

今日天氣

北部 23°-28° 陰短暫陣雨

中部 24°-31° 晴時多雲

南部 25°-31° 晴時多雲

東部 24°-29° 陰多雲陣雨

深度報導 · 極簡閱讀 · 五媒合一



不等劃法 藍召委本會期修法



碳費每噸 300 自主減量 50 元



AI 控制車流 美路口少塞車減碳

《今日求禱》



五分鐘與全世界

「你給我五分鐘，我給你全世界。」現代人雖然受惠於科技、交通的便利，事情卻越來越多、時間越來越少，因此多崇尚極簡閱讀，每天能片刻掌握天下大事，心中就會更篤定。台灣醒報信奉「少就是多」(less is more)，願您樂在閱讀。

▼ 數發部長黃彥男表示，臉書詐騙廣告已從單月 8 萬下降到 1 萬則了。圖為網路詐騙通報查詢網 APP。若有公眾人物受詐騙集團偽冒身分之苦，可透過 APP 通報要求下架詐騙廣告。(中央社)



LINE 被騙難救帳號 朝野立委都不滿

民進黨立委林俊憲不滿質疑，遊戲帳號被盜都能恢復如初，為何通訊軟體不行？國民黨立委游顯盼政府更積極打詐。

【本報記者呂翔禾台北報導】「LINE 帳號若被盜，現在只能辦新帳號，但定型化契約有規定要可以恢復舊帳號，應該更積極約束 LINE 的公司！」民進黨立委林俊憲不滿質疑，遊戲帳號被盜都能恢復如初，為何通訊軟體不行？國民黨立委游顯也說，《打詐新法》已經通過，盼政府更積極要求社群軟體協助打詐。數發部長黃彥男回應，臉書詐騙廣告已從單月 8 萬下降到 1 萬則了。



林俊憲呼籲數發部要更積極要求 LINE 台灣公司，數位產業署副署長林俊秀表示，會再與 LINE 溝通。(網路截圖)

社群應恢復受詐帳號

立法院交通委員會 7 日請通傳會、數位部、金管會與打詐指揮中心等部會就「我國打詐成效與防制」進行專案報告。林俊憲表示，近來很多民眾的通訊軟體遭盜取，詐騙集團會傳給受害者親友「在嗎？想跟你借錢。」等訊息，若已報警來說目前可以很快處理，但在通訊軟體取回上，還有很大進步空間。

林俊憲詢問，通訊軟體公司與政府配合程度如何？黃彥男表示，LINE 還是需要搜索票才能調取用戶個資，這讓林俊憲不滿指出，《打詐新法》已經

通過，政府應該積極要求社群軟體配合，且社群軟體的定型化契約內，本來就有帳號若因更換或不法侵入導致刪除，社群公司有義務恢復帳號，「技術上是做得到的。」

中心不能僅蒐集資料

「遊戲帳號都能還原了，為什麼 LINE 不行？」林俊憲呼籲數發部要更積極要求 LINE 台灣公司，數位產業署副署長林俊秀表示，會再與 LINE 溝通。游顯則質疑，打詐指揮中心的指揮官、內政部次長馬士元是建築專業，過去打詐辦公室主任李憲明也是建築專業，並非資訊專家，呼籲若要增加打詐預算，專業人力也要跟著補足。

「各部會的報告共 16793 字，代表政府打詐報告每個字值 7.7

萬預算！」游顯說，未來打詐要提升預算至 73 億，但打詐指揮中心看來還是資料蒐集的平台，民眾難免會質疑為何詐騙愈打愈多。他同時要求指揮中心，未來立法院諮詢時指揮官一定要到，打詐指揮中心執秘黃國師表示會盡量配合。

臉書詐騙廣告大下降

游顯也詢問說，目前哪個社群平台與政府的配合程度較好？黃彥男表示，臉書、抖音與 LINE 等平台都想要配合，由於過去投資詐騙廣告多在臉書發生，在配合後的成果較明顯，例如投資詐騙廣告從每個月 8 萬則下降到 1 萬則，且臉書 10 月底要設立法律代理人。他同時提醒，一定要落實社群平台廣告的實名制。

全民防衛誰指揮？ 顧立雄：國安會

民進黨立委洪申翰質疑，內政部不知軍方在戰時如何安排警消，應儘速釐清。顧立雄表示，理論上是由國安會負責跨部會協調。

【本報記者呂翔禾台北報導】「全動署、後勤與內政部等單位，都不知道全民動員誰指揮？應儘速確定統籌單位！」民進黨立委洪申翰 7 日質疑，內政部不知軍方在戰時如何安排警消，許多部門也不清楚指揮單位，應儘速釐清。顧立雄表示，會儘快檢討方案，理論上是由國安會負責跨部會協調。國民黨立委徐巧芯則質疑，40 萬民力是指民兵嗎？顧立雄回應不是。

規劃實戰演練背景

立法院外交國防委員會 7 日安排顧立雄進行專案報告並備詢。洪申翰指出，布袋戲裡的角色素還真同時扮演 3 個角色，但現實生活中，軍警在戰時扮演的角色可能因決策不清楚，因此被賦予多種角色，恐讓警消戰時因應更加混亂。他呼籲國軍要規劃更多演練背景，讓社會各部門了解資源有

限時該如何調配。他表示，曾問警政署在戰時如何調配警方，是否演練過不同比例維持治安的狀況，警政署都說國防部到時候會說；另外，針對全社會防衛韌性委員會想要培養的 40 萬民力，問了全動署、內政部等部會也不知道由誰統籌，應儘速跟各部會宣導統籌單位。顧立雄回應說，全民防衛依照《全動法》與《民防法》，會由國安會負責統籌與盤點。

民力聚焦救傷災

顧立雄回應說，目前委員會有將現有資源盤點，在加強驗證的階段，未來漢光演習會更加結合民安與萬安演習，會想定更多實際場景，讓各部門更熟悉可能的真實狀況。洪申翰繼續追問，委員會想要設置的「40 萬民力」是全民皆兵嗎？顧立雄表示不是，是《民防法》本來就有要求的民防團隊。

但徐巧芯質疑，《民防法》第 2 條說民防工作範圍有「協助維持地方治安或擔任民間自衛」與「支援軍事勤務」，難道這 40 萬民力不是民兵嗎？顧立雄連忙否認說，我國並未賦予民眾持槍權利，民力會聚焦在自救與救人，增加救護技術員 (EMT1) 等培訓等工作。徐巧芯最後問誰是民力主管機關？顧立雄回答，是內政部。

茶敘現場無女官員？

徐巧芯還追問，總統賴清德與國軍將領茶敘時動靜，是誰說現場氣氛輕鬆可以坐下的？發言人郭雅慧還是賴清德辦公室主任陳羿伶？人事參謀次長室次長劉沛智中將僅回應說，是之前連繫時，「事前」有女性專員說現場氣氛比較輕鬆，現場沒有所謂女性官員說大家可以坐下。



蔡英文赴總統官邸會晤賴總統 報告訪歐行

▲ 前總統蔡英文 (左) 6 日赴總統賴清德 (右) 官邸作客，這是兩人在 520 交接後首度公開同框。賴總統預祝蔡英文出訪歐洲順利成功。(總統府提供)

社論

罷免成為對抗武器 政治人物慎勿濫用

罷免回歸正常

基隆市長謝國樑的罷免投票，即將在 13 日星期天舉行，藍綠兩邊都高度動員，深怕這次罷免的勝敗，會變成導致自己陣營遭到罷免戰的開始。單一個基隆市市長的罷免，怎麼會變成藍綠對峙的前哨站呢？從這邊就能看出，台灣的藍綠對抗已經到了瀕臨失控的邊緣。

