



臺中火車站(繪畫/蔡慶章，2022)

臺中火車站

詩/康原

行過 日治時代的
火車頭
流浪的風來來去去
載袂了月台頂的
悲情俗歡喜

天頂的雲
定定予火車 放捨去

訪問一：臺鐵臺中兩代站長情

臺中火車站李兆平站長訪問記錄



採訪日期：2022.08.17，10:00-12:00

2022.09.25，14:00-16:00

採訪地點：臺中市中區臺灣大道一段 1

號臺中火車站站長室

受訪者：李兆平站長

採訪者：石遠誠、黃豐隆

攝影：賴宜廷、王陸森

圖 1-1：李兆平站長攝於
站長室。(攝影/王陸森)

受訪者李兆平簡介

李慶金與李兆平，父子二人均任職於臺鐵彰化站與臺中站，具有濃濃兩代的站長情。

李兆平家是廣東梅縣客家人，出生於苗栗縣三義鄉，就讀三義鄉建中國小，苗栗私立建臺中學，省立臺中一中，國立交通大學土木系，研究所，博士班（肄）。讀書一路上來沒有間斷。

2008 年碰到金融海嘯，遂有考公職人員為首要的想法。於是，先報考鐵路局考試，也如願考取，順理成章地就先到鐵路局報到，從基層員工做起，接著擔任新竹車長、板橋副站長、竹北副站長、替班站長、桃園內壢站長、臺中站站務主任、大甲站長、彰化站車班主任、彰化站長、臺中站長迄今。

一、 我的家庭與求學

我叫李兆平（1976-）苗栗縣人，妻子在苗栗大千醫院當藥劑師，兒子現在就讀國中。我父親是李慶金（1950 - 2022），從基層工人到臺中車站站長退休。母親白玉素，家管，故鄉在彰化芬園，彰南路上的桂圓蛋糕附近。我弟弟畢業後則服務於警界，一直到現在。

我與父親前後擔任臺中站的站長，一家有二位站長，因此也常有人跟我開玩笑說：「現在，鐵路的站長是世襲制的嗎？」



圖 1-2：李慶金（右）李兆平父子，攝於李兆平接任臺中站長的交接典禮，父親到場觀禮祝賀。（影像/李兆平，2018）



圖 1-3：李兆平站長攝於臺中車站前。（影像/王陸森）

我出生在苗栗三義鄉¹雙潭村的鹿湖口，由苗栗 130 線(沿光復路經過苗栗天后宮前)接 119 線，約 10 分鐘可以來三義客家書院，屬於今三義鄉雙潭村²。書院這裡的地名「鹿湖口」，有一條叉路，往左通往銅鑼

¹ 苗栗縣三義鄉，昔日地名叫「三汊河」，當地的西湖溪原名叫「打吶叭溪」，上游主流與支流水尾溪在今三義火車站三興橋附近匯流，呈現三條水路，因而得名，汊字即水路分歧之處。（資料/施添福總編纂，《臺灣地名辭書》卷 13-苗栗縣，頁 495-498，國史館台灣文獻館，2006/10/01。）

² 本村位於三義鄉東緣，以西湖溪上游谷地為主體，日治時期屬苗栗一堡雙連潭庄，臺灣戰後更名為雙潭村至今。「雙連潭」的地名由來，係因西湖溪自關刀山山區流至本村 11 鄰處（前縣議員彭

的新雞隆，往右的小路則通往鹿湖，進入約半公里處地名叫「大坪」³，這裡是我的老家，目前還有祖厝在那裡，那附近有知名的「春田窯」。再順著這條山路往東，就是銅鑼鄉新隆村的「鹿湖」⁴，我現在住家的「鹿湖口」地名應是緣於此地名。

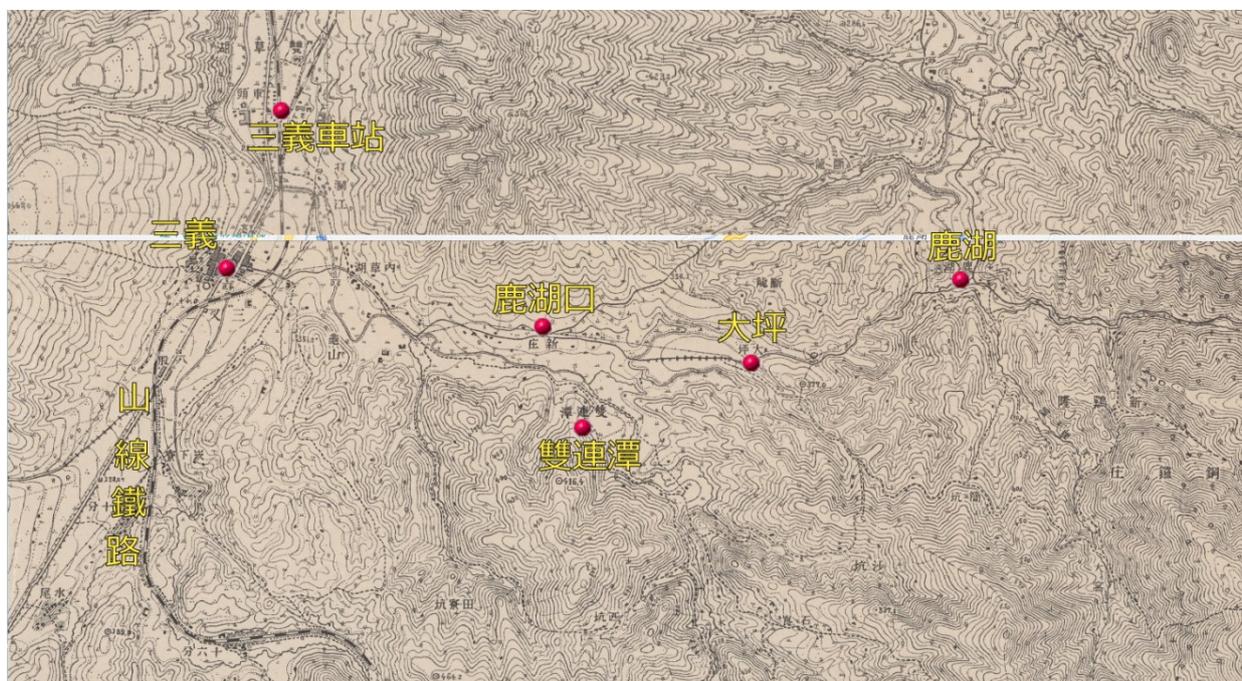


圖 1-4：三義鄉雙連村附近的地名，「大坪」是我的老家。（繪圖/黃豐隆，底圖/大正 10 年（1921）地形圖，臺灣百年歷史地圖，中研院地理資訊中心）

我父親在彰化、臺中服務長達 18 年，對這裡有一份特殊的情感，每年過年寫春聯、斗方送給旅客與地方的鄉親；並在站內設立鐵路文物室，常義務導覽解說，滿足鐵道迷。另外，父親對書法情有獨鍾，平日愛好揮毫自娛，因此練就一手好字。退休後，自編《臺灣鐵路山線 開建風情史話》⁵一書，內容包含鐵路山線建造歷程，山線沿線景點介紹，封面還是他自己所題字的，圖文並茂分贈臺鐵好友作紀念，可見我父親

崑山的祖厝前），河床坡度已平緩，形成自由曲流地形，後受到曲流截斷影響，該曲流形成牛軛湖，並因局部地勢高低，形成兩個深水池，之間有水道彼此相連，故有此名。民國 48 年八七水災後，雙連潭因人工填土，現該處已成田園景觀。（資料/同前註說明，頁 523。）

³ 聚落名，屬雙潭村第 7 鄰，指寬廣的階地，因居民分佈在西湖溪北岸的高位河階之上而得名，這裡盛產文旦柚。（資料/同前註，頁 524。）

⁴ 今屬苗栗銅鑼鄉新隆村 14 鄰，沈茂蔭編纂《苗栗縣志》頁 39（1993）記載：「鹿湖庄，在縣治之南，距城 29 里」。相傳，昔日先民追逐群鹿，鹿群入水被困，方能捕捉住，故此一山間盆地稱為鹿湖。（資料/黃鼎松總編輯，《銅鑼鄉志》第二篇/開拓/第三章/地名沿革/第二節，頁 109，銅鑼鄉公所，民國 86 年 12 月。）

⁵ 李慶金，《臺灣鐵路山線 開建風情史話》精裝本，自費出版，2004/04 初版。

對鐵道文化與文史的喜好，而且對臺鐵感情至深。

今年（2022）7月25日晚上，父親因急性心肌梗塞辭世，令親友與鐵路界人士十分不捨。

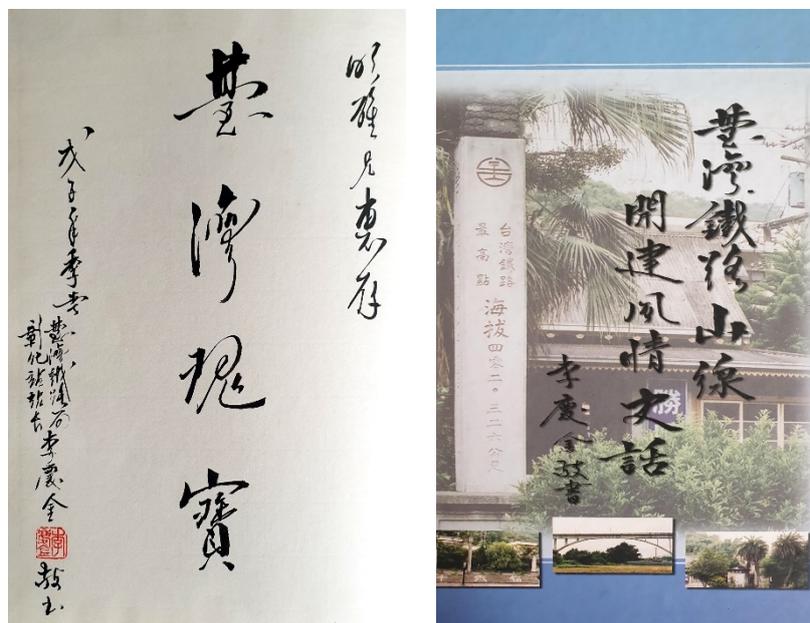


圖 1-5：父親李慶金自編《臺灣鐵路山線 開建風情史話》，封面見右圖，戊子年（2018）題贈友人的墨寶（左圖）。
（資料/邱民雄，攝影/黃豐隆）

我的祖先從大陸那邊遷臺過程，這些都聽我父親所說的，到底多少準確性我不太確定。

我們客家人口說的四縣腔，就是在廣東省梅縣以及附近縣市所使用的方言；而大家所知道的如有海風、陸風、大埔腔等，即「四海大平安」⁶。李家來臺祖先從龍鳳港登陸再到頭份地區，根據了解，那時候是經營小百貨的小生意，就是現在的五金行，經營得不錯。我的來臺祖是第十五世，現在我是第廿三世，我們家族來臺大約有 270 年左右，這大概是我們搬遷的過程。

