、我見我思一

2014 模範勞工日本九州鐵道參觀訪問團紀實

翁恩平

今年的模範勞工日本參訪團行程，是在成行前20日方才確認，對工會主辦同仁來說，是有很大的壓力，幾次招標作業的不順，壓縮著行政工作的進行，尤其是近百人的大團隊，其中甘苦可想而知，但在6月17日所有團員都能快樂出門、平安回家，更有滿滿的收穫及回憶，工會幹部們的用心，功不可沒。

細看這次的參訪行程規劃，可以知道工會的團隊是有計劃、有目標的，因此在心情上是輕鬆的，在期望上，也希望藉此行程能多了解日本在鐵道經營的

用心，所謂「他山之石，可以攻錯」，也希望藉由我見、我思，能提供個人心得，幫助臺鐵這個大家庭，多一些針砭及建言，但因行程匆匆，未能深入瞭解，只能以表面看到的就教高明。

在6月12日晚上9時，整個團隊到達日本九州福岡機場時，就感受到不同氛圍，出國參訪的第一站，就到《廁所》觀察紀錄，發現機場的公共空間及設施，都用簡明圖像+鮮麗顏色+多國文字＝讓初來乍到的旅客，不會有陌生感，也能在第一時間安心的使用公共設施。



有多國文字標示的引導指標



用簡明圖像標示使用方法，一目瞭然



簡明圖像+鮮麗顏色+多國文字

在6月13日的行程安排有「九州鐵道紀念館」，導遊告訴我們：很少有台灣的觀光團會安排行程到此一遊，但對我們這團以鐵路工作為職志的同仁而言，到此參訪，真的不虛此行。

「九州鐵道紀念館」是在2003年8月9日利用舊九州鐵道本社，在門司地區殘存的建物所成立的，門司港是九州最早的鹿兒島鐵道本線的起點，也可以說是九州鐵道發展史的起源。早在明治初期，日本政府內部對於鐵道事業要官營還是發展半官半民的私鐵有所辯論，後來主張私鐵的伊藤博文就任總理，所以九州第一個私鐵會社—九州鐵道在1888年成立，直到1907年鐵道國有法通過，九州鐵道才解散。

從門司港步行5分鐘，就可以抵達九州鐵道紀念館。這是一棟紅磚建築，分為室外與室內展場，室外展館又分為車輛展示場與迷你鐵道公園兩區。在車輛展示場看到展出具有歷史意義的各式退役車輛，可以近距離的實地參觀，不管你是不是鐵道迷，都會為之振奮，透過圖文解說，可以想像，當初奔馳在路線上的英姿。有另為小朋友設置的迷你鐵道公園，則是一個小型的鐵道遊樂場，還有模擬的駕駛室，供實際感受駕駛樂趣。



讓初來乍到的旅客，不會有陌生感

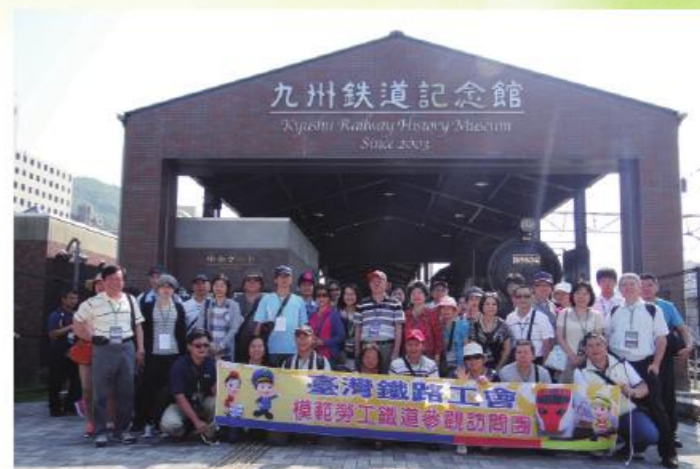
紅磚本館有兩層樓，一樓有台明治時期的客車車廂實體展示，營造當年月台上的場景，有背著便當箱叫賣便當的販者，有趕車的旅客等。展場內也設置九州鐵道的全景模型，模擬呈現九州鐵道一周情景。