罷免勞民傷財

罷免是人民的權利，但是不得不承認，在台灣要發動罷免門檻並不高，如此勢必讓正反兩方陷入對峙跟政治口水當中。現在不管是在綠或藍營的同溫層當中，都有各自流傳一份統計，列出誰是最可能被罷免的國民黨或民進黨立委名單。不可諱言，只要是名列在上的藍綠立委幾乎都笑不出來，因為在選舉時是相對多數獲勝，可能勝選領先票數並不多，因此很容易造成敵對陣營

鎖定狙擊。罷免工程不是免費天上掉下來，每一筆支出都來自於人民荷包。基隆市統計罷免投票，各項經費初估約需要 2400 萬元。過去投票總統、立委或市長、市議員、里長的投票，雖然有 2 種或 3 種不同選票，也只要大概 3 千萬元。但是一次罷免就要 2400 萬，就能看出來，因為在選舉時是相對多數獲勝，可能勝選領先票數並不多，因此很容易造成敵對陣營

樣花掉了。政治人物要自守

謝國樑這次遭遇罷免，也是因為他在施政上造成不少爭議。像當初說當選後要免費送基隆市青年五萬部 Gogoro，最後因預算不足，只能補助不特定電動機車四萬元給青年。這個政見的落差大，因為民眾反應很熱烈，沒想到最後卻因為預算爆增不得不降低標準。

還有基隆東岸商場爭議，用非常暴力的方式由警方破門，又在產權還有爭議的時候，馬上與另外的百貨集團簽訂 20 年的營運契約。都有太多引人爭議或疑竇的地方，如果縣市首長可以隨意動用警察遂行政策，那也未免太過取巧，更是对珍貴警力的濫用。謝國樑有豐富的從政經驗，更對媒體操作十分熟悉，這些錯誤都應該避免。

無論如何，罷免投票已經勢在必行。但政治人物不應該隨意利用選舉制度，當作對抗的武器。因為每個手段都牽涉到百姓的荷包，更牽涉到許多工作人員，還有在過程當中的政治對抗，都會讓台灣的政治資源消耗在這些無謂的抗爭中。希望這樣的罷免越少越好，政治人物謹慎自守，防止遭到罷免，百姓也不需要花費額外的時間，參與這些罷免投票。讓罷免制度回歸正常，才合乎民主政治的精神。

不等政院版《財劃法》 藍召委決本會期修法

藍委陳玉珍指出，《財劃法》多年未修法不能再等；學者黃耀輝也同意說，這段時間中央多收地方 10 兆元。

【本報記者呂翔禾台北報導】「《財劃法》已經 25 年未修法，不能再等了！」國民黨財委會召委陳玉珍 7 日表示，要在這個會期完成立法、修改中央與地方財政分配比例。學者黃耀輝同意說，中央 25 年來已經多拿 10 兆元，盼修法讓地方有更充足預算。不過財政部長莊翠雲仍表示，倉促修法恐改變財政秩序，對國家長遠發展不利。



▲7 日的《財政收支劃分法修正草案》公聽會上，藍委陳玉珍、學者黃耀輝與地方縣市代表等都呼籲儘速修正《財劃法》。(直播截圖)

本會期盼完成修法

立法院 7 日召開《財政收支劃分法修正草案》公聽會上邀請立委、縣市政府及專家學者共同討論，陳玉珍在公聽會開始時就致詞說，上個會期同黨召委羅明才曾召開過公聽會，但後續沒有下文，希望《財政收支劃分法》本會期就能進入實質修法程序，解決中央與地方數十年來沒有解決的財政分配問題。

系黃耀輝發言表示，中央政府廢省前淨收入占比 57%，但廢省後暴增到 75%，而且中央收入占比是已經扣掉給地方的補助款，還有 75% 收入，因此未來不能以此為原因減少補助款，25 年中央已多拿 10 兆元。他強調，財政部都把修法卡關係給地方沒共識，繼續下去未來恐怕未來 30 年都不會再修法。

較窮縣市應該多分

「《財劃法》已經 25 年未修，現在修法怎麼叫求快？」他不滿指出，財政部故意沒把餅做大，在分配公式讓地方互打，當然沒有共識，建議可按照國民黨分配公式：一、人人平等，67% 按人口數分配，新北市人口最多，但讓利給離島縣市；二、保障人口少的縣市，11% 平均

配；三、窮者多分，15% 優先分配給 16 縣市；四、保障鄉鎮市，4% 分給鄉鎮市。會中，基隆市代表發言建議，應擴大中央統籌分配款規模，提升地方自主性，且應確保統籌分配稅額及一般補助款分配金額不低於修正施行前一年度的金額；金門縣代表則說，金門 2023 年已經停辦 23 項重大建設計畫、102 億，還負擔金門大

橋 50 億工程費，還有後續管理維護費用，盼修法加重離島基礎建設的財源分配。

分配係數仍有歧異？

對此，莊翠雲回應說，8、9 月曾召開兩次公聽會，邀請地

方政府與專家學者一起討論，但在權重配置、係數調整上仍有分歧，相關調整影響層面廣，不是一次就能完成，財政劃分調整必須審慎規劃，考慮地方財政同時，中央財政也要維持一定韌性。

交通事故死傷減百人 交通部肯定台中市

【本報記者呂翔禾台北報導】「台中過去僅改善 4 處路口，如今已改善到 32 處，且死亡人數大幅減少，值得肯定！」交通部長陳世凱 7 日會報行人道安狀況時指出，台中後續改善道安相當積極，台中後續改善道安相當積極，讓道安死亡人數下降不少。不過桃園與新竹市道安死亡與行人死亡分別增加 34 人與 10 人，交通部官員表示，有請這些縣市進行會報、要求改善。

是增加最多 19 人、台中市減少 24 人最多。針對路口改善，1 到 9 月預期改善 4 百處路口，全台有 435 處已經改善，希望全年改善 799 處路口；省道改善 500 處，目前已經完成 889 處，今年預計要改善 2 千處；校園周邊道路工程改善 49 處，今年預計要改善 230 處。

台中後續有改善道安

針對本報記者詢問說，先前立法院交委會多位立委質疑台中市改善交通事故死亡效果差，且曾發生客運撞擊女學生身亡的事件，但該客運仍獲優良評鑑等，但如今台中死亡人數減少最多、路口也改善多處，能否說明台中改善的狀況？陳世凱表示，台中先前雖發生過不幸事件，但後續在客運業者再教育上落實的很徹底。

6、7 月事故回溫

路政及道安司司長黃運貴表示，1 到 7 月交通事故死亡人數 1687 人，比去年同期下降 102 人 (5.7%)，機車死亡減少 80 人，但以 7 月來說，機車事故死亡比去年同期增加 43 人，高齡者增加 14 人。另外，6、7 月交通事故中，主要還是 65 到 74 歲高齡者占多數 28%、75 到 84 歲占比 15%。

以各縣市來看，桃園 1 到 7 月死亡 166 人，比去年增加 34 人最多，台中 175 人減少 26 人、彰化 122 人減少 18 人、花蓮 27 人比去年減少 23 人；行人死亡部分，新竹市多 10 人，機車死亡部分，桃園也

「肯定台中市積極改善道安！」陳世凱強調，台中市 1 到 6 月路口改善僅 4 處，但如今已經改善 32 處，將相關數據上網公告除了讓外界有監督力道外，也提醒並讓各地方政府互相比較，盼能儘速改善道安。

綠盼加入美供應鏈 藍：兼顧自主研發

【本報記者呂翔禾台北報導】「美國已經打造無人機非紅供應鏈，台灣廠商要更注重資安！」民進黨立委羅美玲 7 日質詢國防部長顧立雄時指出，美方要打造非紅供應鏈，但漢翔公司近日卻有洩密事件，資安應跟上美國標準，顧立雄表示，有跟美國反應；但國民黨立委馬文君質疑，國家自主研發無人機至今未獲訂單，應優先採購國產無人機。