為什麼會從頭份來到三義鄉呢？那時候正遭逢 1894 年「甲午戰爭」⁷，次年(1895)日本前來統治台灣，他們就開始實施許多新措施，很多長

⁶ 「四海大平安」，依行政院客家委員會舉辦的客語認證有五種腔調：「四縣」、「海陸」、「大埔」、「饒平」與「詔安」等五種。

⁷ 「甲午戰爭」，發生於 1894 年（歲次甲午），史上亦稱為「中日甲午戰爭」，清朝戰敗，終於在 1895 年 4 月 17 日清朝李鴻章前往日本的馬關簽署「馬關條約」，臺灣與澎湖因而被割予日本帝國，1895 年 6 月據此前來接收臺灣。日本政府統治臺灣 50 年，至 1945 年 8 月結束。

輩是抗日份子所以，我的祖先就流亡來到三義，這些都是父親跟我說的。因為當時三義是屬於偏鄉，根據考究此地開發不到 120 年，是較慢開發的地方。

日本管理臺灣的時候，他們會對仕紳財團，或者中產階級要進行打壓或是調整的措施，有合作或者有對抗的形式，這方面我了解不多。早期所有人都是從通霄的白沙屯登陸，再到頭份、竹南落腳。這兩地是苗栗較早開發，是苗栗最富有、發達的地方。那時還沒有中港溪的港口，也沒有新竹漁港，而是從龍鳳港登陸。

二、 回想父親在臺鐵工作與我們相處的點滴

鐵路員工在家庭的陪伴上，往往會比較吃虧，這怎麼說呢？

小時候跟父親聚在一起時間很少，他如果白天上班、我去上課，晚上上夜班時，我們要睡覺了，也沒有碰在一起，所以大概一個星期沒看到爸爸。上幼兒園、小學時，印象中只要爸爸放假，就會騎摩托車接我們下課。我們唸小學三四年級時，爸爸調回三義站當站長，才有更多機會在一起。

我們鐵路的員工少有休假：一年 365 天幾乎沒有休息。印象比較深刻的是，小時候有一次爸爸還是車長時，火車從臺中去花蓮，坐的火車是「白鐵仔」，就是現在鐵道博物館的光華號(後來因它爬不上舊山線而遭淘汰)，就走海線鐵路前往花蓮，一起坐火車到花蓮遊玩。

後來，我爸就到彰化去當站務主任，因為當時是舊山線是速度較慢的普通車，從三義通車去到彰化，有時候要一個半小時，不像現在的區間車速度可以到這麼的快：清晨 6 點出門上班，上午 8 點才到達工作地點；下午 5 點從彰化下班，回到家時已經晚上 7 點了。就讀國中時並沒有住校，晚上才回家，而高中時期就離家住校了，回想求學階段與父親相處真的不多啊！

彰化車站

圖 1-6：李慶金書寫的「彰化車站」墨寶，目前是彰化站的招牌。(資料/李兆平)



圖 1-7：李慶金（右三）夫婦，與孫子合影照片。(影像/李兆平)

臺鐵從業人員其實在家時間少且多不在家鄉服務，我爸第一份工作是在北部七堵，然後新竹、板橋，再回來臺中這邊當車長、列車長，後來到竹南當副站長、替班站長，到各處去工作，最後才返回苗栗的三義當站長。他回來三義當站長鄉親們才知道，三義站長改由三義人擔任了。

三、 求學過程

我就讀三義鄉建中國小與苗栗市建臺中學，國中二年級同班同學問我考試是否要報考中部區地高中聯招—「中聯」嗎？當時我連中聯都沒聽過。那時，媽媽說學校不要離家太遠，於是就選考中聯，也順利考上省立臺中一中。之後高中期間住校，三年後面臨大學聯考，父母親的建議是以安全及將來出路為考量，於是填志願就選國立交通大學土木系、研究所、博士班（肄），讀書一路上來沒有間斷。

父母親採開放溝通、民主方式，並秉持客家人重視教育的態度。我爸對我們比較重溝通，他不會說要求成績要到什麼樣的程度，或者是說希望能夠達到什麼樣的目標，我很少聽到父母親的要求。所以，你要朝著自己的方向跟目標去努力，基本上是不太對我們限制的。

一般來說客家人對子女的教育是要求較高的，就是很重視子女教育。兩句客家人的俗諺說：「寧賣祖宗田，莫忘祖宗言」和「一等人忠臣孝子，兩件事晴耕雨讀」。客家人寧可把田地賣掉，也要守著客家話與祖訓，並且要努力讀書與工作。就我所知的很多的鄉親，真的是賣自己的田產，去讓自己小孩子唸書，尤其是以前農業社會，你要籌措那麼多學費很不容易。

爸爸一個月 2、3 萬塊的薪水要供應讀孩子讀私校，真是捉襟見肘過日子，可是父母親的心思還是將教育孩子擺第一。如果你考試達到目標，類似像獎金制度，成績優異他們一定會獎勵小孩的。

2008 年碰到全球的金融海嘯，我因而有考公職人員為首要的想法，後來先考入臺鐵公司，從鐵路局當列車長開始，一直到現在。

依何來美先生的研究，客家人在臺鐵所佔比率很高，多少跟客家人吃苦耐勞有關，即使進入臺鐵都經過考試，客家人在臺鐵的薪傳，也是典範。雖然有人開玩笑說：「鐵路的站長是世襲制的嗎？」我可以篤定回答：「我實實在在工作，靠自己努不斷努力，通過考試、內部升等，才當上臺中站站長的。」



圖 1-8：李慶金（右 1）童年長得瘦小，拍攝地點可能在車站。（影像/李兆平）



圖 1-9：李慶金（右三）首次當站長，擔任三義站長，與親友合影。（影像/李兆平）

參加臺中一中及交通大學的棒球隊

經過高中聯招考試算是測驗，一個人能夠來到中一中都是很優秀的，在班上還有資優生、跳級生，所以在一中，如果你是要為了成績來這兒唸書的話，為了計較一點分數，會過得很痛苦的。

一中給我的感受是非常自主學習的地方，學生的教育跟訓練就是你要自動自發的。一中老師從來都不管你有沒有來上課：有人穿背心的在早上 10 點就要去買便當，12 點就跑去打籃球。老師上課時他講他的，要聽不聽隨便你，考試成績出來不會幫你加分。

一中畢業就去交大。我打棒球，因為喜歡棒球，但屬於玩票性質，在球隊裡面學會最重要的第一件事，就是「團體合作」。

至於我們這個團隊戰術策略的應用：團隊裡面一定有很強的，以最強去攻擊人家最弱的；把我最弱的保護好，不要被別人攻擊到你弱的地方。我是蹲捕手的位子，所以在領導上、策略上與帶人上面，跟一些臨場狀況的反應都有相關。

一般棒球會放在比賽中間的場次，那一次是因為剛好那天下雨順延吧？當時兩校決定，如果梅竹賽前面十項打完已經拉開比數，棒球就不必打，結束兩校賽事。一下雨，如果兩隊平手，最後就是比棒球項目。

那年，交大清華大學每年舉辦的「梅竹賽」，再見全壘打是我打的，那顆紀念球還在交大校史館保留著。1999年3月17日那天，現在交大校史館裡面，全壘打的球還在裡面。



圖 1-10：交通大學棒球隊在 1999 年 3 月，獲得大專杯乙組冠軍民生報報導。(資料/李兆平)



圖 1-11：李兆平於該次大專杯棒球比賽獲得最佳選手及捕手。(影像/李兆平)

回想我到彰化站，之後到臺中站時，雖然幾乎所有的工程都不會，讓我感到十分困擾，然而我都可以突破現在技術的思維，因為現在的思維是以前訂這個的規範標準。縱使教練不能親自上場，球場上一切守備的領導則與捕手有密切關係，所以我對待同仁特別有一套，這些是我在交大時期打棒球所教給我的寶貴經驗。

真沒想到，以前的經歷會竟運用到我目前的工作上！

四、 我在臺鐵服務的經歷

從基層新竹列車長、板橋副站長、竹北副站長、替班站長、桃園內壢站長、臺中站站務主任、大甲站長、彰化站車班主任、彰化站長、臺中站長迄今。

竹北副站長時遇到車站整修，在蓋的過程中有很多需要溝通協調的地方，曾經晚上最多有四組工程同時進行，真的要審慎處理，才能完成任務。

臺中大甲站長任內，曾經遇過有趣的三件事。第一件是幫別人處理車票，因站長的名片到處發，通常都是騙人的拿名片來要車票，到服務台，我都是當詐騙處理。禮拜天，那個人跟同事說他這時要跟站