二樓是收藏歷史文物的展示空間，各種類的鐵道文物收藏品，包括早期的行車號誌、各種車票、各式列車標誌、車站用品以及現今行駛列車的寫真照片，都被完善地保留在此。在逛完紀念館，一樓也有相關文創商品的販售處，可以選購特色紀念品作為留念。

看到日本對鐵道文化的用心，反思臺灣在歷史文化的努力，仍有很大的成長空間，這不是臺鐵自己的事，是我們每個人必須對自己這一代的歷史負責。

在6月13日晚，有職業病的10位同仁，相約從住宿飯店走了1公里，夜訪不在行程內的黑崎站，真實感受日本車站夜訪的例外行程。黑崎站位於福岡縣北九州市八幡西區黑崎3丁目15番1號，由九州旅客鐵道（JR九州）與日本貨物鐵道（JR貨物）所共用的鐵路車站。黑崎車站也是JR九州所屬的兩條幹線鐵路鹿兒島本線與筑豐本線的交會車站，在站區有清楚標示的轉乘路線圖及樓層動線圖，讓旅客不會迷失在站區周遭。

在購票處有整排的自動售票機，另進出口設置在同一處，用指標區分進、出口閘門，只有一個服務處有人值班服務，因此感受到，人力可以大量的節省，又不失旅運服務，對臺鐵而言，就不同的站場，應可針對旅客進、出站口的分流分析規劃，能否節省一組人力，是可有省思之處。

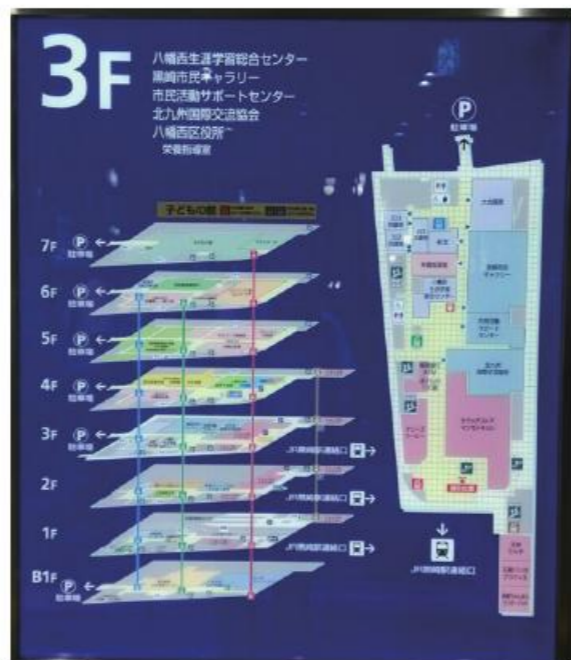


6月14日到熊本城，看到行駛中的路面電車，導遊是這樣介紹的：路面電車是一種跑得比汽車慢、遇到紅綠燈也要停車、又佔去馬路大多數面積，只有觀光休閒功能的交通工具。

看到路面電車的行駛，第一印象是車廂塗裝，似乎多采多姿，看不出固定的色系及圖騰，但呈現活潑、具有觀光特色的元素，導遊解說：為了活絡觀光，熊本城保留了路面電車，甚至近期還出現流線型的新車種，成為這個都市為人樂道的交通運具，也就是說，火車可以不是火車，可以是一種發展觀光的特殊元素，如同我們努力在修復的蒸汽火車一般。



黑崎車站西側，是筑豊電気鐵道的路面電車起點站



樓層動線圖



清楚標示的轉乘路線圖



進出口設置在同一處，用指標區分進、出口閘門



6月15日的行程特別安排了：南阿蘇鐵道體驗之旅，「南阿蘇鐵道」西起立野，東到高森，共有十個車站，長約17公里，在日本國鐵時代叫做「高森線」，1986年廢止，民間成立「南阿蘇鐵道株式會社」接手營運，其中開放式車廂的觀光小火車更受歡迎，只有在

3~11月的假日行駛。這次安排由「高森」站上車到「立野」車站，這趟行程，看到的站務人員不多，而且年齡都偏高，因為是民間接手經營，人力成本可能是考量原因，但從業人員的敬業精神，卻令人感佩。