▲立委針對無人機產業看法不同，綠委羅美玲盼積極加入美方供應鏈，藍委馬文君 (圖) 則提醒不要偏廢國內自主研發。(Photo by 呂翔禾/台灣醒報)

在台設立資安認證

羅美玲表示，美國推動無人機產業去紅供應鏈，我國產業鏈是否有機會？顧立雄表示，無人機目前多由中國製造，零組件便宜是優勢，相關廠商都在思考如何降低成本，政府也在看無人機或無人艇能否打入市場，美國有推動政策，台灣思考的是如何融入，就初步合作來說結果不錯。

好資安！」羅美玲說，近日漢翔公司發生洩密事件，雖然外洩內容沒有洩露機密資料，但也違反保密協定，漢翔公司因此遭罰 100 萬，若未來要與美國加強合作，是否應該加強資安、加入美國的 CMMC 驗證？顧立雄表示，認證需要高費用，有跟美國反應，看能否在台設立認證機構。

不要偏廢國內無人機

羅美玲呼籲，若認證談判持續卡關，應儘速尋找替代方案。但馬文君認為，除了加強進入美國產業鏈，也不能偏廢台灣自己的無人機，她舉例說，騰雲、銳鳶、紅雀等無人機及巡航飛彈等都是歷年投入大量國防預算科研，逐步形成目前已獲軍種認可、技術成熟且具備戰力的無人機系統，但卻因為

預算排擠而未獲得國防部量產訂單。

「中科院是否與國內無人機廠商解約？」馬文君質疑，不發展國內自主研發無人機，卻要加入美國尚未完全成形的產業鏈，未來還可能幫忙代工後要高價買回自己代工的無人機。顧立雄回應說，沒有要停掉國內自主研發的計畫，中科院院長李世強則說，會再評估國軍的需求，再向廠商下訂單。

積極催促美國軍購

馬文君最後再呼籲，卡特智庫 9 月報告指出，我方軍購仍有 205 億美元尚未到齊，包括傳統武器 108 億、不對稱戰力 70 億與彈藥 26 億，最新的 F-16V 第一架號稱今年第三季要來也沒有來，在美國已經預想解放軍 2027 年前恐攻台，國防部應積極催促美方軍購，顧立雄表示，會爭取 F-16V 年底來、2026 年底交貨完。



▲交通部 7 日公布行人道安改善成果，桃園與新竹死亡人數新增最多，台中死亡人數減少最多。(Photo by 呂翔禾/台灣醒報)

▼環境部7日召開第6次碳費費率委員會，公布一般費率訂為每噸碳新台幣300元，優惠費率A、B分別為50元、100元；預定2025年5月底前試申辦，2026年正式收費。(中央社)



碳費敲定每噸300元 自主減量最低收50元

環境部指出，根據企業減碳程度大小，可採用每噸50元的方案A，或是100元的方案B。

【本報記者呂翔禾台北報導】千呼萬喚的碳費費率終於出爐，起徵價每公噸碳排300元！環境部7日召開第6次碳費費率審議會後，敲定一般碳費每噸300元，若企業積極減碳，按照減碳程度可適用A方案50元或B方案100元。環團希望一般費用從50元起徵，商業團體擔心台灣無歐盟碳邊境機制，恐衝擊產業。

對此，地球公民基金會、綠色公民行動聯盟等7個環團發表聯合聲明指出，除了一般費率與優惠費率，高碳洩漏風險產業碳費折價後僅20元及10元，甚至比茶葉蛋還低，對於如此低廉的價格他們表示強烈抗議，認為環境部聯手經濟部、工商業團體迴避討論碳排放對環境、社會造成的損害，刻意忽略母法要求的排放者責任。

減碳愈多費率愈少

環境部指出，本次會議考量

總體經濟、物價水準(CPI)及個別產業的衝擊影響等因素，多數委員建議我國碳費徵收費率(草案)：一般費率為300元/公噸，對應技術標準指定目標之優惠費率B為100元/公噸，若進一步選擇國際減碳最高標準之行業別指定目標，其則可適用更優惠的費率A方案為50元/公噸。

「B方案是參考國際標準與產業衝擊評估而來。」環境部指出，優惠費率B是參考日本(約64.7元/公噸)及新加坡(116.5元/公噸)的碳稅起徵價格區間，與考量產業層級衝擊影響評估結果(對行業毛利率影響不超過10%以上為原則)，建議優惠費率B起徵價格訂為100元/公噸。

環團盼提高費率減碳

對於碳費意見，工總常務理事江啟靖表示，不反對接軌國際，但碳費只有台灣有，而台灣沒有台版CBAM(歐盟碳邊境調整機制)，勢必會對台灣產業衝擊非常大。(中央社)



▲總常務理事江啟靖表示，不反對接軌國際，但碳費只有台灣有，而台灣沒有台版CBAM(歐盟碳邊境調整機制)，勢必會對台灣產業衝擊非常大。(中央社)

灣也沒有台版CBAM(歐盟碳邊境調整機制)，因此沒辦法對國外進口高碳排的產品課稅，勢必會對台灣產業衝擊非常大。

他指出，中國、日本與南韓的碳定價並不高，盼政府能更積極思考配套措施、要做到什麼程度才能享優惠。

▼環團發表聯合聲明表示強烈抗議，認為環境部聯手經濟部、工商業團體迴避討論碳排放對環境、社會造成的損害，刻意忽略母法要求的排放者責任。圖為9月10日高雄林園工業區一景。(中央社)



206 團體聯合發函 籲禁止所有加味菸！

【本報記者游清淵台北報導】台灣拒菸聯盟除原本173個團體，再加入全國幼教家長聯合總會、新北市家長聯盟、杏陵醫學基金會、高雄市偏鄉與弱勢教育關懷協會等33個團體，共206個團體聯合發函建議衛福部將公告修訂為「除菸草原味以外的菸品」，還誤解WHO「降低菸品吸引力，要限制菸草口味」，其基本方式是「禁止包括『味道、氣味及其他感官屬性』」，另外，可加入一份「不受限制的」此類化合物清單，以便在新的科學見解需要新增化合物時，能夠進行調整。

政府預告訂定「菸品禁止使用之添加物」草案之公告，將於今日(10/7)預告期滿。由於加味菸是在菸品中添加各種口味而產生不同風味口感，以降低菸草味並增加風味，藉以吸引青少年及女性。

台灣拒菸聯盟等206個團體聯合並分別發文，請衛福部回歸《菸害防制法》修法意旨和立法院朝野黨團協商決議，真正效法歐盟法令並依照WHO「禁止除菸草原味以外之加味菸品」原則，同時遵照《菸害防制法》規定「自本法公布後1個月內施行」，而非無限拖延後，又再放寬給予菸商18個月的緩衝期。

官員取巧 誤解 WHO

衛福部於112年3月菸害防制法施行之際，提出預告禁止「花香、果香、巧克力及薄荷」4大類口味添加物，連其公布菸商最常添加的前10種口味都涵蓋不了，被質疑後表示將再議，結果拖延16個月後，於今(113)年父親節再次預告竟將「禁口味添加物」變成「禁27種添加物成分」。

如此不但為菸商加味菸品再大開方便之門，官員甚至誤解WHO意見，並與其稱多次諮詢的歐盟、美國作法背道而馳，而在備受質疑時又對立委與媒體說：「禁止添加物成分」是跟進美國、歐盟現況。

