

徐人壽與林則彬

陳樹曦回憶錄之四

● 陳樹曦（自由作家，中外雜誌社特約撰述委員）

徐人壽任鐵路局長

徐人壽係上海交大一九三四級土木工程系畢業，留美在麻省理工學院（MIT）獲得碩士學位。光復後來台，任基隆港務局長長達十八年之久。副局長章紹周（上海交大一九三三鐵路管理系畢業）港務長唐桐孫（上海交大商船系畢業）工務組長趙春官（與徐人壽同班）棧埠管理處長胡景粉（上海交大一九三五級鐵管系畢業）暨重要幹部等，多係交大同學。基隆港域不大，徐局長在十八年任內，將基隆港建設得井井有條，也趕上時代的要求，有貨櫃裝卸的設備（裝卸量也數度在全世界港口排名在前十名之內），也設置了五萬噸容量「散裝谷類」倉庫，對於谷類散裝船裝卸極為便利。他調任鐵路局長雖係平調，但鐵路局規模與業務，較港務局繁忙多了。接他任的是曾任海軍總司令部參謀長的曹開諫，曹與黎總司令玉璽同期，與交通處陳處長聲簧是國防研究院同期同學。以曹開諫來接基隆港務局長，也是很自然

的事。但徐局長自離開學校後，一天也沒有在鐵路服務過，叫他放棄經營十八年的港務局，是否情願？不得而知。但因鐵路局交大同學很多，他也相信大家會幫助他，所以，他到職以後，在人事方面，只換了一位總務處長，調他同班同學李孟暹接任（原工務處課長）。

徐局長就職後，對台鐵提出經營企業化、管理科學化、設備現代化、服務大眾化四個目標。同時，將客車坐臥兩用椅自七十二個減為五十六個，使間隔距離加寬，旅客坐或臥都感到較前舒適。民國五十二年（一九六三）四月一日起，將餐旅服務所升格為總所，與各處平行，以提高其職權與地位，俾能加強服務。又於民國五十三年（一九六四）十一月十七日，在東線也加開了特別快車，以便利東部的旅客。

視察韓國觀光事業

民國五十三年（一九六四）十月，大韓國際觀光公社總裁金一煥函請我國交通部派

員視察韓國觀光事業發展情形，以便加強兩國之聯繫與合作。我國同意組團前往，派由交通部次長費驊擔任領隊，團員為路政司長朱延光、海關總稅務司張申福、省觀光局長蔣廉儒、高雄港務局長李連揮、鐵路局副局長陳樹曦、基隆港務局棧埠管理處長胡景粉等一行七人，於十月廿五日下午搭乘華航班機，飛抵韓國金浦國際機場。韓國交通部次官親來接機，並鋪紅地毯以示歡迎。到達後，按照韓國國際觀光公社所排定的程序，先赴韓國國立墓地，向韓戰陣亡將士獻花致祭，後到塔旅館（Tower Hotel）赴韓國交通部次官的歡迎晚宴。

十月廿六日上午先拜訪大韓國際觀光公社總裁金一煥，聽取韓國國際觀光事業發展的情形，然後到韓國反共聯盟訪問，並參觀「勝共館」。中午由我駐韓大使唐縱招待午宴。下午訪問大韓航空公社，瞭解韓國空運發展情況。再赴鐵道廳，因韓國鐵路受韓戰影響較為落後，並未安排參觀與搭乘火車的項目，僅瞭解一下韓國鐵道的情形。晚由國

際觀光公社在華克山莊 (Walkerhill Hotel) 招待晚宴，並有「跳舞」餘興。座位為U字形，中有一舞者，跳古典舞，口含一磁碟，碟中放酒一杯，舞至主賓(費次長)前，背對主賓，反身向後彎至與桌面平，將酒獻與主賓，由費次長將酒杯取下，飲完酒，並將酒杯與一紅包放在盤內(完全照韓國風俗與規矩)。