6月16日經過太宰府駅及博多駅，連日來看了日本的幾個車站，有大型城市的都會商業區車站，也有鄉間旅運人數不多的小車站，給人的整體印象是，在車站外的廣場上，大都有結合地方文化的大型景觀藝術品，在旅客動線上公告的乘車資訊，都可以一目了然，站區內有很多自動化的設備，包括售票區、兌幣機、寄物區，對旅客動線的規劃有考慮到流動的順暢，新車站的商業設計也呈現現代感，但不突兀。



這次北九州的鐵道參訪行程，雖然因兩地國情不同，行程也是來去匆匆，走馬看花，但以職業人的敏感度，可以看到彼此的優缺點，他山之石，可以攻錯，身為臺鐵人，可以肯定路局這幾年因為努力，在硬體建設陸續到位呈現成果，給社會大眾的評價，是有改變，有新氣象，在營運面也看到同仁的用心，雖然很多政策常受掣肘，但是從近年的旅運人次及營收都有成長，可以看到，我們的努力是有未來。



跟着幾米去冒險，幾米繪本立體呈現

琉冠

最近來宜蘭的朋友，許多都是為「幾米主題廣場」遠道而來。宜蘭火車站南側的鐵路局舊宿舍區，除了保留原有的歷史建築與老樹綠蔭，並將原本廢棄的空間規劃成全台第一座幾米主題廣場。

全台第一座幾米主題廣場自2013年6月開放至今，吸引逾14萬人次前往參觀，廣獲旅客熱烈的好評與迴響，2014年初，宜蘭縣政府再於宜蘭火車站及丟丟噹森林廣場兩處空間，增設兩座轉化自幾米繪本元素的藝術裝置，與幾

米廣場串連，構築出幾米文化廊帶路線。

遠遠望去，充滿綠樹的宜蘭火車站站前廣場，像是《星空》繪本中，男孩女孩漫步穿越的幽靜森林，也讓宜蘭火車站看起來像是一座隱身在森林裡的火車站；由此想像延伸，以幾米繪本中綠意盎然的圖像包覆外牆，將宜蘭火車站打造成「森林裡的火車站」，為人潮熙來攘往的火車站增添活潑朝氣，同時請來長頸鹿擔任守門員，迎接每天往來的旅客。



黃聲遠建築師的作品「丟丟噹森林廣場」，因宜蘭舊名九芎，設計理念轉化自九芎樹的鐵樹造景，展現地方文化與藝術的結合，幾米的「星空列車」裝置在丟丟噹森林廣場中，彷彿從森林裡穿越而過，裝置與廣場的互動對話，喚醒原本的幽靜，注入新的活力。當夜幕低垂，星空燈點亮時，又呈現另一種與白天截然不同的奇幻氛圍。



宜蘭市舊城區歷來為工藝匠師聚集處，隨著歷史的演變，各式建築聚落也反映出不同世代藉由傳統工藝所展現的生活價值與型態，新舊文化交融出宜蘭市舊城文化特有風貌。為了讓旅客深度體驗充滿人文與歷史氣息的宜蘭市，宜蘭縣政府規劃了「跟著幾米一起宜蘭小旅行」導覽路線，串連起裝載著宜蘭舊

日回憶的重要景點，由經過縣府培訓的導覽解說人員帶路，沿途探訪宜蘭火車站、丟丟噹森林廣場、紅磚屋、宜蘭行口、宜蘭縣旅遊服務中心、南門舊監獄、設治紀念館、維管束護城河、宜蘭酒廠、楊士芳紀念林園等，遊客可以透過這條融合傳統與現代特色、充滿懷古魅力的文化廊帶，從另一種角度認識宜蘭。



繪本「向左走·向右走」中的男、女主角往各自方向走去的場景，在廣場上原貌重現；繪本「星空」裡的小男孩與小女孩一起等公車上下學場景，火車站前臨停區的兩尊大型學生人偶，站在站牌前等車的模樣，讓路過的民眾，看了都忍不住停下腳步來，也出現在廣場路旁。當你來宜蘭時，不彷來這坐坐吧，不管是白天還是夜晚，這裡都給你全新的心情體驗。