長拿什麼樣的車票？因為我禮拜天是在跑馬拉松，於是我從電話那頭說：站長被我派去買便當了！那人知道被識破，只好摸摸鼻子走人。

第二件是處理苗栗同鄉電子票證票務！從苗栗搭到彰化，再從彰化到大甲。電子車票規定不能超過 3 個小時，超過就無法出站，而 3 小時內均是合法的搭乘。同事詢問一位旅客，要到哪裡出站？那個旅客就對我說：請問你們的趙站長在嗎？我跟他回答：站長不姓趙。他就立刻說：「不然站長姓李嗎？我是他朋友想跟他聊聊。」同事快受不了，一位較沉著的同事就跟這位苗栗同鄉說：「趕快把卡片車票補一補出站就好了。」

第三件是有一位學生從高雄上車，車票掉了，詢問他的搭車什麼情況？幾點搭車？什麼車班？座位幾車幾號？如果學生可以正確敘述的話，應該是沒問題的，通常可不必補票就可離開車站。

大甲車站前面正是海線重要的媽祖廟—鎮瀾宮。我還記得，曾有一位外表很老實的學生，他拿 400 元拿來跟我補票，我看一看同事，問他：「你從哪裡來？坐什麼車？幾車幾號？價錢多少？高雄站是左邊天橋還是地下道？」事實上，鐵路地下化後，已改為搭乘電梯，並無天橋或地下道。他一一正確回答，應該是從高雄上來無誤，不慎遺失車票找站長補票，因此就歸還學生 400 元。

我隨口跟學生說：「你就鎮瀾宮媽祖前懺悔一下吧！」同事對我說：「站長，這個學生真的乖乖地去鎮瀾宮跪喔！」沒多久這位學生再返回車站，跟我說：「站長，我已去媽祖前面罰跪好了。」一句無心的話卻看到誠實學生的可愛舉動。



圖 1-12：李兆平榮任桃園內壢站站長(右二)，並接受獻花，與同仁合影。(影像/李兆平)



圖 1-13：李兆平(左一)擔任彰化車班主任。(影像/李兆平)

另外，也有很難忘的事：如果碰到大甲媽祖回鑾，大約 4 萬人搭火車的人潮，盛況空前。回鑾時車站大爆滿，大甲的車站的動線是我當站長時調整的，入站才管制；出站保持流暢。這樣人潮消退比較快，不會擠再一起，果然車站動線獲得明顯改善。

我的座右銘就是：「精益求精，止於至善」。知道什麼叫至善，從沒有人看到至善，不可能知道至善是什麼？連孔子都沒看到啊。但是我們要精益求精，今天做到這個程度，明天能不能做得更好。我在跑馬拉松時，對自己的期許就是這一次今天進步一秒鐘。

其實我個人對於升遷是沒抱什麼期許，剛好我的貴人蘇鎮霖段長的力保，將我從臺北段帶回來，因為我剛開始考試的時候就北部有缺。我就是去到北部還是新竹以北到基隆服務，後來去內壢當站長。因有貴人相助，才把我從臺北段帶回來臺中段。

我會對工作有什麼期許和計畫怎麼完成，都是秉持精益求精的態度去做，當然車站今天能夠有這樣的局面，一定都是前面的歷任的站長留下來的努力的成果，有好有壞，我站在這個點去看臺中車站，會努力的把業務做得更好。我希望車站是能夠符合旅客的期待，就是準時的進出、動線順暢，讓大家感受到搭乘火車是安全的、是溫暖的、便利的。

台灣鐵路管理局台中站員工職名牌																		99人
Staff Name-Card Table																		
局長	杜徵	副局長	朱來順	馮輝昇	陳仕其	主任秘書	陳裕謀	總工程師	賴興隆	處長	劉雙火	副處長	古時彥	謝曜宇	陳榮彬			現有員額
副局長	蘇鎮霖	副局長	陳新福	視察	吳俊德	人事主任	陳木建	總務主任	李瑞德	運務主任	張民廷	政風主任	黃朝源	業務主任	謝承孝	安全主任		留職停薪
站長	李兆平	站長	劉家璣	副站長	羅亦婷	蔡清凱	賴奇泰	鄭瑞儒	鄭振宏	林君黛	陳育娟	劉芸妙	賴莉茹	總務室	劉佳郁	劉紅欄	鄭如秀	王婷儀
客票房	何海鵬	周中生	羅志輝	陳柏瑄	陳佩吟	吳庭瑜	吳東短	陳依政	張碧雲	姚翠虹	賴貞君	陳美玲	吳佩芸	林姿儀	廖友康	蔡宜芳	陳柏宏	蕭奕晃
	王韻琦	石劍綺	江欣蓉	洪宜仙	溫朝榮	張志煌	卓芳怡	林佑安	黃繼穎	洪麗龍	潘進芳	吳富宏	廖佩儀			剪票房	蘇昭明	魏淑蕙
松竹站	范邵康	蕭志勇	盧士弘	太原站	李家豪	陳聖榮	林多	蘇婉玲	江英傑	陳英傑	楊子銘	陳冠甫	吳宣德	李念祖	大慶站	林宗辰	郭文和	蔡家欣
運轉員	賴國傳	蔡昇霖	葉棟樑	郭厚智	蔡育欣	劉士瑞	陳智揚	張勳勳	黃隆坤	蘇章昌	許瑛琪	蔡承恩	郭明澤	林聖益				

圖 1-14：臺中站員工近百人名牌一覽，各司其職。(影像/王陸森，2022/07)

另外，很多軟硬體的部分，我認為是相對單純，有錢好辦事，有錢就可以解決問題。比較難處理的是在人的部分，我們都知道一樣米養百

樣的人，就像我在帶球隊那個樣子。當年我在棒球場上面，領導九個不同的人完成同一件事，我們對的同仁也是一樣，車站這邊約有一百人，要怎麼樣讓他們朝著規劃的目標前進，這就很重要，所以要制定制度，有獎勵也有處罰。

我跟我同仁講，要達成這些安全的目標，我的方法是：我們提出來互相討論，類似像討論決定的會議，同一張桌上大家的位置是一樣的，不是因為你是部屬你就要聽我的，大家一起討論事情，再看最後的決定是否做到？我只會給目標，部屬在工作、策略可以自行發揮，只要達成目標，我就不會說話了。

五、 臺中車站新舊站發展與周邊糖業鐵道

臺中車站新舊站發展

目前，臺中舊車站⁸（第二代）最著名的特色就是屋頂中央的鐘樓，它是三面採光的歐式建築，立面有一個時鐘，成為來往旅人對時的對象。而對於都市生活的緊湊節奏，它可以舒緩節奏感，更且深富時代意義。

另外就磚頭技術來談，苗栗龍騰斷橋⁹和臺中火車站的建材磚頭比較：臺中火車站如需要 1 萬塊磚，龍騰斷橋則需要 4 萬塊磚，我想，這應是以臺灣技術在現場所製造的磚頭，不太可能從日本燒製後運來臺灣的。我認為，適當的磚頭燒製應該是，就地取材比較節省成本，當時因山線尚未通車，材料是從海邊進來，就是由西向東直走，進來的橫向由五分車線連繫。臺中的山線到豐原這一段到較後期（約在 1905~1908 之間）才建造完成，要興建龍騰斷橋，以當時工程技術還沒有進步到這麼新穎，自會找出兩岸最窄、距離最短處以便搭起橋樑跨越河川。

⁸ 臺中火車站建於大正 6 年（1917），是日治時代一座仿西方文藝復興時代驛站風格建築，亦是日本政府明治維新運動下的產物，是一個時代的象徵也是一個城市的標的，代表市鎮的發展、臺灣鐵路史的演進。建築酷似日治時期的臺灣總督府，建物本體中央屋頂飾有華麗之鐘塔，為最醒目之特徵，白色洗石子環帶圍繞，與紅色磚面相襯，雖經多年歲月洗禮，在現代看來亦是宏偉無比。（資料/臺中市文化資產處網站）

⁹ 龍騰斷橋建於明治 40 年（1907）6 月 1 日，昭和 10 年（1935）4 月 21 日一場大地震中被震得半毀，拆得只剩下磚拱橋基，被稱為「魚藤坪斷橋」，後卻張冠李戴把附近龍騰社區之名加上斷橋，稱為「龍騰斷橋」至今。資料/洪志文著，《台灣鐵道文化志》，遠足文化公司，民國 100 年 5 月。相傳，當地先民在開墾初時，鯉魚潭有鯉魚精危害地方，鄉民苦不堪言。為了克制鯉魚精作怪，遂在龍騰山區遍植魚藤，同時又將東面的高山稱為關刀山，用意是藉關刀山斬魚藤，以毒殺鯉魚精，最後魚怪果然不再危害，居民從此安居樂業。「關刀斬魚藤、魚藤毒鯉魚」一物剋一物，成為台鐵山線最毒的傳說。

昭和 10 年（1935）4 月 21 日清晨，臺灣中部大地震，震央即在苗栗縣三義的關刀山附近，三義地區受災慘重，巍峨的山線鐵路龍溪橋完全震毀，震後在原橋西側另建新橋，遺留拱型橋柱，挺立在烈日風霜裡，供後人憑弔。

因舊站的可使用量（站內的坪數，旅客承載與動線）不足，才要進一步加以改善，到 1995 年配合中部都更計畫，也一併配合車站整體性規劃還有附近都會區的規劃。

再來談 1917 年興建的二代車站，它的目標就是為了要發展中部地區，民國 80 年規劃臺中鐵路高架化與立體化。我在臺中站當站務主任時就要把鐵路高架化，土地歸地方政府管轄，有都發局與經發局，就連地下室使用規範都有一定的比例原則。