「台灣拒菸聯盟」對此結果感到震驚，除向立法院三黨黨

團及提出「健康台灣」的賴清德總統陳情，更於預告期滿前聯合發文，提出具體建議。

台灣拒菸聯盟指出，衛福部稱與歐盟及美國召開會議討論，但衛福部不依照歐盟「2014/40/EU」指令「禁止除菸草原味以外的菸品」，還誤解WHO「降低菸品吸引力，要限制菸草口味」，其基本方式是「禁止包括『味道、氣味及其他感官屬性』」，另外，可加入一份「不受限制的」此類化合物清單，以便在新的科學見解需要新增化合物時，能夠進行調整。

學者：負面表列開巧門

中研院法律學研究所副研究員吳全峰指出，美國FD&C Act自2009年，便依據加味菸危害之實證研究，制定禁止加味菸規定，廣泛禁止菸品成分(包括煙霧)或組成(包括菸草、菸紙或濾嘴)存在任何人工或天然風味、草藥或香料(菸草味或薄荷味除外，但近來已提出修法禁止薄荷味)。

故美國禁止加味菸規範係採全面禁止風味之立法方式，法條所例示不得添加之風味亦是採「不受限制的」規範，納入(但不限於)草莓、葡萄、柳橙、丁香、肉桂、鳳梨、香草、椰子、甘草、可可亞、巧克力、櫻桃或咖啡等口味，以達到「全面禁止」加味菸之政策目的，排除加味菸作為增加菸品吸引力手段(尤其是對青少年)之負面影響。

台灣拒菸聯盟強調，今政府僅以負面表列方式列出禁用添加物清單，也就是不在清單上的都能使用，等於是大大放寬菸商的權利，根本無法有效達成全面禁止加味菸、排除菸品吸引力之菸害防制政策目的，且與歐盟、美國及WHO的菸害防制方向明顯抵觸。呼籲衛福部及時懸崖勒馬改正公告，確實保障年輕人健康。

漲電價影響台鐵票價？ 陳世凱要求節能

【本報記者呂翔禾台北報導】「台鐵若積極採用經濟部節能方案，漲電價的成本可能不會加到票價上！」針對媒體詢問漲電價是否會影響台鐵票價，交通部長陳世凱並未直接回答，僅表示會要求台鐵積極採用經濟部的深度節能方案。針對台鐵票價的最終方案，陳世凱表示尚未確定，漲電費有可能會補貼，也可能就是漲票價因應。

台鐵電費支出增3億元

台鐵近日指出，因應電價調漲成本增加新台幣2億到3億元，因此將重新計算應調漲的票價額度，預計10月22日送董事會討論。經濟部次長何晉滄7日聯訪時表示，目的事業主管機關可評估編列預算，或許可讓價格凍漲，或建議減免優惠。

由於台鐵票價29年沒有變動，在台鐵改制前，學者專家多次呼籲台鐵票價應回到合理



▲被問到漲電價是否會影響台鐵票價，陳世凱僅表示，希望台鐵優先採用節能方案。(中央社)

機制，今年初台鐵完成公司化後，持續積極研議，依規定可依投資報酬率3%到5%計算。

先節約再漲價

依據台鐵按區間車基本費率每人每公里1.46元(含稅)，用3%投報率試算平均調幅，調漲後基本費率每公里1.98元，平均調幅35.6%，再以遞遠遞減

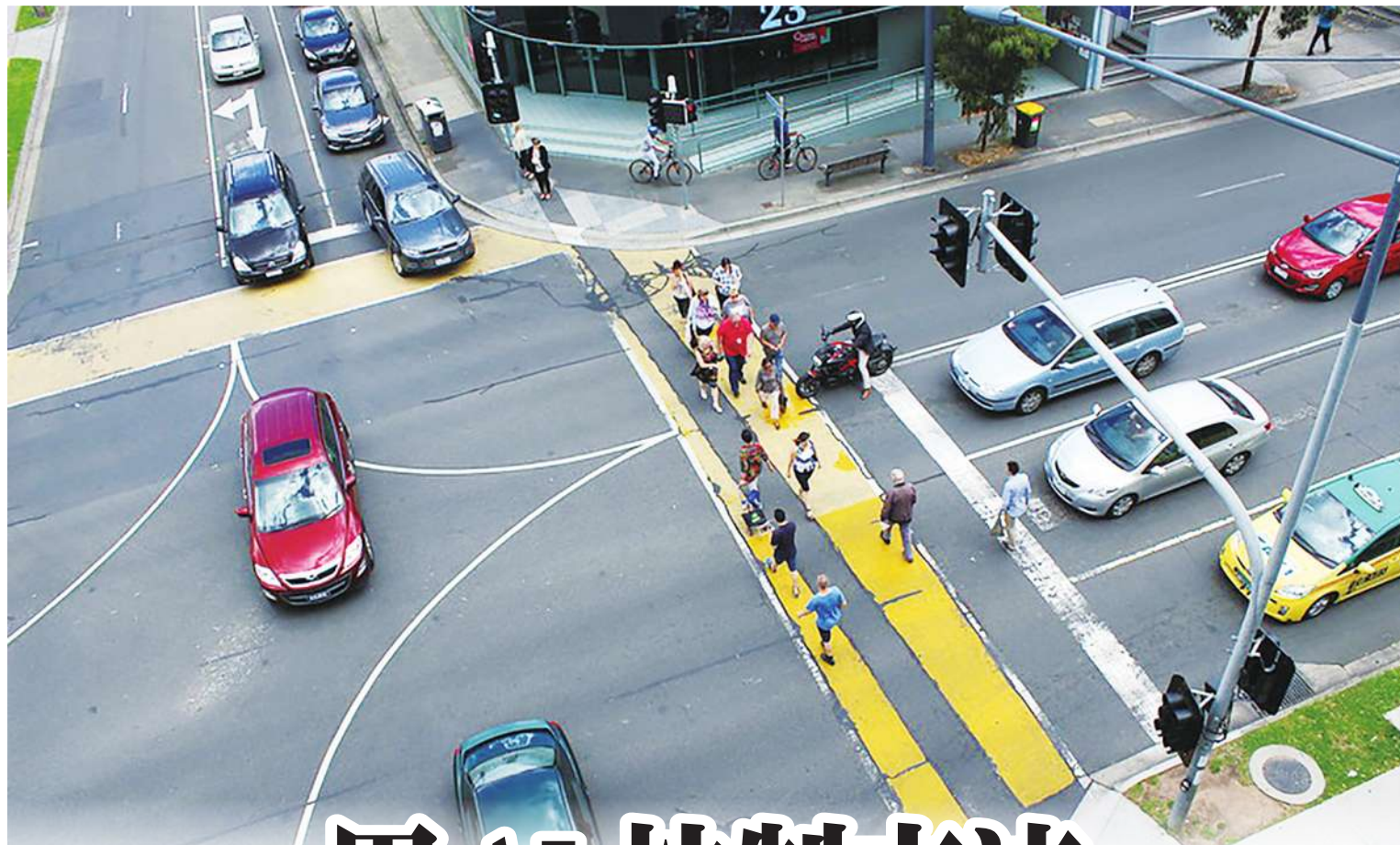
方式，計算不同距離漲幅，原則上短途漲幅最多，長途漲幅最小。

對此，陳世凱在出席道安記者會時表示，票價調整方案還在討論中，成本的變動有可能影響票價，但他有跟台鐵董事長杜微溝通，由於台鐵公司是用電大戶，而經濟部目前有輔導企業深度節能的方案，若台鐵可以儘速採用，接受經濟部

輔導，不只會影響到台鐵票價，還有望讓台鐵營運成本降低。

但他又說，台鐵尚未決定如何處理票價方案，有可能由交通部補貼電費，也可能由漲票價來貼補漲幅，但陳世凱希望台鐵可以優先考慮節能方案，趁經濟部還有推動相關方案時申請輔導。