《向左走·向右走》的男女主角，各有自己習慣的方向。他們會搭上不同的班車，就此錯過，還是會沿著幾米主題公園與未來轉運站的環形步道走一圈再相遇？將繪本的故事線埋進場域的動線中，給予空間更多人文上的想像。

《向左走·向右走》的主旨是城市叢林中的浪漫寓言。在無盡的追尋中，你會有一個又一個巧合和偶遇，也會有一個又一個意外和錯過。現實的城市猶如霧中的風景，隱隱地散發著憂鬱的美，承載著沒有承諾的夢。內容描寫某城市的一座公寓裡，其中的一個男住客每次出街，不論他的目的地所向何方，出了大門，就是習慣性地向右而行。同一棟公寓裡，住著另一位女住客，每次出門，卻總是習慣性的左轉而行。因此兩人從未會面。但人生總是有許多巧合，即使兩條反向而行的線，也可能出現交會的一點。所以在公園的圓形噴水池前，他們相遇了，一見如故，這就是緣份。他們一起過了快樂和甜蜜的一個下午，告別時互相留下電話。可惜電話號碼因一場大雨淋濕而模糊不清，從此兩人失去聯繫而悵然若失。兩人在迷宮般的城市，聽不到呼喚，找不到方向。在熙熙攘攘的街上，他倆擦身而過，一次又一次錯失緣份。但他依然向右走，她依然向左走，誰也沒忘卻對方。在一個下雪

的冬天，他們各自挾帶著孤寂的心。決定離開這個城市，到一個充滿陽光的地方去旅行。終於在車站前的圓型廣場，他們又相遇了。

幾米《微笑的魚》也是大家搶著拍照的場景之一。敘述一中年男子在街上的水族館遇見一隻魚，對他微笑的魚，他想擁有它，帶它回家。他非常非常喜歡這隻魚，但有天晚上作夢還夢到自己化身為魚，突然瞭解到魚被關在魚缸裡視多麼恐怖的情形，因此當他看到被關在魚缸裡的魚，讓他心理感受到魚兒的悲傷，他決定將魚兒送回海洋，魚兒的自由與快樂也帶給他無限的自由與快樂，彼此的心靈與身體都獲得完全的自由與釋放，也成就無限快樂。

飛天麋鹿以及行李箱是經過《星空》繪本的拆解，以彩繪、浮雕加上立體裝置的方式，讓公車承載著旅行的想像跟愉悅的心情，飛上天空。「星空」中的飛天巴士，車窗用玻璃框呈現，感覺就立體起來了。「星空」裡的小男孩與小女孩一起等公車上下學場景，來到這裡，好像回到了學生時代那段等車的日子。



《星空》中的小男孩與小女孩，一起等車上下學，建立了深厚的默契與感情。等車的時間，也可以累積幸福感受，在幾米主題公園與未來轉運站裡，無需著急，也不會感到無聊，逗留、等待都可以閒適自在。站牌上很巧妙的換上了宜蘭站，因為是立體的人形塑像，因此換了個角度會覺得兩個等車的孩子，正在看著我們。

「有陰影的地方，必定有光。」這是幾米繪本「星空」書腰上所書寫的文字。其在故事之始便直接宣告著：「獻給無法和世界溝通的孩子」。細細地翻閱著每一頁，專心地讀取著影像與文字所欲表達的情感與思維。「未來遙遠沒有形狀，夢想還不知道該叫什麼名字」，這是一個關於青春、關於長大的故事。

摸不到的顏色 是否叫彩虹
 看不到的擁抱 是否叫做微風
 一個人 想著一個人 是否就叫寂寞
 命運偷走如果 只留下結果
 時間偷走初夜 只留下了苦夜
 你來過 然後你走後 只留下星空

那一年我們望著星空 有那麼多的燦爛的夢
 以為快樂會永久 總不覺星空 陪著我
 曬戶 天燈 鐵女 光年外沉默
 回憶 青春 夢想 似時偷偷墮落
 我愛過 然後我就默 人海裡漂流

那一年我們望著星空 未來的未來從沒想過
 當故事失去美夢 美夢失去線索 而我們失去聯絡
 這一片無言無語星空 為什麼靜靜看著我愛流
 如果你在的時候 會不會伸手 擁抱我
 總數繁星閃爍 總數此生奔波