目前臺北淡水閒置的土地規劃，商場飯店 BOT、ROT、OT 的配置，可為臺中新舊站規劃的重要參考之一。將來，在臺中路跟建國路那邊做一段商辦，OT、RPT 與 BOT 商場部分，臺中鐵路文化園區古蹟再利用等等規劃，目前精典國際股份有限公司¹⁰簽約的鐵道園區包含幾個部份：

OT 區：臺中車站舊站及第一月臺（國定古蹟）、第二月臺、臺中車站新站一樓商業空間及二樓部分商業空間、地下停車場。

ROT 區：部分鐵路高架軌道下方空間、臺中後火車站（歷史建築）、二十號倉庫群（歷史建築）、臺鐵宿舍群。

BOT 區：鐵道文化園區 B 區、鐵道文化園區 E 區。

臺中車站旁的糖業鐵道

我在臺中服務時間不算長，了解不多，大概知道：帝國糖廠的臺中南投線叫做「中南線」¹¹，營業以載運甘蔗為主，後來加入載客與貨物。臺中南邊生產的甘蔗都送來帝國糖廠壓榨製造糖，北邊則送到潭子區的潭子糖廠（原址為目前潭子區臺中加工區）製造。從臺中後站出發，沿著復興路 4 段 250 巷穿過復興路，在巷口前分叉成兩條，往左前方鐵道的進入台糖的廠區；而直行鐵道就是行駛於臺中-南投之間「中南線」，它沿著振興路旁繞著糖廠圍牆，第一站叫「花園站」。這兩條鐵道最後在旱溪東岸的第一信號站（今台電變電所）匯合，之後鐵道橫跨旱溪後，繼續往太平方向前進。

大甲到后里有一條路叫做甲后路，月眉製造好後送往大甲站。為什麼會走海線？大甲東側地形地勢適合五分車的鐵道，以前是用蒸汽火車，要走緩坡，動力才夠。北上送基隆港為戰爭用的，戰爭後期沒有石油，糖可以轉製成酒精，變成能源燃料用。

另外，大甲日南南邊，種出的米非常好吃，日治時期還曾送給日

¹⁰精典國際股份有限公司網站，<http://www.cri.com.tw/>

¹¹有關「中南線」的歷史與鐵道線路，參見本報告另一篇訪問王天寶的文章內容。

本天皇使用。而月眉糖廠過去的糖，月眉糖廠都送到大甲站。

六、 站長任內印象最深、感動的事

記得我在彰化站服務時，曾經榮獲最佳服務獎座（具體事蹟¹²⁾），跟行政蘇貞昌院長合照留影。

日前，有一個電台節目主持人說，新竹求學時站務主任等他們的感人事件，而那時候剛好我在新竹當列車長，早期跟地方保持友好關係。現在，如臺中市的維他露公司、保力達、大魯閣新時代，跟臺中站的關係都不錯。我從北部回到這裡，才漸漸了解臺中的地方文化。



圖 1-15：彰化站任內得到第四屆政府服務獎，左 3 是我，左 5 是蘇貞昌院長。（圖片/李兆平提供）

七、 找尋臺中驛驛長詳細資料

目前臺中車站二樓的購票處，進出前站的出入口處，旁邊設有一面招牌，介紹本站自臺中驛第一任驛長時期至今，一百多來年歷任的驛長與站長姓名與任期，這是臺中站十分珍貴的史料。

然而，在日治時期有一部份尚缺少較完整的資料，像首任臺中驛長是塚澤力太郎，任期從明治 38 年(1905)到明治 41 年(1907)，



圖 1-16：日治時期驛長任期只見年代，惟不見月與日的詳細資料。（攝影/王陸森）

¹²服務獎分兩階段，我代表鐵路局送件參加交通部評選過關，再代表交通部參加行政院服務品質獎。彰化車站改建案，在我服務期間完成，具體改善措施我最了解，我送件參加交通部評選，後來調派臺中後，繼續參加原本團隊，代表交通部回答委員提問。

可惜缺少月與日資料，可能要去日本圖書館找吧？我曾委請在日本唸書的同學尋找但未找到，期望貴學會協助找出來，本站將把它補上¹³。

表 1-1：臺鐵臺中站歷任站長（1905～2022/11）

姓名	任期(日治時期)	姓名	任期(民國時期)
塚澤力太郎	1905.05.15～1907.05.01	楊牛	1945.10.15～1947.06.04
鈴木秀吉	1907.05.01～1907.12.06	洪興正	1947.06.04～1949.03.05
壹歧左一郎	1907.12.06～1912.10.12	姜光第	1949.03.05～1961.03.01
東午藏	1912.10.12～1915.02.15	王尚志	1961.03.01～1969.05.19
高橋康雄	1915.02.15～1920.11.06	黃家崑	1969.05.19～1975.01.08
森重遠	1920.11.06～1921.04.01	鄧增河	1975.01.08～1979.01.05
大關金次郎	1921.04.01～1924.12.01	馮立青	1979.01.05～1982.09.03
小林常吉	1924.12.01～1924.12.25	洪耀歸	1982.09.03～1986.12.27
大町昇	1924.12.25～1932.07.25	許籌淋	1986.12.27～1988.12.19
茨木嘉一	1932.07.25～1933.02.27	徐冉傳	1988.12.19～1990.04.30
太田輝次郎	1933.02.27～1933.09.29	張應輝	1990.04.30～1991.11.30
岩田岩次	1933.09.29～1937.03.12	魏鴻傑	1991.11.30～1993.10.14
恆吉儔	1937.03.12～1939.08.28	蔣東安	1993.10.14～2000.03.21
片山武	1939.08.28～	張錦松	2000.03.21～2002.06.04
芦(蘆)澤平三	1940.04.10*～1941	朱來順	2002.06.04～2004.02.28
鈴木康直	1941 ~ 1945**	蘇鎮霖	2004.02.28～2009.08.18
		林景山	2009.08.18～2012.09.18
		李慶金	2012.09.18～2013.08.01
		何水忠	2013.08.01～2014.02.13
		葉仁和	2014.02.13～2021.04.09
		李兆平	2021.04.09～

* 總督府府報：昭和 16 年 4 月 13 日，登載芦澤平三「敘勳七等授端寶章」

**總督府府報：昭和 18 年 7 月 28 日，登載鈴木康直「敘高等官七等」

資料來源：

1. 臺中車站原有的部份資料。
2. 臺中市鄉土文化學會匯整資料（臺灣文獻館總督府資料庫與與臺灣總督府官職名錄網。（資料匯整/白俊忠、黃豐隆與石遠誠）

¹³本會拜訪臺中車站李兆平站長之後，開始找尋史料，由聯合大學黃豐隆教授及臺中市鄉土文化學會理事白俊忠先生從國史館臺灣文獻館資料庫與臺灣總督府官職名錄網站著手，目前已找到部份驛長任期詳細資料，待全部完整齊備，再交給臺中火車站。

訪問二：我家男人多是臺鐵火車司機

陳嘉明、謝基連、陳國洲與陳朝強先生訪問記錄



圖 2-1：左起：謝基連、陳嘉明、蘇美汝、陳國洲於二水火車站附近二八水水公園，和千中留一的蒸氣火車留下歷史鏡頭。(提供/蘇美汝)

受訪時間：第一次 2022.07.25，

8:30~11:30。

第二次 2022.09.30，

8:30~16:00

受訪地點：彰化縣社頭社斗路一段 336 號

(福井食堂)

彰化縣二水鄉員集路 4 段 183

巷 52 號 (陳嘉明宅)

受訪者：陳嘉明、謝基連、陳國洲
陳朝強

訪談人：蘇美汝

攝影者：賴宜廷

照片提供：陳嘉明、陳朝強(主要)

受訪者簡介



圖 2-2：陳嘉明在田中祖厝留影。(攝影/賴宜廷)

陳嘉明 1945 (昭和 20) 年 4 月，生於臺灣省彰化縣田中鎮東興里山腳路 123 號。陳家第一代火車司機員長男陳樹生和二弟陳樹林及三弟陳樹金和二代司機員的陳嘉明都是大家族的成員，都住在一起。陳樹生在昭和 19 年(1943)3 月 30 日結業於臺灣總督府交通局鐵道部，畢生是火車司機。他和二弟入行於日治時期的鐵道部，即光復後臺灣鐵路管理局的前身。陳嘉明省立彰化初中畢業後，曾短期於臺北汽車材料行工作，民國 56 年陳嘉明加入臺鐵，一家二代四人都是火車司機。陳樹生於 70 年退休；陳嘉明則在 90 年退休，服務臺鐵 34 年。



圖 2-3：謝基連在二八水水公園和骨董的蒸汽火車合影。(攝影/蘇美汝)

謝基連 民國 46 年 10 月，生於古地名為田中央的田中人，次男的他如今仍住在田中鎮的新庄里。父親也是司機員；45 年次的哥哥謝錦聰則於 95 年從花蓮機務段的技術助理職位退休。

基連 62 年讀高雄高工和鐵路局建教合作入臺鐵，64 年到機務實習，65 年 6 月結訓後到彰化段上班，當機車助理。當 3 年兵退伍，69 年 12 月 1 日上班，71 年正式當司機員，在 64 歲時的 110 年 8 月 2 日於彰化機務段主任職退休，服務於臺鐵 45 年。



圖 2-4：陳國洲在二水陳嘉明家的客廳接受訪。(攝影賴宜廷)