▼NoTraffic 在路口使用 AI 智慧調控車流。(Photo by Philip Mallis on Flickr used under Creative Commons license)



用 AI 控制車流 美國路口少塞車又減碳

【本報記者莊瑞萌綜合報導】人工智慧 (AI) 協助市區交通更加順暢。以色列一家新創公司在十字路口利用 AI 偵測車流與行人，大幅降低塞車時間高達 5 成以上。目前美國加州與佛羅里達州等多個地方已開始採用這項技術，藉此打造一個更安全的交通路口。

以色列一家新創公司在十字路口利用 AI 偵測車流與行人，大幅降低塞車時間高達 5 成以上。

客車、公車、行人、單車、機車等等，之後 AI 會引導交通流量達到快速且安全地移動，藉此大幅減少車主塞車的時間。

隨著車輛越來越電腦化，這套新系統可直接與駕駛溝通，例如提醒可能在盲區的行人即將出現在車子前面。另一項該系統的安全功能則是判斷是否有車輛闖紅燈，一旦發生，便可提醒附近的駕駛、同時變換該十字路口的號誌為紅燈，防止相撞意外發生。

AI 控制並與駕駛對話

據《基督教廣播網》報導，新創公司 NoTraffic 能將感測器安裝在十字路口並透過 AI 控制路上交通動向，該公司執行長克萊斯勒表示，AI 會偵測十字路口的任何移動，「包括小



克萊斯勒指出，「70% 的死亡是發生在事故發生後的第一小時內。因此，我們節省的第一分鐘，從偵測事件到優先派遣救護人員前往現場，再從現場到附近的醫院，實際上都在挽救生命。」

目前佛州、亞利桑那、德州與加州等地都已使用該系統，NoTraffic 發現其系統可將中型城市塞車時間減少高達 50% 以上，相當於每年減少約 2 萬 6 千噸的二氧化碳排放，約等於 5,700 輛汽車造成的污染。

德州城市路口將智慧化

據《耶路撒冷郵報》報導，根據 NoTraffic 與德州舒格蘭市簽訂的 300 萬美元合約，該公司將在當地 92 個路口安裝系統，該市過去十年人口成長超過 40%，來到 12 萬人。

NoTraffic 將現有的紅綠燈變成智慧型紅綠燈，利用鏡頭與其他感測器，根據當前交通狀況與主管機關設定的優先權變換燈號，而不是現有紅綠燈的固定程式，其目的是為了防止沒有車輛的車道卻出現綠燈，浪費寶貴的路口時間。



全球 610 種鳥類滅絕 憂生態系統遭破壞

【本報記者莊宇欽綜合報導】全球超過 600 種鳥類滅絕，大多數原因是由人類造成！一項研究指出，過去 13 萬年間共有 610 種鳥類慘遭滅絕，導致生態系統面臨嚴重危機，未來鳥類滅絕恐將愈演愈烈。專家呼籲，人類必須意識到物種滅絕對生態環境的影響，而已滅絕的物種也有研究價值，以避免未來更嚴重的大滅絕事件發生。

對生態環境的重要性，包括傳播種子、消耗昆蟲、清除屍體和授粉等，如今隨著鳥類物種的消失，生態系統也面臨嚴重危機。

據統計，多數有紀錄的鳥類滅絕事件都發生在島嶼上，與世隔絕的環境和活動面積的減少，使牠們的生存條件受到威脅。另外，人類狩獵也是造成滅絕事件的重要因素，而未來最大的變數則是氣候變遷的影響。

610 種鳥類滅絕

《路透社》報導，一項由伯明翰大學和倫敦帝國學院發布的研究顯示，過去 13 萬年間共有 610 種鳥類慘遭滅絕，其中與人類在全球迅速蔓延有關，這場鳥類危機恐將愈演愈烈。



重視物種保育行動

《Earth.com》指出，過往 610 種鳥類滅絕顯示出 30 億年來的獨特演化歷史，並使全球鳥類功能多樣性減少 7%，而這數字可能大大低估了鳥類滅絕的實際數量，一些消失的物種的骨骼遺骸仍有待發現。



▲過去 13 萬年間共有 610 種鳥類慘遭滅絕，導致生態系統面臨嚴重危機。圖為 17 世紀末遭人類滅絕的渡渡鳥。(Photo on Pixabay)

地球上目前仍有約 11000 種鳥類，然而，研究人員預估未來兩個世紀內，將有超過 1000 個物種滅絕。伯明翰大學生態學家馬修斯強調，無論真實數字為何，過去 5 萬年絕大多數的滅絕事件都是人類行為造成的。

倫敦帝國學院教授托拜厄斯則表示，未來有更多物種可能會消失，人類必須意識到物種滅絕對生態環境的影響，針對已滅絕物種也要有更多研究，才有助於物種保育行動帶來更大的貢獻。

不願與西方對抗 中國對俄、朝仍警戒

【本報記者呂翔禾綜合報導】北韓與俄羅斯因俄烏戰爭的武器合作，關係達到史上最佳，兩國甚至簽訂軍事互助協定，若兩國有一國被攻擊，另一國可出手援助。但中國在經濟面臨困難下，不願與朝、俄關係綁死，仍想保持與西方和東亞鄰國的貿易交流。

兩國於 1949 年即建交，中朝關係被外界形容為「唇亡齒寒」，也讓中國至今持續避開聯合國對北韓制裁，且是北韓最大的貿易夥伴與援助提供者，讓北韓得以繼續與南韓對峙，作為箝制美國在東亞勢力擴張的重要國家。北韓至今仍因為發展核武，受到美國與聯合國的進出口與金融制裁。

中朝關係唇亡齒寒

根據《美聯社》報導，中國與北朝鮮 6 日慶祝建交 75 年，北朝鮮領導人金正恩對中國國家主席習近平發出賀電表示，將與中國加固邦誼，讓雙方長年的合作關係得以延續。習近平則表示，中國希望與北朝鮮共同推動社會主義的進一步合作。

習近平 5 年未訪朝

但《美聯社》分析，中朝關係雖佳，中、俄關係也不差，但中國因為國內經濟持續衰退，不希望中、俄與朝完全形成鐵三角，尤其在俄羅斯與朝鮮因都受到西方制裁，加強在武器、先進衛星與導彈科技的合作，甚至簽訂軍事協定，兩國若有一方受到襲擊，另一方



▲中朝建交 75 周年，但中國對於北朝鮮與俄羅斯強化軍事連結仍保有戒心。(中央社)

可出手援助，在不願與世界完全作對下，中國並未加入朝、俄的軍事聯盟。

《南華早報》提到，俄羅斯總統普丁與習近平近年來都較少出國訪問，但普丁在 6 月罕見出國訪問北朝鮮，習近平上次訪問北朝鮮是 2019 年，4 月中央政治局常委、排行第 3 的趙樂際訪問平壤，是中國 5 年來訪問北朝鮮最高層級的官員。《南華》也認為，北京對於俄羅斯與北朝鮮加強連結仍保有戒心。

中國援助未到 馬爾地夫找印度要錢

【本報記者呂翔禾綜合報導】原本親中的馬爾地夫總統姆祖決定大轉彎，重回印度懷抱！他於 6 日啟程訪問印度的 5 天行程。姆祖原本在選舉中反對印度介入馬爾地夫政局，並要求印度駐軍撤離，但由於中國的經援與發展計畫持續未到，讓姆祖態度大轉彎；馬爾地夫位於印度洋，是印度的傳統勢力範圍，但近年中國積極擴張，讓印度如芒刺在背。

機，但姆祖並不打算找 IMF 援助，外媒推測是希望避免嚴苛的財政紀律改革。印度過去已給過馬爾地夫 14 億美元的援助，協助發展與興建基礎設施，但馬爾地夫也有不滿依賴印度的聲音。