飯後跳舞，大家跟著音樂，各有舞伴陪著跳舞，也不好拒絕不跳。張稅務司申福的舞伴，內裙常常會掉下來，必須到洗手間整理，張稅務司也只好送她去，大家都覺得好笑！韓國的主人也很欣賞我國的團員個個能應敷這一種場面。

廿七日上午赴「迎賓館」及「秘苑」參觀，「迎賓館」是招待國賓的地方，「秘苑」則是一個古老的花苑，在「秘苑」守門的人是一位穿古裝帶高帽的人。我們曾請他站在中間，照了一張紀念照片。當天下午飛往金山。

廿八日上午參觀釜山港口的設備及工作廠，中午田廠長在釜山海雲台極東旅館招待午餐。下午訪問釜山市市長及大韓海運公社，瞭解韓國海運情形，並由該社招待晚宴。

韓國工業追趕比超

廿九日參觀蔚山工業團地，這是韓國發展新興工業的區域，使我們瞭解韓國工業發展情形，尤以汽車工業發展最快。已能自製

汽車出口。韓國工業發展向以我國為對象，提出四個字「追趕比超」，就是追我們，趕我們，比我們，最後要超過我們。在汽車這一項目，他們已做到了。繼又參觀慶州的瞻星台(天文台)，下午參觀佛國寺(韓國人信佛教的佔多數)。返回韓城，由大韓航空公社在華克山莊夜總會招待晚宴，並欣賞歌舞表演。華克山莊為一娛樂場所，專招待外賓而設，內有「歌舞」表演，賭場，跳舞場所，貴賓住宿休憩地點等，韓國人非獲得准許不得進入。

三十日休息一天，自由上街購買韓國特產。三十一日舉行業務協議，商討兩國觀光事業共同發展合作等情形，當日下午飛返台北。

自韓國返回後，也將兩國交通情形比較一下。他們吃虧的地方，地理位置不佳，不在重要國際航線之上，無論空運海運均遠落我國之後，而且空運要倚賴我國航線，利用第五航權向東南亞(新加坡曼谷)發展。如我國飛韓城每週最多只需六班，而韓航則要求飛台北增至每週十六班，我國均因為友誼而讓步。現南韓與大陸建交，至今仍想與我恢復「航空雙邊協定」的優惠條件而不可得，問題也在此。他的交通無論鐵路與空海運均較我國落後。仁川與釜山兩港口也難與基高兩港相比，貨櫃海運亦復如是。唯一可比較我超前者，他的「國際觀光」事業發展

的情形，較我略勝一籌。最值得注意的地方，是他的汽車工業的發展，在當時韓國汽車已可自製出售，遠銷我國，甚至美國，但我們的裕隆、三富等汽車工廠遙遙落後，真值得我們警惕了。

鐵路節日正式核定

民國四十五年(一九五六)六月九日，在台北的中國鐵路界同仁曾慶祝中國鐵路第七十五週年紀念，並在台北省立博物館舉行鐵路歷史展覽會，參觀的人相當的多。當時中國鐵路先進凌鴻勛(竹銘)曾建議以後每年在這一天的舉行紀念一次。因為當時大家都沒有注意到「法定程序」，「設定一個節日，必報經內政部核定。」因此也就沒有按期舉行。一直拖到民國五十四年(一九六五)，在徐局長壽任內，纔正式呈奉內政部核定六月九日為鐵路節。因為在一八八一年六月九日的這一天，是中國第一條鐵路唐胥鐵路(唐山到胥各莊僅二十公里為北寧鐵路的一段)開工的日期。經過這一次內政部的正式核定公佈，每年六月九日慶祝鐵路節，纔有「法」的依據了。