陳國洲 民國 42 年 3 月生於二水鄉惠民村。世居於八堡二圳分水處古地名為二八水的二水。同為長男的父親陳義（19 年次）自鐵路局運務部站務員退休；二弟也是站務員。國洲國小畢業後讀第一屆五年制達德商職。

60 年入鐵路局擔任臨時工，62 年考進士級成為正式職員。66 年考上佐級擔任機車助理，75 年考上司機員，75~80 年任職司機員。民國 80 年之後回來二水轉為整備員，擔任機車頭的調度，做到 104 年退休，服務於臺鐵總共 41 年，人生精華都在臺鐵。



圖 2-5：陳朝強於福井食堂，受訪。(攝影/賴宜廷)

陳朝強 陳嘉明的惟一男兒，上有三個姊姊。民國 62 年 11 月誕生於父親在二水的鐵路局宿舍。小時候就讀於二水國小、國中，之後彰化高工，畢業於屏東科技大學，目前是福井食堂負責人和福井鐵道文物館館長。館藏的鐵道文物達二萬多件，集結了鐵路便當和鐵道文物，也長期做國民外交。第 20 任鐵路局長轉任觀光局長時，周永暉局長，致贈寬幅金色帽面的局長帽，在箱基銘板稱他為「鐵路之友陳館長~」。置身鐵路食堂和周邊佈景的鐵道配備氛圍，讓人彷彿進入百年鐵道文化的時空膠囊。

下列先進是本文訪談的範圍，包含 6 位資深司機員，以及陳朝強，福井鐵道文物館長：

***田中鎮東興里山腳路陳家:**

老大 陳樹生 (101 歲) — 陳嘉明(78 歲) — 陳朝強(50 歲)

老二 陳樹林 (94 歲)

老三 陳樹金 (92 歲)

***田中鎮的新庄里**

謝萬力(91 歲) — 謝基連(66 歲)

***二水鄉惠民村**

陳國洲(70 歲)

註：上述的年齡從 2022 年計算。

一、陳家司機員 兩代四人終生志業

陳嘉明：我的名字叫做陳嘉明，昭和 20 年(1945，民國 34 年) 4 月，日治晚期出生於彰化縣田中鎮東興里(今復興里)山腳路 123 號，傳統三合院的大家庭。在古地名「田中央」，擔任保正的阿祖正如門額上端的「保民端正」匾文，忙進忙出地為鄉民服務。煥然一新的新居於民國 49 年 12 月 18 日修建落成，包括阿爸、二叔、三叔和我，四位臺鐵司機員都成長於此。



圖 2-6：鐵路便當和鐵道文物館入口。
(攝影/賴宜廷)



圖 2-7：民國 49 年，哺育四個司機員的祖厝重修落成。(陳嘉明提供)

父
陳樹生

三叔
陳樹金

陳嘉明

二叔
陳樹林

1944 (昭和 19) 年 3 月 30 日這天，父親陳樹生公正好由「臺灣總督府交通局鐵道從事員教習所」結業，正式拿到「本科運轉科」學業、修術結業試驗二合格的「卒業證書」，那是日本時代叫做蒸汽機車或機關車¹之火車司機班的畢業證書，這亦表示 3 年來的機關車助手已告一段落了，阿爸正式進階到駕駛火車的司機員，家庭經濟因而改善不少。昭和 20 年(1945) 4 月，此時長男的我出生，我們陳家雙喜臨門，此時在臺灣光復(8/15)前僅數個月。

¹臺鐵火車在清末由劉銘傳向德國買進初期稱為機車，日治時期稱為「機關車」。因為燃煤產生蒸汽轉成為動力，牽引列車在軌道上奔跑，機關重重需要長期的學習因而得名。(資料來源/應大偉、吳小虹撰《鐵道歲月經典－臺灣鐵道寫真》，頁 3，田野影像，1997)



圖 2-8：陳家田中鎮祖厝今貌。(攝影/賴宜廷)



圖 2-9：陳樹生（左上）鐵道從事員教習所結業紀念照。(提供/陳朝強)

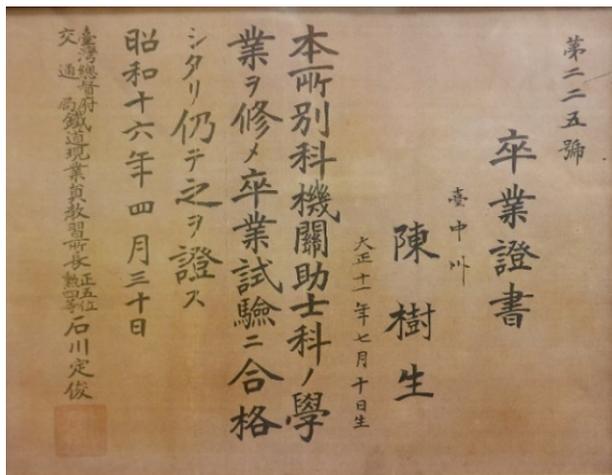


圖 2-10：火車司機助理結業證書，攝於福井文物館。(提供/陳朝強)

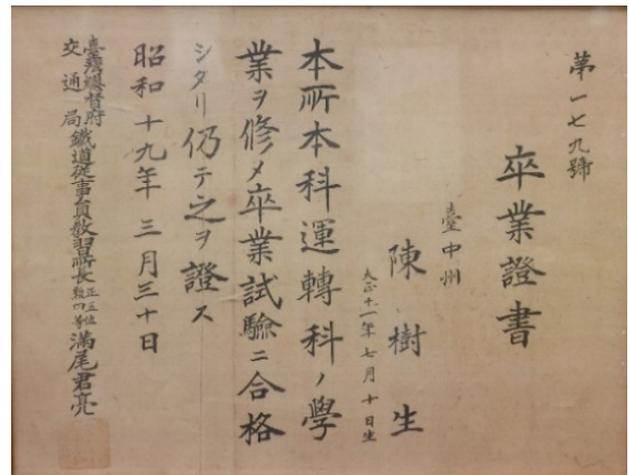


圖 2-11：陳樹生火車司機班畢業證書，攝於福井文物館。(提供/陳朝強)

阿爸早期都是開著不斷投煤加水、跑起來有條濃煙跟著「騰雲²」而行的蒸汽火車，南來北往不斷運轉於臺灣鐵道縱貫線上。阿母每天都會幫他準備便當，鋁製便當盒蓋上彩繪朵清麗的紅花，阿爸在花下以刀片刻著「本轉陳樹生」。

²臺灣最早的壹號型蒸汽機車為「騰雲」號，此一號型機車另有輛 2 號的「御風」號，它於大正 6 年（1917）轉移到臺中站。騰雲、御風的晚年都擔任站內調車等較輕鬆的工作。1924 年一號型兩輛同時廢車，這又開啓另個新記錄。二號機沒保存，一號機的騰雲號則作為鐵道紀念物，與九號機一同保存展示於臺北二二八和平公園內的臺灣博物館之西北側。（資料來源/應大偉、吳小虹撰，《鐵道歲月經典－臺灣鐵道寫真》，頁 3，田野影像，1997）

火車司機除了需具備專業技能，還必須要高專注力。例如：時速 80 公里，而眼睛要看到 800 公尺內所有外來物的一舉一動，才來得及反應。所以每天在全神貫注下這個高風險的日常結束後，有時三個後來同是火車司機的大男人就圍坐在榻榻米上，正方形酸枝木的小几案旁，三兩口扒下就是一碗，好像永遠吃不飽似地。

這情景和阿爸戴著繡有局徽和鑲金邊帽沿的帽子，穿著英挺小高領有金質扣子的黑色制服，帥氣的坐在駕駛室內很不一樣。



圖 2-12：鋁製便當盒和蓋，攝於福井文物館。(提供/陳朝強)



圖 2-13：用了四代人的小几桌和木質飯筒，攝於福井文物館。(提供/陳朝強)

這兩件吃飯的傢俬目前都留存完好，小几桌已經用過四代人，只是每天捧著鐵飯碗的父親已經走下人生舞台！阿爸生於日治大正 11 年（1922）7 月 10 日，在民國 70 年於臺灣鐵路局退休，80 年 5 月 18 日因腹膜炎過世，享年 70 歲。

回想他的工作晚期，調整到較輕鬆的彰化調度所機車火車站，它以前在八卦山下公園路那裡，但現在已經遷移到臺北。當時他擔任調度員，調度火車。職稱是行車調度員，負責機車運用和司機員的調度。此外，他還留有張近 80 年前的名片，抬頭標題為：鐵道部彰化機關區勤務。

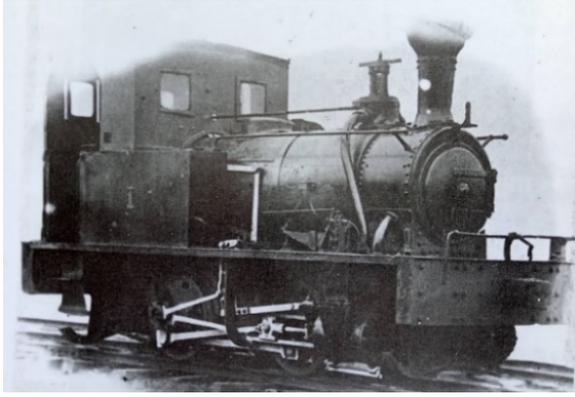


圖 2-16：1920 年騰雲號仍在運行時所攝的唯一一張照片。(應大偉翻拍淵田三郎玻璃板底片)



圖 2-17：台鐵 EMU3000 型新自強號城際列車，內設騰雲座艙。
(2022/9/30 賴宜廷攝於臺中新站)



圖 2-14：日本時代火車司機的冬季制服，攝於福井文物館 (陳朝強提供)