青春原就介於孩子與成人之間的尷尬，在那滿是衝突與矛盾的困境裡，青春有著其所獨有的處遇方式，一種跳脫實質的浪漫，一種逃避裡卻又偷偷回望的真實。那是一份屬於青春的長成。青春原是充滿浪漫，青春原是滿佈想像，可浪漫與現狀的衝突、想像與真實鴻溝，讓青春埋藏著無可忽略的難題。即便如此，卻不可拋卻青春，因為面對難題的過程，在那困頓的掙扎裡，才能強韌關於自我的意識與價值，也才能鍛鍊存在的勇氣與決斷。重要的是，在面對這種種之時，別要忘了書裡所碰觸的青春的本質，「希望」。一如書中所談的「孤單時，仍要守護心中的思念」，還有最為動人的「等濃霧散去，就可以看見最美麗的星空了。」閱讀的過程裡，不由得想起了五月天的歌「星空」：



原來所有 所得 所獲 不如一夜的星空
 空氣中的溫柔 回憶你的笑容
 彷彿只要伸手 就能觸摸

摸不到的顏色 是否叫彩虹
 看不到的擁抱 是否叫做微風
 一個人 想著一個人

這一刻獨自望著星空 從前的從前從沒想過
 寂寞可以是忍受 也可以是享受 享受虛有的擁有

那一年我們望著星空 有那麼多的燦爛的夢
 至少回憶會永久 總不覺星空 陪著我
 最後只剩下星空 總不覺回憶 陪著我

花上半天左右的时间到戶外充電，讓忙碌的心靈停下腳步休息，如同看了一場電影，讓人暫時忘卻，原來自己過的是這麼的並不是那麼快樂。在幾米廣場，你可以靜靜的閱讀幾米的思想態度與畫中人生，然後你會發現其實自己的

影子就躲在故事裡。也許現在你正面臨一些困難，但是別忘了，生活總是在向前，明天總是會更好。雖然人很多，但是還是很推薦這個地方，有機會來到宜蘭火車站，不妨跟著這些裝置藝術走進幾米的繪本世界裡吧！



【作者介紹】

廖福彬，筆名幾米來自其英文名Jimmy。幾米出生於宜蘭，畢業於中國文化大學美術系，曾在廣告公司工作十二年，後來為報紙、雜誌等各種出版品畫插畫。1995年，幾米患血癌，但後來病情被控制住。在家休養的三年期間，他重新開始畫插畫。就在此時，他的插畫作品開始受到更多的注意。幾米在台灣繪本閱讀習慣風氣未開之際，開創了一種成人繪本的風格。

【寫作風格】

以童趣的繪本呈現令人深省的故事，繪本的主角總會尋找著甚麼，繪本的結尾通常是以不帶文字的畫當作故事的結局，讓讀者發想。

【宜蘭幾米廣場】

地址：宜蘭市和睦里光復路1號

2013/6/28正式開園，位於交通便利的宜蘭火車站附近鐵路局舊宿舍區，開園放初期人潮絡繹不絕也傳出設施損壞的新聞。

臺中車站

盧副站長振智 專訪

曾重吉



64年8月13日進入臺鐵工作，從基層士級派於臺中站作基層調車(當時職稱為業務工，後來整合為運務工)工作，記得當時大都黑鴉鴉的貨車，且都是以蒸汽機車作調車作業，每天都很忙碌需以班、休制(今天上班，明天休)輪4班工作，故時常從家中帶2餐便當上班，雖然很忙也很辛苦，但是大家的工作態度都是甘之如飴同進同出，無論是刮風下雨也都使命必達，至鐵路電氣化後，後運就開始走下坡，67年時考上佐級就到臺中車班工作，在民國73年後與彰化合併為彰化車班，之後去跑車有約10年(前6年為車長，後4年是列車長)，再回臺中站服務至今已開始邁入40年了。