要與印度重修舊好

根據《英國廣播公司》報導，馬爾地夫目前正面臨嚴重的經濟危機，由於該國外債累累，外匯存底僅剩下 4.4 億美元，只夠再撐 1.5 個月，因此姆祖出訪印度前信誓旦旦地指出，相信印度會提供金援，讓馬爾地夫渡過難關。他也指出，期待透過對話與交流，減緩與印度過去的矛盾。



被媒體追問他過去反印度的政策，他僅回答說，會透過交流弭平分歧。雖然馬爾地夫面臨嚴重的外匯存底危

中國援助未到位

打著反印牌的姆祖因此在 2023 年當選，《路透社》提到，他還讓印度原有的 80 名駐軍於 5 月撤離馬爾地夫，並取消執行與印度長期合作的水資源調查計畫。不過在印度的堅持下，雙方妥協為讓印度的技術人員留下。姆祖在上任後先訪問的也是土耳其與中國，而非最近的印度，顯見其當初想擺脫印度控制的決心。

由於馬爾地夫位於印度洋與阿拉伯海交界處，是印度的傳統勢力範圍，但近年來中國海軍的積極擴張，讓印度也感到擔心，國際關注馬爾地夫在中國與印度之間的態度搖擺。



▲原本親中的馬爾地夫總統姆祖，近日將訪問印度尋求援助。圖為姆祖（右起）與印度外交部長蘇傑生。(Photo: Sushant Kumar via X)

七位鐵路人的回憶 鐵道故事多

透過七位鐵道職人的工作記憶與精彩人生，一覽臺灣鐵道的業務縮影，以及豐富的文化面貌與職人精神。

■ 國家鐵道博物館籌備處

在研究歷史的過程當中，人們往往追求一個客觀的事實陳述，我們也可能會用非常多的事證或人證，來尋找一個客觀的事實。然而，這世上很難有真正「絕對的客觀」，我們只能經由不斷的辯證與交叉比對，來獲得一個「相對客觀」的歷史事實。

在追求客觀歷史事實陳述的過程中，勢必會有許多的人為參與，而只要牽涉到人，就會有不同的人為介入，以及不一樣的觀點與看法，甚至有些人在當中還可能扮演著關鍵性的角色。

這些記憶，不一定會出現在我們普遍認知的正式官方紀錄裡。因此，口述歷史、日記這些屬於個人記憶的史料，也就成為一種可以拿來與客觀歷史事證交叉比對的素材。

訪談七位鐵道人物

鐵道博物館籌備處從成立以來，對於這些日漸凋零的鐵道從業人員口述歷史一直相當重視，而這次能夠在研究典藏組的全力投入之下，完成了七位不同崗位的鐵道職人口述訪談，堪稱是一個非常重要的里程碑。

這次訪談的七位鐵道人物，他們的年紀分布在八十到九十幾歲的年齡層，可貴的是，他們受訪當下還能清楚表達各自的鐵道人生以及工作過程的點滴，確實是非常重要的史料。

此外，這七位鐵道從業人員都分散在不同的專業領域，從機務的修車到開火車的司機員，也有運務方面的站長，以及餐旅總所開發便當附業的高階人員，甚至還有參與鐵道兵團的鐵道軍事人員，相當豐富。

冥冥之中的關聯

乍看之下，這七位鐵道相關職人的工作好像各自獨立、互不干涉，但經過全面性的閱讀之後，卻意外發現他們在冥冥之中有著彼此的關聯。或許是因為他們經歷過共同的時代，站在相同的時空舞臺上，而讓我們得以運用這些口述內容，來補足歷史事件的不同觀點。

像是在簡清期老站長的描述中，就會特別提到他對鐵路局內部人際網絡的觀察。他指出，臺鐵的派系除了閩南、客家以外，還有非常關鍵的外省族群，再分出很多派系，那是因為當時政府把鐵路局的職務視為退伍軍人的出路之一，他們進入鐵路局之後，再被安插進各個不同的職位裡。

這個情況不只在運務出現，也發生在機務。例如鄭萬經前輩的回憶，也有提到他們曾經的廠長，是因為上校升少將沒有缺額，才被派到臺北機廠任職。這些軍人進到臺鐵之後，升遷的速度經常比在臺鐵工作多年的職員還要來得快。類似

發到鐵道兵團服役。

他的回憶和王景標先生類似，在臺北南機場的鐵道運輸營本部，下轄運務、機務與工務連，而鐵道兵需要學習列車的調度與摘掛，所以曾在臺鐵擔任副站長的簡清期老先生就被指派擔任講師，教導其他的鐵道兵

乍看之下，這七位鐵道相關職人的工作好像各自獨立、互不干涉，但經過全面性的閱讀之後，卻意外發現他們在冥冥之中有著彼此的關聯。

這樣的抱怨，在當時臺鐵的各級員工之間其實相當普遍。

撤退來臺的鐵道兵

由於戰後兩岸對峙的狀態，當年從中國大陸撤退來臺的鐵道兵團，也一樣延續到臺灣。本次口述訪談的王景標先生，就是一位從大陸時期就進入國軍鐵道兵團，然後一路到臺灣來的代表人物。

他對於鐵道兵來臺後的任務以及組織的演變，有非常詳盡的描述，能夠幫助我們掌握 1950 至 1970 年代間，中華民國在臺灣的鐵道兵團運作狀況。在他的回憶裡，鐵道兵團的主要營部是駐紮在臺北的南機場，一直到 1971 年才從臺北搬遷到臺中清泉崗的北大營區。

其中，鐵道兵的四個連在工作方面各有劃分，例如運務連主要是以駕駛火車跟調度運輸為主，機務連則是修理火車，而工務連負責軌道養護，至於營部連則主要負責站務工作。這些鐵道兵團的國軍，為了能夠充分了解鐵道運作狀況，也跟臺鐵有相當密切的合作，並派駐各地做相關的實習與訓練。

板橋站長簡清期

王景標先生也提到，鐵道兵會派駐在臺鐵沿線的重要區域，但有時鐵路局無法提供他們宿舍。他還記得在八堵時，臺鐵曾提供兩節客車供鐵道兵居住，其中一輛甚至是有上下兩層床舖的木造臥舖車，相當特別。而為了讓鐵道兵也能夠充分理解鐵道運轉的實務，他們也常到車輛調度室去實習火車調度。

關於鐵道兵的狀況，對照簡清期老站長的描述，也可以看到另一個面向。他 28 歲被徵召入伍，在這之前已經擔任過臺北車班的列車長，以及許多車站的副站長。當時國防部下令，有特殊專長的役男可以在新兵訓練中心申請特殊兵種，譬如說鐵道從業人員能夠申請擔任鐵道兵。所以他入伍之後，就被分

關於鐵路運轉規章的知識，這確實是相當有趣的一段。

臺北站長陳清標

簡清期老先生也和很多臺鐵人員一樣，都會提到自己在臺鐵局內的升遷情況相當坎坷。簡老先生擔任副站長的年資長達 25 年，他的許多同期或者晚輩都早已調升為站長或主任，但他還是副站長。

幸好在 1981 年元旦之後，他終於調任臺北站運轉主任一職，也曾在 1983 年改接總務主任，

鐵道兵擁有四個連，運務連主要是以駕駛火車跟調度運輸為主，機務連則是修理火車，而工務連負責軌道養護，至於營部連則主要負責站務工作。

他一直在臺北站服務到 1986 年底，而後接掌板橋站站長。他服務於臺北站的時候，正是鐵路電氣化、臺北車站仍在地表上的最後黃金時光。這段時間和他一起搭檔的，則是當年第一位本省籍的臺北站長陳清標。