貨運服務管理不善

徐局長到任不過三年零兩個多月，業務推動也非常正常。不料鐵路局一個附設單位的貨運服務總所竟發生了一件大批進口黃豆存倉被盜的大案，甚至牽連了好幾位立監委

員，徐局長也因此案去職。他在基隆十八年的港務局長做的平平穩穩，調到鐵路局僅僅三年，竟發生了這樣的一件大事！真是令人可嘆可惜。

談到貨運服務總所的來由，在日據時代，台灣鐵路各重要車站均有小運送業（轉運業）的設置，其中最大的四家為日本人所經營，光復後，由政府接收，將四家合併改組為「台灣通運公司」。魏道明任主席的時候，派了一位留法的鐵路機務專家吳肇周（曾擔任過晉冀區鐵路局的機務處長）擔任該公司的總經理，他只帶來少數的鐵路管理人員來接辦這一合併的轉運公司。因為原來日本的老闆與日籍員工均已遣送回國，合併後，人手不足又混雜，以致倉庫管理不善，盜案迭起。陳誠接任主席後，有一家報紙「平言日報」，批評這一個公司是「小偷的樂園」。陳主席見報大怒，將該公司立即裁撤。所有倉庫在基高兩港內的，由港務局成立棧埠管理處接管，中間各站倉庫暨業務，由鐵路局接管。鐵路局乃成立貨運服務總所接管這項業務。

第一任總經理為王世弼（北平交大一九二九級），莫衡局長就職後，王辭職去公路局服務，莫衡改派高振華（上海交大一九三四級）繼任。陳舜咛繼任局長後，高辭職，改升協理夏曦（私立北平鐵路大學畢業）為總經理。徐人壽就局長職，人事並未更動。

少數油廠居心舞弊

民國五十四年（一九六五）時，貨運服務總所全線共有自用倉庫二百九十棟，每年進出倉庫貨物各為二百十餘萬公噸，為一大全路貨運服務與轉運單位。歷年來存倉貨物也很少發生較大的盜竊案件。自民國五十二年（一九六三）起，美援及自行進口黃豆大量湧到，大部份均自高雄進口，高港倉庫業已滿倉，急待內運。經由有關單位會商決定，交由鐵路貨運服務總所統籌辦理內運及倉儲的工作。

貨所承辦後，原以存儲自有倉庫為限，但因當時自有倉庫不夠，經糧食局建議（是否有人介入不得而知）貨所可利用當地油廠倉庫，訂立「租用」合約。油廠倉庫租與貨所使用時，其租金按每噸五分計收，而油廠則按每噸二角九分二釐付倉租與貨所，全年盈餘可達三百餘萬元。貨所貪此厚利，並未考慮有無問題，竟貿然簽約。但油廠倉庫自然多在油廠之內，貨所無法經常派員駐守，為免責任過鉅，合同中訂明存倉貨物如有短少，概由油廠負責，並囑油廠覓妥「舖保」擔保，以為如此可保無慮。因此貨所各級主管都疏於防範，以為反正油廠對黃豆安全自行負責，即使發生任何損失，也可以唯「油廠」與「舖保」是問。殊不知此時有少數油廠早已債台高壘，週轉失靈，居心舞弊，先以貨所填發的黃豆倉單向銀行抵押貸款，再

賄賂倉庫管理員盜豆出售，甚至以偷天換日的手段，每袋內裝花生皮僅口袋上部有一層黃豆，以騙檢查人員。在民五十三年（一九六四）底發生第一次立人油廠負責人毛天鑫的盜豆案，賡續在民五十四年（一九六五）底又連續發生大華與大慶成負責人王作昌，大德源與德源負責陳家珍，加成兄弟與水源負責人汪永健等的盜豆鉅案，共計六個油廠負責人只有四家，發生地點僅在台北、新竹、嘉義三個貨運所，盜賣物資計：（一）黃豆（進口）一萬七千二百五十三公噸；（二）黃豆粉三千七百廿一公噸；（三）花生油七百七十四公噸；（四）花生仁六百六十六公噸；（五）花生粕四百五十一公噸；（六）玉米三百三十一公噸；（七）竹筍二千八百零八箱；（八）蘆筍九百零二箱（以上）（三）項至（八）項為接受寄託者。貨所因受「倉單抵押借款」與「預付油款」關係，省府責令賠償新台幣一億六千五百八十三萬餘元，分為十年平均償還，利息按月息六厘單利計算。鐵路局停職移付懲戒多達十六人，糧食局二人；移送法辦者鐵路局十五人，糧食局五人。盜豆案最大盜豆犯為台北大華負責人王作昌，其侵佔高達半數左右，並牽涉立法委員徐君佩、劉景健，監察委員郝遇林、孫玉琳、于嵐峯等在內，經調查局查明移送法辦，連同貨運服務總所總經理夏曦協理梁啟永等均因此案被判刑，免職者有局長徐人壽、台北所經理莊恩培等多人。