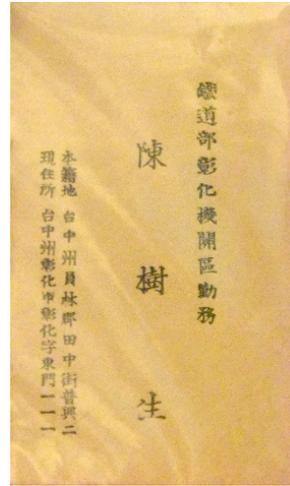


圖 2-15：鐵道部彰化機關區勤務名片 (陳朝強提供)

二、彰化扇形車庫³

陳嘉明：父親肯定沒有開過「騰雲」號了，這輛蒸汽火車的黑頭仔，高齡有 135 歲 (2022 年計)，有如是臺灣鐵道火車走過的百年歷史。昔日，騰雲號的名機是臺灣鐵道史上第一號蒸汽火車頭；而今日新自強號商務車廂，定名為「騰雲座艙」則是舒適感十足，是臺鐵列車服務的嶄新里程碑。並在它停靠的臺中、彰化

³ 彰化扇形車庫位於彰化市彰化車站北方，隸屬彰化機務段，建於 1922 年 (大正 11 年)，現今開放予民眾參觀。庫房建物以調車轉盤為中心，呈十二股道放射狀形成一座半圓弧狀車庫。由於蒸汽機車只能往前行駛，不像電力或柴油車頭在前後都有駕駛艙可供雙向行駛，故蒸汽機車需要在轉車台上迴轉才能將車頭轉回前方。除了彰化扇形車庫有調車轉盤外，臺鐵還有樹林調車場、七堵調車場、富岡機廠等 12 處都有此設施。資料來源/維基百科彰化扇形車庫

等大站月臺，都設有它專屬上、下車的侯車區兼夜間安心侯車區牌，火車旋風般進站時，司機員都會精準地停歇該區。每根月臺柱上端懸掛兩面「騰雲座艙」看板，融行銷於自然氛圍中。



圖 2-18:跑起來帥氣十足的 DT668 號
2022/10/11 攝於追分火車站（提供/
呂永崧）



圖 2-19:「蒸汽機關車女王」的 CT270 型
之 CT273 號，2020/8/2 呂永崧攝於花蓮
富里並提供照片。

阿爸倒是開過如今停在彰化扇形車庫、還保留兩輛動態復駛的蒸汽火車，就是被稱做「蒸汽火車國王」DT650 型，另一個稱為「蒸汽機關車女王」的 CT270 型，分別為臺灣貨運及客運最大型蒸汽火車頭。一直到報廢前，都是臺灣最優秀的黑頭仔！DT650 這批車到了臺灣，因為蒸汽火車常不夠用，所以也常來跑客運列車，據說它還拉過早期的觀光號呢⁴。我在當司爐時就曾經待過這兩種型號的蒸汽火車中，日復一日以熟練司爐的操作。

後來二叔和三叔也在父親的帶領下，陸續投入鐵路局這個大家庭，成為同事，三人也都達到佐級以上考到成為司機員。二叔陳樹林還做到彰化機務段主任退休。三叔陳樹金則服務隸屬於當時的臺中機務段，常開著車速最快的「光華號」南來北往，很是稱職快樂地駕駛著。但是現在已經沒有

⁴英文字母表示動輪軸數：三個動輪以 C 代表，四個動輪以 D 代表，阿拉伯數字表無動力的導輪或從輪數字。資料來源/洪致文《台灣鐵道傳奇》，頁 158~160，時報文化出版(股)公司，1992 年 10 月。

民國 111 年 8 月 25 日，採訪者參觀扇形車庫，蒸汽火車只有四個動輪，牽引力強、非常夠力的 DT668 號國王在家，帥氣十足地停駐在扇形車庫內，CK124 因為最近出公差行駛，因老舊零件易損而進場維修中。DT668 號國王於 10 月 11 日，海線百年慶祝活動復駛，同樣造成車票秒殺的狂熱，採訪者和臺中市鄉土文化學會黃豐隆創會長以及呂永崧老師也恭逢其盛，拍照不少珍貴鏡頭。

這個單位，因民國 98 年，臺中機務段已併入彰化機務段運作。這就如同我們家的三位老牌司機員，都已成過往。而我兒子朝強建置在社頭的福井鐵道文物館，入口意象是一輛亮藍白條台糖巡道車小火車，館藏包含有他三叔公昔日在臺中站，開過的光華號，車頭貼掛的大白色題型銘號板。

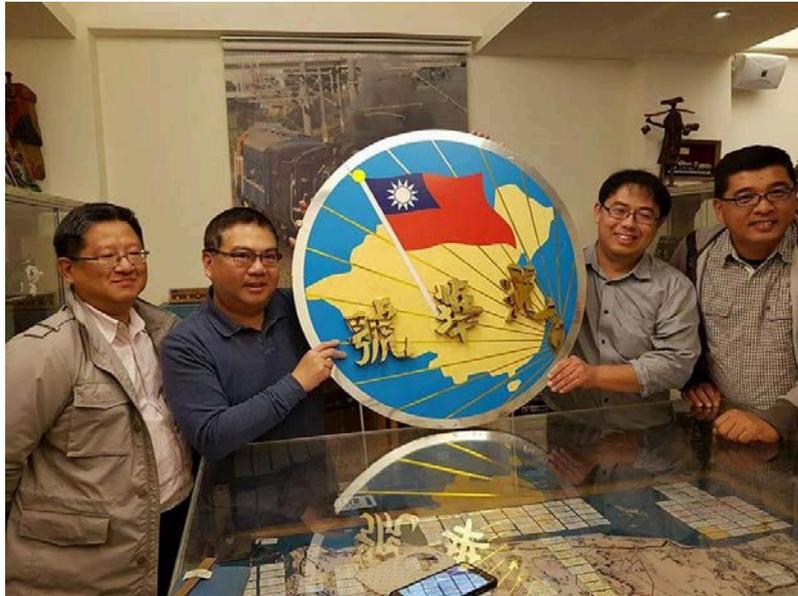


圖 2-20：光華號位於每列車車頭最前面的銘號板（圖片提供/陳朝強）



圖 2-21(左)：有蒸汽火車國王之稱的 DT668 號。(攝影/蘇美汝，彰化扇形車庫)



圖 2-22 (右)：今日彰化機務段的銘版(攝影/蘇美汝)

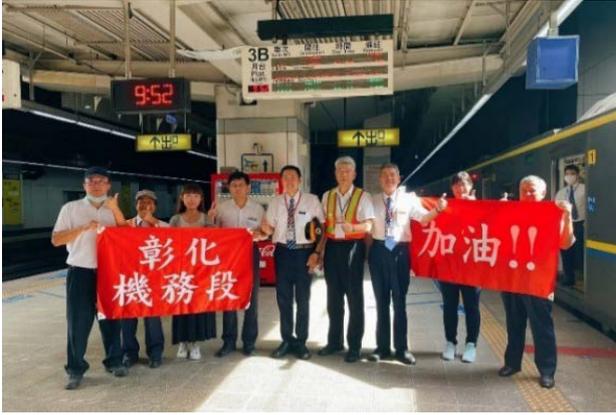


圖 2-23：彰化機務段內有加油的設備
（右 1 為照片提供者：謝基連）



圖 2-24：台糖巡道車的小火車攝於社頭福井食堂外的周邊造景（攝影/賴宜廷）

陳朝強：我叫陳朝強，是司機員陳樹生之孫、陳嘉明之子。臺鐵員工暱稱「白鐵仔」的光華號，自民國 55 年上路以後，便和俗稱「黑頭仔」的蒸汽火車頭並稱臺灣鐵路的「白與黑」兩種車，只是性能優越的白鐵仔仍能以時速一百公里的速度奔馳，不只把黑頭仔遠遠拋在腦後，還堪稱西部幹線電氣化前速度最快的火車。它曾創下 4 小時 40 分鐘由臺北開到高雄的紀錄。因為行車時間縮短，而且還隨票附贈飯盒與茶點，頗受民眾喜愛，因此是當時鐵路局的「招牌列車」，也是最佳的「人氣列車」。



圖 2-25：陳樹生駕駛過的蒸汽火車，原音重現的黑膠唱片封面。（提供/陳朝強）



圖 2-26：以 CK124 和另一輛蒸汽火車相望的黑膠唱片封面。（提供/陳朝強）

但是在民國 68 年 6 月 26 日西部幹線電氣化完成，引進自強號電聯車後，光華號便從縱貫線上退下來，不過白鐵仔性能尚佳，所以轉而投入當時臺鐵剛完成的北迴線，繼續為人們服務。後來，由於車體日漸老舊，不再適合長途行駛，時不我予。光華號是屬於以柴油為動力的車種，遂改稱柴油特快車（簡稱柴快），行駛基隆、中壢間的通勤路段，以發揮它的剩餘價值。

在 EMU400 型通勤電聯車加入營運後，柴快全跑到臺中附近去當通勤車，山線、海線以及彰化到斗六間，還是能見到它。但常坐白鐵仔上下班的旅客經常會抱怨它的車門過小，且只設在一邊，下車時乘客都緊張地擠在車門口和車廂的走道上，深怕下不了車被強迫載到下一站，那就欲哭無淚了。

事實上，白鐵仔的設計根本就不適合拿來當通勤車使用，從它在車廂中央的拱門設計就可以發現，它是屬於較高級的對號車種。然而抱怨是一時的，在許多火車迷的回憶中，白鐵仔居然是大家小時候印象最深刻、最心儀的火車⁵。它和阿公開過的黑頭仔同樣：每當它們啟動時，都會發出魄人心弦引擎聲，在耳邊迴盪不已，為了重拾這種感覺，我收藏了蒸汽火車聲音的黑膠唱片，在工作之餘讓原音重現，以舒暢身心。