陳清標在 1980 至 1982 年之間擔任臺北站長，當時西部幹線鐵路電氣化已經完成，伴隨著南港調車場的興建，整個臺北車站面目一新，站務運轉也有許多改變。

陳清標多項改革

在口述訪談裡，陳清標特別提到他在臺北站時期進行的多項改革措施，都是當時相當令人印象深刻的，例如在候車大廳安裝箱型冷氣，讓車站的環境更為舒適，以及在第一月臺設置通往天橋的電扶梯，方便旅客移動。

當時第一月臺停靠的是南下列車，從前站進入的南下旅客並沒有太大的動線問題，但是第二月臺是往北迴線的東部各級列車，觀光客要提拿的行李非常多，為了方便旅客上下，所以特別在第一月臺加裝能夠直上天橋的電扶梯，這真的是一個從旅客需求出發的重要改革措施。

此外，當時臺鐵逢年過節經

常一票難求，民眾排隊購票常發生糾紛。因此，陳清標首創「發號碼牌」的制度，讓購票流程更為公平。他也特別加強改良播音服務，希望旅客在清楚掌握乘車資訊的同時，也能聽到柔和的聲音。如果是經常出入臺北車站地下 1 樓的旅客，也許會注意到一面以大理石雕刻的書法，那是由書法家董陽孜揮毫所寫的〈禮運大同篇〉，它最初被放置在 1982 年落成的臺北車站第一月臺，而這正是陳清標於站長任內，為了營造車站人文特色的創舉。

鐵路地下化工程

1980 年代中期，臺北車站啟動鐵路地下化的改造工程。本次另一位口訪的主角鄒錦松先生，就是在 1985 年 5 月的地下化工程時期接任站長。但原本擔任臺鐵工會主任秘書的鄒錦松先生，對於高層安排他接任臺北站站長一職感到相當鬱卒，這不但和他原本的規劃不同，鐵路地下化的工程也會加重站長工作壓力，所以他最初也是千百個不願意。

但他也知道，接任臺北站站

長後，能認識更多人，有助於開拓人脈與事業，會比待在鐵路工會更有發展。後來也如鄒錦松所預想，他在臺北站站長之後，順利往上晉升為臺北運務段副段長及段長，甚至還擔任過貨運總所總經理、運務處長等高層職位。

淡水最後一班列車

鄒錦松擔任臺北站站長時，剛好迎來淡水線停駛的歷史時刻，《民生報》舉辦「淡水最後一班列車」的活動，正是在他任內執行。

至於 1988 年五一勞動節時，由臺鐵火車駕駛員聯誼會號召、動員了約 1,400 位的司機員在勞動節當天以不加班的方式集體休假，造成全臺火車大停駛的鐵路大罷工，鄒錦松則認為，此事可能是影響他離開臺北站站長一職的原因之一。

因為他曾在鐵路工會擔任主任秘書，工會幹部大多與他認識，所以才被臺鐵人二室懷疑他與罷工的「火聯會」有密切聯繫，暗中支持罷工行動，因此被打小報告。但這件事在郭約義前輩的回憶中，又有不同的面向。

依據他的回憶，1976 年他就曾與鄒錦松、洪耀歸一起到陽明山上的革命實踐研究院受訓



▲鐵路電氣化工程開始作實地測量情形。(中央社)

一個月，因為他是忠貞愛國的中國國民黨員，由此可見鐵路黨部與鐵路工會之間的密切關係。

火車駕駛聯誼會

出身臺鐵資深司機員的郭約義先生，剛好是在鄒錦松先生轉任臺北站站長之後，接下鄒先生原本臺鐵工會主任秘書的職務。郭約義的回憶提到，他是因協調 1988 年五一勞動節罷工有功，由鐵路黨部推薦他擔任鐵路工會理事長，他也特別強調「火車駕駛聯誼會」是在他擔任鐵路工會主任秘書任內主導成立的。

這個「火聯會」是由司機、司爐組成的聯誼組織，他們本來想要獨立成立自己的工會，但礙於當時政府規定一個企業只能成立一個工會，所以才改成立「火車駕駛聯誼會」，可見郭約義在火聯會的成立過程中，應該扮演了重要角色。

郭約義先生坦承，1988 年的這場罷工，上面壓，下面也壓，造成自己非常大的壓力，但資方的話不聽也不行，他也因為這項功績，被黨部推薦成為下一任的鐵路工會理事長。

臺鐵機務員工的差異

郭先生特別提到，當中的臺北機廠自成一格，不太偏鐵路工會這邊，因此他們也不願意去找這些人。從這裡多多少少能看到，雖然同屬於臺鐵機務部門，但修車與開火車的員工，確實有一些不一樣的認同與看法。

這些差異，更具體表現在一些工作經驗中，例如郭約義老先生講到，他當蒸汽火車駕駛的時候，看到水覺得很寶貴，畢竟蒸汽火車是燒煤吃水的，所以他對其他路線司機員在過橋的時候把水倒掉、進站再加以的行為感到相當不妥。但同樣一套蒸汽火車操作過程，更為資深的前輩鄒萬經老先生卻有不一樣的看法。

蒸汽火車的例子

他在訪談中說，蒸汽火車管線裡面堆積的水垢相當麻煩，水中石灰變多，水就會變硬，石灰會使鍋爐的熱傳導變差，所以他們以前都要在蒸汽火車的用水中加上蘇打，讓水軟化。後來他們曾經買了不會讓水結出石灰、形成水垢的藥劑，但行走一段時間之後，司爐到了橋邊就必須把水放掉，否則水太多反而無法加熱形成蒸汽，沒辦法產生足夠推力。

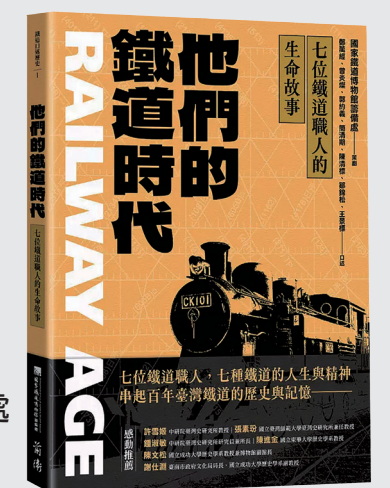
(字欽 / 輯)

《他們的鐵道時代：七位鐵道職人的生命故事》簡介

月臺上，多數人僅是鐵道的過客，但有另一群人，卻是一生與之緊密相連。這些人，有接受日治時期專業訓練，駕駛、維修蒸汽火車，改造客車，見證臺灣鐵路百年現代史的專家；也有見過大風大浪、致力服務旅客的大站站長們；還有創新鐵道餐飲，推出令人垂涎三尺、堪稱懷舊經典的「臺鐵便當」的餐旅總經理；以及隨國民政府來臺、特殊罕見的「鐵道兵團」。

本書作為國家鐵道博物館作者：國家鐵道博物館籌備處 出版社：前衛 出版日期：2024/09/04

籌備處「鐵道口述歷史」書系的首部作品，收錄了七位鐵道前輩珍貴的口述歷史，由「運務」、「站務」與「鐵道兵」視角，走進這些鐵道人們的生命經驗與工作現場。





◀ 倫敦壯觀的塔橋。(作者提供)