路局繼派范范銳為貨運服務總所總經理李

紹偉為協理，極力整頓，加嚴管理。路局並准貨所分年在沿線各站增建倉庫，加購卡車，推廣接送與貨櫃業務，始逐漸恢復原氣。豆案賠款也在規定期限內償清，對各油廠追贓追保的工作也有所獲，全案纔算得告一段落。

徐局長被免職後，反因禍得福，被輪船業鉅子董浩雲聘任為中國航運公司總經理（後升董事長），從此離開公職。

葉落歸根接長路局

鐵路局自莫局長衡退休後，連續兩位局長陳舜珩、徐人壽均前後因案去職。省府考慮至再，調公路局長林彬來接長鐵路。林局長民國九年（一九二〇）畢業於馬尾海軍製造學校，畢業後即到鐵路服務，歷任漳廈、膠濟、成渝、敘昆各鐵路段長、總段長、處長等職務，長達二十三年之久，長於勘测及修築工程，為一工程專家。抗戰期間曾服務於航空建設委員會，以趕修成都附近的一個飛機場而出名。民三十四年（一九四五）十月奉派來台，初任高雄港務局長，後又調任公路局長兼總工程師，曾主持東西橫貫公路的興建。此次調任鐵路局長，他非常高興，自認為「葉落歸根」，可以在鐵路上做些事，再退休。他在民國五十五年（一九六六）五月二日接事後，路局人事沒有多大更動，只增加了一個附業處，調升劉懷聖為副局長兼附業處長。該處為局內專門負責「貨運

服務總所」的幕僚單位，使路局對於貨運服務總所的業務與工作，多一瞭解與查核的機構。該所重大業務的決策，必須經過路局的研究與審核，纔能放手去做。

他上任後，只一個月，從六月三日到十二日，就碰到連日雷雨，山洪暴發，將山海兩線路基沖毀與道碴流失，多達十一處，共長三百餘公尺，交通中斷。當時動員工務處各工務段道班工人五百餘人，並請兵工支援協助，由局長親自督導搶修，在三天之內，搶修完竣，恢復通車，也可見他對工程的熟悉。

蔣中正到福隆巡視

林彬任職不到四個月，八月廿日奉蔣總統中正通知在梨山賓館召見，為歷任局長所未有的殊榮。蔣總統詢問有關鐵路業務發展情形，並指示應重視東部交通並籌劃興建北迴鐵路。第二天，陪同蔣中正自梨山下山到宜蘭，下午三點零七分在宜蘭搭乘鐵路總統專車，由國防部長蔣經國陪同，於三點五十五分到達福隆。當地居民與浴場遊客見總統親臨，均紛紛鼓掌歡迎。蔣中正正在茶棚小憩後，曾步行到山坡花棚下飲茶，對當地漁民礦工及軍眷的生活情形，垂詢甚詳，對福隆海濱風景的優美與浴場的設施表示讚許，認為是民眾暑期最好的遊樂場所。最後在車站與民眾攝影後（並懷抱一村民兒童）。搭乘專車於下午四時廿八分離開福隆，返回台