另外，我也高價收藏 3 套不同年代飛快車小姐的制服，她們的工作項目之一，如果是早晨開出的飛快車，開車後還要登記哪幾位乘客要買便當，等車到臺中時，以鋁製大鐵盒裝的熱騰騰飯盒便會送上車來。DR2510 型車因轉向架的關係，避震效果似乎不太好，晃動非常厲害，有時一不小心，服務的飛快車小姐還會傾倒在旅客身上！

⁵資料來源/洪致文《台灣鐵道傳奇》，頁 196~197，時報文化出版(股)公司，1992 年 10 月。



圖 2-27：三套不同年代飛快車小姐的制服（攝影/賴宜廷）

三、走過司機員進階之路

陳嘉明：因為常耳聞父、叔對火車的交談，或職業參觀的方便，從小對火車就有一份特殊的情感，也算是世代傳承。所以民國 56 年(23 歲)入鐵路局，因為那是份薪水穩定成長，可以終生依靠養家活口的頭路。雖然養成時很辛苦，先當契約工，每天賺 16 元的工資，雖然那時是很少的薪水，但我家 4 個司爐也都堅持下來，而成為司機員⁶。

我們本科運轉科學生，進階到士級助手就到中崙員工訓練所去讀書進修 8 個月，後來改為 4 個月速成班的學科。術科就回到各自招募的單位，我即是回彰化機務段，也就是現在的扇形車庫，由投煤的練習生開始訓練，那火熱的烙刻很深，至今(78 歲)標準動作依然毫不含糊地示範：一手持煤鏟，一手拉爐門，8 個區點必須平均投煤，火的旺度才會均勻。

「投煤訓練 8 個區煤層的厚度也要差不多，那才可以，這些細節都用以計算個人成績的。」坐在一旁的同事陳國洲忍不住補充說明。



圖 2-28：一手持煤鏟，剷滿煤炭。（攝影/蘇美汝，攝於 2022/10/11，DT668 海線之行，彰化站）



圖 2-29：一手拉爐門，投煤火旺，創長煙飄颺。（攝影/黃豐隆，攝於 2022/10/11，DT668 海線之行，通宵站）

⁶鐵路局鹿潔身前局長曾說：因在學習期間，學員即可領取薪資，對臺灣早期經濟普遍不佳的一般民眾而言，頗具吸引力。

陳國洲：我叫陳國洲，於民國 60 年進入鐵路局，那時每天工資只有 28 元，到司爐班結訓時，內心還在掙扎著去留，因為外面的工作錢差不多，不用每天渾身烏漆嘛黑又非常熱，現在回想司爐那段工作，只有「艱苦」兩個字可以形容。倒是身為站務員的爸爸勸我說：「你既然學會司爐的基本功，將來可讀書進修，逐漸再考司機員。」這樣才心意堅定，想著老一輩人說的：「人必須要認分，不要貧惰（懶惰）就好。認定一件事情去做，在社會對也凍倚起（佔有一席之地）。」秉持這個信念，終於在民國 75 考上司機，75~80 年間，任職司機員，冬日穿著黑色西裝的制服，開著火車努力工作。民國 80 年後，回來二水，職務改變成機車火車頭的調度，一直做到 104 年退休，臺鐵服務 41 年。

後記：陳國洲補充司爐的工作情形：司爐最重要的就兩項工作：炆火(hiann hue)和控水。車輛行駛中土炭(台語)和水的量要控制好，不能讓鍋爐乾燒、過熱。



圖 2-30：陳國洲以手上的手機來模擬鍋爐內 8 個點並解說司爐的投煤技巧以及投擲順序。(攝影/賴宜廷)



圖 2-31：民國 62 年，陳國洲與 DT687 合照，據他印象是於訓練所內所拍攝的。(提供/陳國洲)



圖 2-32：CK127⁷黑頭仔，62 年 11 月 15 日，於二水機務分駐所。
（提供/陳國洲）

謝基連：我叫謝基連，我爸和國洲他爸一樣也是臺鐵員工，當年國中畢業參加了高中、職聯考，但爸爸在鐵路局上班，就參加臺鐵局與省立高雄高工辦理建教合作的機車駕駛科考試。我傳承老爸技術，加上臺鐵工作穩定，為當上司機員我就放棄就讀省立彰化高中。



圖 2-33：民國 75 年，攝於臺北北投訓練所。
（提供/陳國洲）



圖 2-35：91 歲的老牌司機員和鐵路局兩個同事兒子，左起：謝基連、謝萬力、謝錦聰。
（提供/謝基連）

⁷經採訪者查證，CK127 號和 DT687 號兩機車頭如今都已不存在；但同型的 CK124 仍存活在彰化扇形車庫，且可以風光地動態復駛。

世居田中的爸爸於昭和 8 年(1933，民國 22) 年 3 月 6 日報戶口，民國 77 年 4 月 1 日退休。依同年 10 月 1 日的法令，滿 55 歲必須屆齡退休；如今已更改為 60 歲退休。

每一趟蒸汽火車來回約需要 1 噸的剷煤量，非常粗重且渾身濕黑，所以早期司機員手臂都很粗，那是不斷投煤訓練出來的，我老爸的手臂就是這樣子。

他起緣於國小畢業後的 14、15 歲，因為沒有工作而到鐵路局上班。那時田中老一輩很多人到臺鐵入行，在臺灣中部的田中大約每 3 戶，就有 1 戶在鐵路局上班。到民國 70 年左右，在彰化機務段司機員 300 位，住田中人數佔有 70 多位；所以笑稱：田中職員沒來，火車就得停擺。

陳嘉明：我們要考到佐級以上才具資格再考司機員，考試及格後就到新北投員工訓練中心讀書，鐵路單位員工都在那裏訓練的，所以每位同仁畢生都會去那裏至少 1 到 2 次。當我司機員班畢業到花蓮機場參觀時，還開心地上 LDH212 柴液機車駕駛座拍照留念呢⁸！



圖 2-36：嘉明司機員班畢業在柴液機車拍照留念。(提供/陳嘉明)



圖 2-37：陳嘉明和所駕駛的柴電機車。(提供/陳嘉明)

從民國 56 年入行，做到 90 年退休，採用專案 55 歲退休司機員的優惠條例退下來，在鐵路局共服務 34 年。當助手時在嘉義服務，司機時則在彰化段。開火車最北到基隆、南到高雄，在縱貫線上南北都跑，支線就沒有開過。

司機員採行依車分組，分為甲組：我那年代是指開復興號、

⁸ 「L」代表軌距比，1,067mm 的軌道拓自窄的 762mm，「DH」代表柴液機車

莒光號，現在甲組則是開自強號、莒光號的高級列車。乙組：什麼車都開。丙組：站內調車組。其實開火車的原理是相同，分甲、乙、丙組的差別就在速度，高級車行駛速度較快，我們是依排班開各種不同型號的車，臺鐵每天都有貨車運輸，我有時也開又長又重的貨物列車。

謝基連：火車如以動力車種來分，主要分類為蒸汽火車、柴電機車、柴油客車、電力機車、電聯車等。另以動力輸出可以分為動力集中（柴電機車、電力機車、推拉式機車）及動力分散（柴油客車、電聯車）兩種。

最早的蒸汽火車和我沒什麼相關，因我當完 3 年兵回臺鐵上班時，民國 69 年 12 月，已是柴電機車及電力機車的時代，我在當機車助理，70 年學習柴電機車司機員。71 年當司機員，之後再轉換學習電力機車司機員，因我們在員工訓練所已上過司機員運轉本科的課程，所以不用再受訓；後來再上課三天及學習自強號駕駛一個月，審查通過才可以駕駛自強號。

現在司機員每年需要學科測驗一次、術科測驗每 2 年 1 次，成績合格的才可以繼續擔任列車駕駛工作。學習司機員學習駕駛工作期滿，經交通部審查成績合格，會依車種發給駕駛執照，司機員才可以駕駛執照上所列的車種！

四、柴油機車－資深火車司機的生命史

陳嘉明：臺鐵動力由蒸氣轉變為柴油階段，分柴電機車和柴油客車。我以前也開過車頭有直排兩個大頭燈的 R41 號柴電機車，是用它來牽引觀光號或莒光號⁹；那是我重要的生命歷程。聽父親說：當時這些柴油車剛進來加入行駛時，幾乎成為司機員的快樂天堂，因為在裡面駕駛，不必忍受蒸汽火車「掛爐燒烤」的煎熬，司機都再進修拿開柴油車種的執照，而不要

⁹臺灣的柴油車頭，原則上分為 R 級與 S 級兩種，正線上的柴油車頭以 R 字為編號之首，S 表示調車機車。R20 型共有 52 輛，鐵路電氣化後才退到第二線，牽引短途列車或支線客車。東勢線的最後一列車以 R50 號牽引；雖然它曾經因山洪暴發跌入河中，幾乎全毀，最後把發電機、引擎、轉向架一一分解，分段運離現場，當年以為就此消失的火車頭，沒想到經臺鐵機廠工程人員高超技術的「修建」竟然「奇蹟」般的復活，並於 28 年後的民國 80 年 8 月 31 日榮膺東勢線最後列車的牽引工作。為當時東勢到豐原一張 15 元的票價，創下東勢站最後一天就有 75000 餘元的進帳。

至於北迴鐵路通車時的 R155 號，李登輝前總統環島之旅的 R101、R171 號也都是「名機」。資料來源/洪致文《台灣鐵道傳奇》，頁 70、168~171，時報文化出版公司，1992/10。