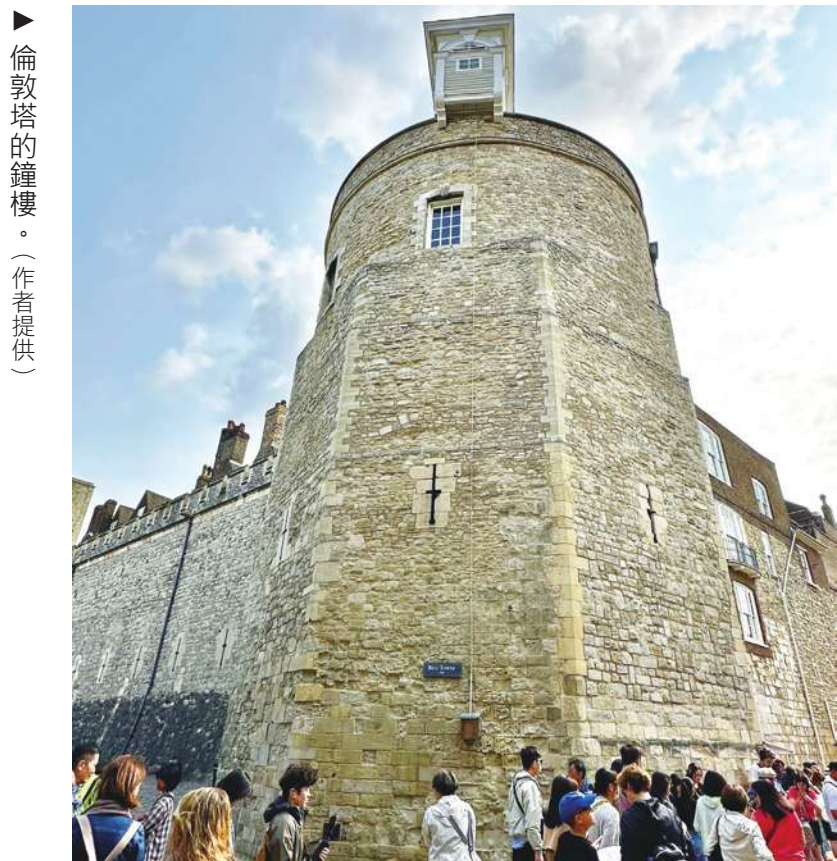
▼ 倫敦白金漢宮全景。(作者提供)



▲ 倫敦西敏寺。(作者提供)



▲ 倫敦眼景點。(作者提供)



▶ 倫敦塔的鐘樓。(作者提供)

沈醉在英倫美景

倫敦有四項世界遺產，分別為：倫敦塔；邱園；西敏宮、西敏寺和聖瑪格麗特教堂；以及格林威治歷史區。

■ 陳盛煊
(醫師)

1. 千年古都 - 英國首都倫敦

倫敦位於泰晤士河流域，於公元 50 年由羅馬人建立。2024 年人口為 9748 萬，為全英格蘭最大的都市，也是年旅遊人數最多的城市。

倫敦是一個全球都市，它在文藝、商業、教育、娛樂、時尚、金融、健康、媒體、專業服務、研究與開發、旅遊和交通方面都具有顯著的地位，同時還是全球主要金融中心之一。

四項世界遺產

倫敦有四項世界遺產，分別為：倫敦塔；邱園；西敏宮、西敏寺和聖瑪格麗特教堂；以及格林威治歷史區。其他著名景點包括白金漢宮、倫敦眼、聖保羅座堂、倫敦塔橋等。

倫敦亦是諸多博物館、畫廊、圖書館、體育運動及其他文化機構的所在地，包括大英博物館、國家美術館等，以及 40 家西區劇院。倫敦地鐵是全球最古老的地下鐵路網絡及第二長的地鐵系統。這一網絡中共有 270 個站點。

倫敦擁有 43 所大學，其高等教育機構密集度在全歐洲最高。許多全球領先的教育機構都位於倫敦。整體來說，倫敦絕對是一個值得前往探索旅遊的偉大城市。

2. 百年歷史的倫敦塔和塔橋

倫敦塔始建於 1066 年底，是諾曼征服英格蘭的產物。位於倫敦市中心泰晤士河北岸的一座城堡，其官方名稱是「女王陛下的宮殿及堡壘」(Her Majesty's Royal Palace and Fortress, The Tower of London)。

倫敦塔功能多

1000 多年來倫敦塔曾作為堡壘、軍械庫、國庫、鑄幣廠、宮殿、刑場、公共檔案辦公室、天文台、避難所和監獄，特別關押上層階級的囚犯。其中最著名的是英王亨利八世的安妮博林皇后，被冠上 18 項通姦叛國的罪名，最後在倫敦塔被斬首。

伊麗莎白一世在成為女王之前，因被其姊姊「血腥瑪麗」瑪麗一世懷疑參與反叛活動而被短暫在此囚禁。雖然從 1603 年開始王室已沒有使用，但在名義上，它至今仍是英國王室的宮殿之一。1988 年已被列入聯合國教科文組織世界文化遺產。

倫敦塔景點包括白塔、烏鴉、皇家珠寶館與城堡園區漫遊等，而鬼故事和殺戮事件也相當驚悚。白塔(White Tower)是倫敦塔最主要的建築，目前的主要用途已經轉型為武裝盔甲和兵器博物館。

皇家珠寶館驚奇

皇家珠寶館(The Crown Jewels)所在的滑鐵盧營房(Waterloo Block)則是由時任倫敦塔總管的威靈頓公爵整建的，裡面可以欣賞到聖愛德華皇冠、帝國皇冠、皇家戒指等，還有珍藏著皇室加冕典禮使用的珠寶，其中包含伊莉莎白二世女王在加冕時戴的鑲嵌著 2,800 多顆寶石的皇冠、權杖、皇球，另外，還有一顆傳說是全世界最大的 530 克拉南非巨鑽(Star of Africa)。而裡面最古老的是 12 世紀保留至今的加冕用聖勺。可惜禁止拍照。

根據傳統，倫敦塔(Tower of London)必須保持至少六隻烏鴉駐守。這個習俗源於一個古老的傳說，據說如果倫敦塔的烏鴉全部離開或死亡，英國王國和倫敦塔將會倒塌。為了保險起見，塔裡通常會飼養更多的烏鴉(一般是 7 至 8 隻)，以確保即使有一隻生病或死亡，還有足夠的烏鴉保持這個傳統。

塔橋景色壯麗

走出倫敦塔沿著美麗的泰晤士河觀賞有名的倫敦塔橋，其實這座橋就是以近倫敦塔而命名的。此橋建於 1886 年至 1894 年之間，是一座吊橋和活動橋的結合體，塔橋的兩座塔樓由一個上層人行道連接，遊客可以在上層欣賞到倫敦市的壯麗景色。當有大型船隻通過時，橋的中間部分會打開，讓船隻順利通行。

景色。當有大型船隻通過時，橋的中間部分會打開，讓船隻順利通行。

3. 世界上最著名的大英博物館

大英博物館(British Museum)成立於 1753 年，最早由 17-18 世紀的英國醫生暨自然歷史學家漢斯斯隆爵士(1660-1753)在去世前立下遺囑，將他所收藏的近 8 萬件珍貴物件全部捐贈給國家，由此奠定了大英博物館的基礎。它自 1759 年起正式對公眾開放，是世界上首個國家博物館，也是世界上規模最大的博物館之一。館內現有 800 多萬件藏品。

大英館藏多入場免費

今天，大英博物館已經成為全球最大的博物館之一，佔地超過 92000 平方公尺，然而，僅不到 1% 的整個藏品(約 50000 件物品)向公眾展示。博物館目前分為 10 個研究和專業館：古埃及和蘇丹館，希臘和羅馬館，亞洲館，非洲、大洋洲和美洲館，不列顛、歐洲和史前時期館，中東館，版畫和素描館，硬幣和紀念幣館，保護和科學研究館，圖書和檔案館。

由於時間的關係，這次只參觀了古埃及和蘇丹館，希臘和羅馬館，實在有點遺憾。大英博物館，入場免費。



◀▲ 大英博物館館藏。(作者提供)