北。蔣中正很久未乘火車，此行在黃豆案之後，有安定鐵路員工工作情緒的作用，對林彬局長調長路局給與一種鼓勵與祝賀的殊榮。

彰南雙軌分段開工

彰化台南間單軌中央控制行車制，於民國四十八年（一九五九）興工，到民國四十九年（一九六〇）十一月竣工啟用。對於增進行車安全，提高平均速度，與縮短行車時間，提高路線容量，有相當的功效。列車次數自每日七十列增加到一百零四列，但仍不能應數當時鐵路業務的繼續成長。如西線旅客民國四十八年（一九五九）每日運輸為二十六萬四千一百廿一人，到民國五十五年（一九六六），已增加到每日運輸三十萬八千零八十二人；貨運民國四十八年（一九五九）每日運輸三萬零二百五十四噸，增加到民國五十五年（一九六六）每日運輸三萬七千四百廿九噸。

林局長有鑒及此，主張彰化台南間應分段動工改建雙軌，並定於民國五十六年（一九六七）鐵路節（六月九日）開工，以利將來客貨運輸的通暢。

上級命令接任局長

林彬局長調局服務僅兩年半，就屆齡退休了。在他退休前幾個月，交通處長陳聲簧曾向我要了兩次履歷表，事實上交通處應該有我的個人資料，不知何故他直接向我要

(可能是保密關係)？我已料到可能要我接長路局，我立即表示，我不適宜繼任，因為修誠副局長是我的學長，也曾是我的老長官，雖然他現在與我同是副局長，但我們有三次共事的經歷，在黔桂路我也曾與他共同進退，不好越過他而升任。陳表示這不是你的問題，也不可對任何人言講。

不久，果然，省政府發表林則彬退休並

聘任為台灣航業公司董事長(聘任職不受退休限制)，局長一職由我升任。消息傳來，修誠副局長的確非常難過，因其家屬中有人對我有不滿的批評，我立即赴修家說明經過，並請修以學長身份支持與協助。局長職務是福是禍？是一個未知數！前任五位局長，只有兩位是「平安」退休，其餘三位均是「去職」而無下文。其中一位憤而返回大陸(

當時尚無出入境管制)，兩位因案去職。我雖已向上級表示不願繼任，但上級命令下來，也無法不遵守。

修誠與我有多年的友誼又是交大畢業的學長，雖然有些失望，但仍願助我完成任務。他的確是一位好學長，也是一位好的主管。在我任內，我永遠是「移樽就教」，從未請他到我辦公室來過。(未完待續)

聖文叢書

張大千傳奇

王成聖 樂恕人 編著

廿五開本穿線平裝
定價新台幣三〇〇元

本書為王成聖、樂恕人、張目寒、羅才榮、劉昌博、王天循諸先生精心傑作，曾在中外雜誌及時代文摘刊載，極受讀者歡迎，茲應讀者要求，輯印成書，內容精彩，百讀不厭，要目：王成聖·張大千的故事·樂恕人畫傑人豪張大千·大千名作「廬山圖」·大好人張大千·張大千趣談·奇人妙語歡心事·張大千的風趣·張大千的興趣與煩惱·元老、大師、手足情誼·張大千的口福豔福·三張一王的「轉轉會」·郭小莊痛哭張大千·張大千遺作張大千談畫·畫說。王天循張大千登峯造極。李霖燦懷念張大千先生。汪佩蘭楊宛君生死戀。林語堂與大千先生無所不談。周冠華張大千與顧亭林。郎靜山追懷大千先生。黃杰我懷高士。黃天才張大千為歷史作見證·大千居士的最早作品。張法乾張大千二三事。張目寒雪盃隨筆。喻鍾烈我的表哥張大千。馮幼銜他美化了有情世界。楚崧秋大風堂主人的大節大義。張羣輓張大千。葉淺予關於張大千。黎玉璽豪爽長者張大千。劉昌博追懷張大千先生。蔡廷俊張大千拒絕中共禮遇。謝家孝張大千的韻事與家務。竇景椿張大千敦煌傳奇。羅才榮張大千擺龍門陣。巴東張大千小傳。朱岐山張大千年表。附珍貴圖照，二十五開本穿線平裝，定價叁佰元，郵撥〇七三九三三三一二號聖文書局帳戶立即寄書。