目前工作內容為票務及站帳管理督導，指導售票同仁工作平時皆應秉持積極態度，且要隨時保持充滿著笑臉迎人臉龐服務旅客，讓旅客有一種有如賓至如歸的親切感覺。而最讓人感念的是，每逢過年佳節，常犧牲與家人團聚的時間，去做好屬於臺鐵人應盡志業，故時時不忘客運規章，先以身作則想，如自己都做不到，如何來凝聚整個團體工作精神，讓其他同仁也義無反顧起而效法，並且同事間要隨時相互注意周圍的安全，使同仁工作上更為安心，讓整個臺中站票務服務井然有序與又安全，頗受旅客之好評，與簡易站(大慶站、太原站)業務蒸蒸日上。

97年協助訓練售票員操作第三代TPT售票系統，為激勵同仁工作熱忱設立英雄榜，加速轉換訓練成效，例假日及尖峰時間，均身先士卒，戮力從公。

另外在擴展推銷團體專車、配合學術單位辦理校外教學、郵輪列車響應推動、兩鐵業務構合辦理等績效卓著數不盡的事蹟，在在的更對於後輩的我們有著顯著的標模範準可遵循，讓所有的工作只會越做越做好，效率越來越高。

經查訪臺中慈濟人平常因往返花蓮，需要大量購票，又因坐火車人數有時會臨時減少或增加使之退換票次數稍多，盧副站長也都能盡力協助，讓臺中師兄師姊皆能順利安全的往返花蓮，因此99年中秋佳節，臺中慈濟志工們把握端午佳節，特地準備一些素粽等小禮物，以「素粽感恩臺鐵載送情，志工學歡喜服務態度」向盧副站長及臺鐵全體服務人員表達感謝之意。

記得102年期間盧副站長在推動郵輪列車的行銷、輔導新進人員及車站各項的慶祝活動等，並得到所有參與的同仁、旅客、各協辦單位的肯定，尤其在對新進人員的傳承，更是竭盡心力的指導售票所有功能及對旅客服務態度，讓所有新進人員很快地融入臺鐵這個大家庭，旅客民眾亦能在第一時間感受到臺鐵服務至上、品質至上堅定理念是不會有中斷的。故最值得再提的是，以前師



本局103年模範勞工表揚與局長合影

徒制度傳承，都是很紮實的，徒弟做的不好，都會讓師傅名聲掃地，當然師傅就會很確實得教導徒弟，只是這種制度都已慢慢陌生了。

在臺中車站目前設有自動售票機共28部，為了維護機具正常運作，除了請廠商按時保養與維修外，平日也督促同仁加強學習機具突發性故障時，也能盡力及時處理使其恢復正常運作的技能，同時灌輸同仁，可不是多會一項服務的能力，就多做一些事，而是減少一項免擔憂的事才對！

而在工會服務方面，盧副站長自87年起擔任臺中分會小組長期間克盡己責，亦協助分會推動各項會務進行。對於工會新進會員教育訓練，除了全力支持與配合外，並鼓勵新進會員參與工會各項活動，藉此瞭解工會的組織與架構，以增進會員對工會的認同及向心力，使之達到工會會員的團結。當會員所提之權益、福利等問題，無不一項一項替會員積極爭取，以求圓滿解決。雖盧副站長身為主管，在勞資關係方面是屬於資方，但由於深知勞資關係必須和諧，才能有效的解決爭端，創造雙贏局面。以上種種事蹟，讓臺中分會巫常務理事(華台)讚許有佳，作為相互學習良



中華民國全國總工會103年全國模範勞工表揚與副總統合影

伴，而在今年本路局103年模範勞工推舉選拔，眾望所歸獲選為本局優良模範勞工，且更進一步經由工會的舉薦，榮獲中華民國全國總工會103年全國模範勞工的殊榮肯定，確實是實至名歸。

本次與本會趙瑞明秘書專訪盧副站長確實不虛此行，也得到了盧副站長寶貴傳承的經驗，所談內容實在很多，僅能將其總整其內容與大家分享，同時也向盧副站長請託，倘若同仁有相關工作遇到困難時，亦可洽電(鐵路電話:033-346)向其求知。在此，也感謝巫常務理事促成這次的專訪協助。爾後本會也會持續尋寶，找尋可傳承的經驗導師，或是您身邊就有一位同仁值得推薦給大家學習的，務必請通知我們喔。