跑黑頭仔。

而柴油車另外分類的柴油客車（DR）多數在支線跑。我當時開 45 DR 1033 號和復興號 DRC 1033，後車是我退休後才改為區間車。柴油車因同個車輛內有兩處駕駛座，所以單車輛即可來回跑；如今在平溪線、內灣線、集集線等就可以看到它們一起在行駛。



圖 2-38：陳嘉明和所駕駛的冷氣柴油客車合影。（提供/陳嘉明）



圖 2-39：陳嘉明和所駕駛的復興號。（提供/陳嘉明）

謝基連：蒸汽火車往返行駛，它的火車頭是需要調頭的。而自強號的柴聯車是由三輛組成一個編組，即兩頭各有駕駛室，中間至少拉一個車廂，就可以行駛。後來民國 85 年，又有所謂的 PP 列車，前後各有一輛動力車，兩頭都可以推拉，所以司機員就不必將機車頭轉向，即可雙向行駛，調度靈活，可直接回程上路。

陳嘉明：當年的快樂天堂，已因電力車頭的出現而不再被青睞，後來臺鐵也很貼心在駕駛室裝上冷氣，為旗下辛苦的司機有更舒適的工作環境。當然那是在民國 52 年 7 月，臺灣首次裝設空調的冷氣列車—「觀光號」之後。

謝基連：說到莒光號，最近的一段時事：民國 111 年 6 月 28 日，莒光號手動折疊門式退役，臺鐵官方以 521 次由七堵站開往新左營站，重新複刻了反映當時時代意義「勿忘在莒」莒光號題型的銘號板，貼掛火車頭，以 E403 號為本務機，並於車尾加掛後面有瞭望臺的客廳車，風風光光地在鐵道迷、乘客和站務人

員萬頭拍攝加千人搭乘護送南下，他們特地購買持有最後車票以資紀念，和告別一個時代的結束。

有人相送到左營，然而大部分在中壢下車轉搭同手動門莒光號末班 516 次北上，再次體驗揮別莒光號於暮色濃密的七堵火車站，看它編組入庫。

連車頭共拉著 9 節列車的手動海線莒光號，它是開行於 1970 年到 2022 年 6 月 28 日退役。但車廂的椅背上都鋪著寫有「莒光 50、觀光 60」的紅字於雪白布蓋上，整齊醒目，為什麼呢？原來，觀光號的壽命是自 1961 到 1978 年，於民國 67 年 4 月 25 日開出最後列車時，其他的早已變為莒光號在行駛了，所以這兩班除役的莒光號是由停駛的觀光號客車改造而來，因此在莒光號客車時代有 50 年的壽命，加總觀光號就有 60 年的風華。它並非就不再上路，隔天變成柴聯自強 192 次，繼續貢獻於臺鐵還沒有電氣化的路段，達到物盡其用的功能。

五、我重要的生命歷程－電力機車

謝基連：臺鐵在西部幹線電氣化後，引進了電力機車頭，提高了行駛速度，又是臺鐵演進的一大里程碑。這些電力機車可分為四種：分別為 E100、E200、E300 及 E400 型。其中的 E200、E400 型它有發電機可供應空調列車電流，因此能牽引空調（冷氣）列車。但 E221 號曾於民國 79 年 4 月 24 日牽引北上 30 次莒光，於造橋隧道口發生重大車禍，造成司機員與助理當場殉職。另一輛的 E224 號曾是莒光號的車頭和 80 年 11 月 15 日做了 1006 次自強號的補機，同樣在造橋隧道附近的 134 號誌站，與南下的莒光號釀成嚴重擦撞，有 30 人死亡¹⁰，因此苗栗造橋在鐵路和公路的運輸史上都赫赫有名。

陳朝強：民國 90 年春節，臺鐵的視察在臺中火車站手端擺放糖果的托盤，向旅客拜年分享平安喜樂。但在臺中舊站尚未高架化的 91 年 8 月 9 日，卻在後火車站發生 2051A 車次和對車相撞，車頭全毀癱瘓交通的事故，必須緊急全力搶修的狀況。

¹⁰ 資料來源／洪致文《台灣鐵道傳奇》，頁 174-176，時報文化出版(股)公司，1992 年 10 月。



圖 2-40：民國 91 年 8 月 9 日，在臺中後火車站發生重大車禍。(提供/陳朝強)



圖 2-41：民國 106 年 4 月 22 日，福井食堂特別申請開的一列光華號專車。(提供/陳朝強)

近午時分，剛才和你們失之交臂的臺中段蘇鎮霖段長，今天來社頭佈達人事令，也順道來本店。蘇段長曾在臺中火車站服務多年，九二一之後接任臺中站長，除取得中央災後補助款並修復二級古蹟的臺中火車舊站，任內用心創新與活化臺中火車站，連廁所都改善為更注重安全性和人性化。他是位不可多得的「臺中通」外，他更將臺中站行銷全臺乃至日本，歷任來臺的日本鐵路局長多是蘇段長帶來的；成功行銷臺中站的推手。

福井鐵路食堂成立後的「20 週年復興專列」活動，由臺中站包火車到斗南站，共有 260 個人搭乘，日本也來 10 位共襄盛舉。歷年來，我承蒙蘇段長熱忱幫忙且受教良多。

謝基連：我曾經開過的自強號中有一種稱推拉式，俗稱 PP 自強號列車，所謂「推拉」式為採行雙機車頭，是將動力集中於前後兩節機車頭一拉一推，中間全數為無動力車廂，以減低阻力的推拉式電力機車。(英語：Push-pull train，縮寫：PP)，列車完整編組為 E1000+PP 車廂+E1000。

E1000 自強號是臺鐵車輛史上，一項革命性的創舉，它是民國 83 年臺鐵為解決假日火車票一票難求，車廂嚴重不足的問題，計劃採購 810 輛新車，包含最耀眼的推拉式自強號 400 輛，通勤電聯車 344 輛及柴油客車 66 輛，是當時有史以來，車輛數目最大的購車案。於 85 年 4 月 23 日首度運交臺灣一組，

以進行三個月的試車，沿途吸引民眾驚異的目光，之前火車多是平頭的，當時看到流線形的火車簡直不敢相信！PP 自強號列車同年中秋節假期投入營運，它中間可連掛 10 至 15 節車廂，以時速 130 公里的最高速度行駛於西部幹線，即使山線勝興段坡度最陡之處亦可快速行駛。在 87 年 10 月 16 日之後，南北對開 15 班次，往後西部幹線的自強號，幾乎全部成為 E1000 型 400 輛奔馳的天下，成為臺鐵史上名符其實的「子彈列車」呢！¹¹

臺鐵為了打響推拉式自強號列車的知名度，上路後多次使用該車型為時刻表的封面，因此引起大眾的注目；日後成為最主力的自強號車型。之後隨著電氣化區間擴張，推拉式自強號的行駛範圍逐漸擴大，2020 年 12 月 23 日改點後，環島幹線均可見其足跡。



圖 2-43：進站入彰化站的推拉式自強號（攝影/蘇美汝）

六、鐵路便當店與文物館的緣由

陳朝強：我讀屏科大時，在學校餐廳打工，大三暑假老闆在高雄成立分店，我由無到有去學習。後來在馬祖東引當兵 1 年 10 月，因外島有加給而存了 20 多萬，家人再幫襯合計 30 萬元，當作創業基金。退伍一個多月，發生九二一大地震，為希望平安而於民國 88 年 12 月 24 日平安夜，福井食堂開幕。

主題以便當盒（收集有 400~500 個鐵路便當，應該全臺最多）、鐵道火車文物陳列，和保留自己家族的歷史為出發點。加上父親興趣集郵，收集世界各國的火車郵票；我出外有點錢即買送小飾品或小火車模型送他，後來轉為開店的擺飾。整理家中的文資和買鐵道文物，典藏於福井食堂的二、三樓闢為文物館；以懷舊的鐵道文物下去佈置，日積月累故事性濃密的鐵路便當店，號稱「全臺前十大」。日本鐵道迷也來店裡，採不

¹¹ 蘇昭旭，《台灣鐵路火車百科：台鐵、高鐵、捷運》，頁 48-50，人人出版公司，2009-02。

收餐費、做國民外交，後來鐵道迷常來社頭小鎮，也成功行銷社頭的觀光。

田中鎮和日本長野縣信濃鐵道的田中站同名，因而締結姊妹市，社長同時來過店裡。後來我捐出食堂 4 日所得的 6 萬元，信濃鐵道派 5、6 人親自將感謝狀送來。疫情初始，寄送出 3000 個口罩套，川路市長回送 100 條清酒蛋糕，禮尚往來地和日本鐵道友成的小成績。

我在臺中站高架化時，收藏和車站相關的文物，例如：後火車站銘字板、行李房與票房等相關文物。那是經由回收業招標得到再向業者買回，共花 30、40 萬元。其中收有 2 個分別為北上、南下的「太原—臺中—大慶」燈箱，修復後晚上會亮燈，復刻擺置於鐵路前方的月臺，坐在古樸的鐵路枕木長條椅上，彷彿人在燈影迷離的臺中站，等著南下列車載我回到溫暖的家啊。



圖 2-47：「太原—臺中—大慶」燈箱。
（攝影/賴宜廷）

採訪人結語：本文訪問以上 11 位的臺鐵司機和臺中運務段段長及站務員，加一位做國民外交的鐵道文物收藏家，計有長男 7 人、次男 4 人、三男 1 人，而三男的一家人多是火車司機；突顯傳統社會裡，家庭中的長、次男必須承擔較重的社會、經濟責任而續航力強盛；產生令人感佩、努力不懈的職人精神。聯結過去與現在，串連起已有 135 年歷史，臺灣鐵路的歷史變遷，人車一起做為一個永恆的見證。



圖 2-46：筆者與「台灣鐵路管理局台中後車站」銘號板。（攝影/賴宜廷）