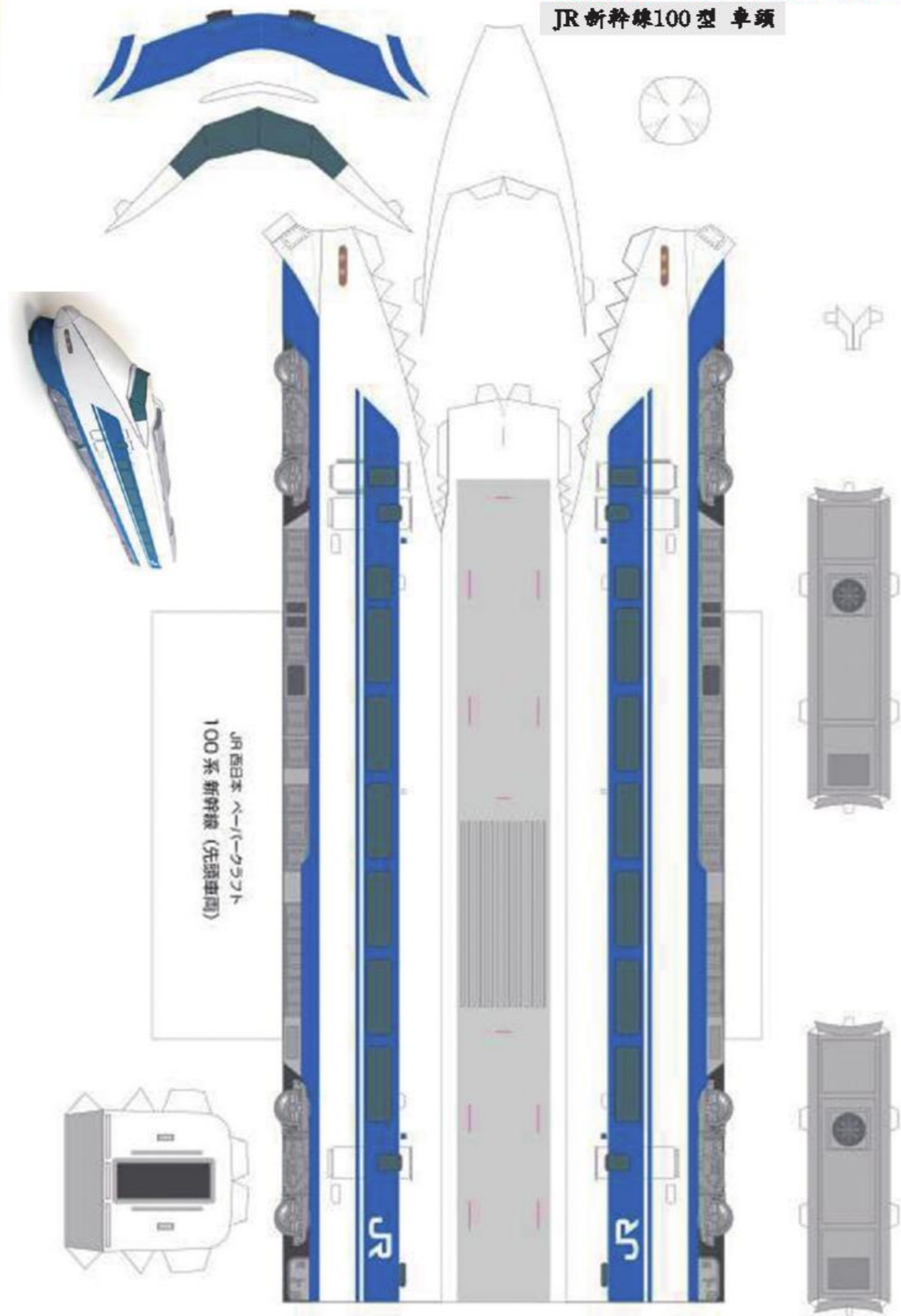


專訪合影



資料來源:JR 西日本旅客鐵路株式會社網站

JR 新幹線100型 車頭



JR西日本 ハーバークラフト
100系新幹線 (先頭車両)

JR西日本 ハーバークラフト 100系新幹線 (先頭車両)

(Free)