

陳樹曦回憶錄

(二)

台鐵運務處長十三年

● 陳樹曦（前國防研究院講座，中外雜誌社特約撰述委員）

二次放洋認識美國

台灣鐵路考察團一行五人（段總工程師莊、工務處長鄭海柱、運務處長陳樹曦、機務處副處長彭宗灝、正工程師陳德年），於民國四十二年（一九五三）二月，第二次放洋抵達美國首府華盛頓。美國安全總署派人來接，先安置在旅館。第二天，安排有三天的簡報，向各國應邀來美人員報告美國建國的經過，民主與聯邦制度，風土人情，生活習慣，以及種族問題，移民問題等等，使大家對美國有所瞭解。陳德年同我是第二次來美，對這些問題，瞭解的比較多些，但也高興有這樣的一個安排，使初次來美國的人，對美國有所認識。簡報過後，又另安排我們五個人到華府美利堅大學運輸研究所，參加該所第七期鐵路運輸研究班，為期一個月。所有參加的學員，大部份來自美國各鐵路公司，地位都是總段長或是運工機各處的主管。外國學員除我們五人外，還有兩位，一位來自巴西，一位來自泰國。系主任是一位

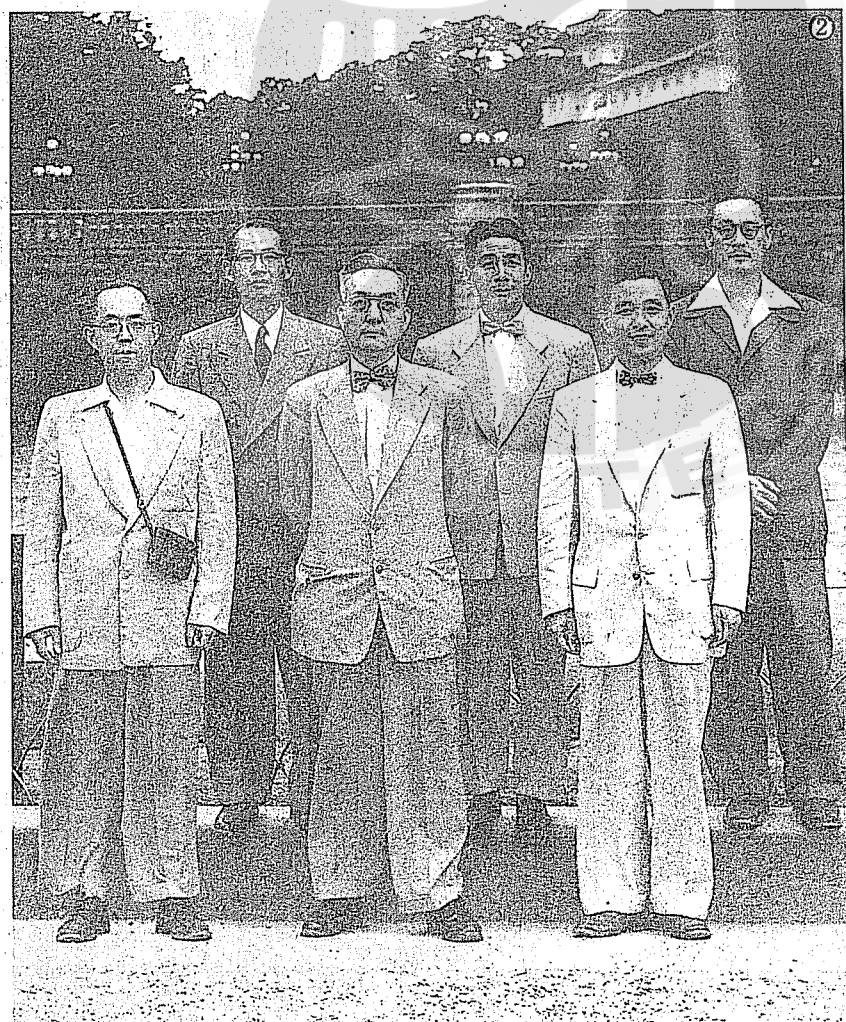
德國的漢堡博士（Dr. Hamburg），校長是安德生博士（Dr. H. Anderson）擔任主講的老師都是鐵路專家。我最喜歡的幾位講師，一位是機車專家西門斯，他的講題是「動力推進」（Power Push），預測鐵路「蒸汽機車」必將被淘汰，取而代之的：一為動力柴油化（Dieselization），一為動力電力化（Electrification）。美國鐵路大多數走「動力柴油化」的途徑，也有少數鐵路是「動力電化」的，譬如一萬零六百八十三英里長的本薛文尼亞鐵路（Pennsylvania Railroad）就有兩千二百三十一英里的「電化」鐵路，其主要路線係自紐約經過費城、巴提摩爾，再到華府再由紐約到匹茲堡，佔全美電化鐵路路線的三分之一（上述路線至今仍在運轉）。另一討論「客運」的將來。他認為客運即將為「自備小汽車」所代替。

自備小汽車最普遍

美國在第二次大戰以後，城內居民紛紛遷往郊區。因美國地廣人稀，城外空氣新鮮

，房屋價廉，加以小汽車製造業發達，大量生產，幾乎搬往郊外者均乘自備汽車上下班。以一九四四年與一九五二年比較，一九四四年，美國公眾運輸（鐵路及空運）為一千一百九十億四千四百萬人哩，自備小汽車為一千五百一十二億五千一百萬人哩，兩者相較，公眾運輸佔百分之四十四點零四，自備小汽車佔百分之五十五點九六，兩者相距尚不算大。到了一九五一年，公眾運輸降為六百零九億一千三百萬人哩，而自備小汽車增為三千五百五十億人哩，公眾運輸跌到百分之十四點六五，而自備小汽車則高達百分之八十五點三五。不僅鐵路受其影響，即空運（噴氣式客機尚未發明）雖已大量增加（增百分之七十三點四），但總數比較，仍無法趕上自備小汽車使用的普遍。

美國鐵路客運已逐漸走向下坡，關閉路線者不少。將來客運所能維持者，只有都市的「市郊」運輸與「通勤」運輸等「短途」客運而已。客車也將走入輕型化鋼體化，以及「電聯車」的採用等等。另一位工務專家



①莫衡局長（左三）與美日考察團員合影，左二為作者陳樹曦。
 ②前排右起：陳樹曦、王樹芳、彭宗灝，後排右起：鄭海柱、陳德年、段品莊。

討論鐵路可以「電焊」成長軌，減少車行的「噪音」。枕木也將採用「預力混凝土」枕木，可延長壽命，減少更換與降低成本。另一位號誌專家討論中央控制行車制，單雙軌自動區截號誌與機車撞紅燈的自動停車的安全設備等。說明號誌可以減少人力，提高行車效率促進行車安全等等。會後並發給研究所結業證書。這次參加研究會，我們五人獲益不少。

美國鐵路顯見衰退

會後，美國安全總署另安排三條鐵路給我們參觀。第一條瑞丁鐵路（Reading Railroad）一個星期，第二條伊瑞鐵路（Erie Railroad）八個星期，第三條芝加哥柏林頓及昆塞鐵路（Chicago, Burlington and Quincy Railroad）一個星期。這時候美國鐵路已遭受到高速公路與自備小汽車的影響，客運一落千丈。瑞丁鐵路僅靠「運煤」來維持，伊瑞鐵路全靠通動客運與貨運，芝加哥波林頓與昆塞鐵路也是一樣。鐵路當局談起來，對前途發展均無把握。很多平行鐵路與無法經營的鐵路，也只有走上「合併」與「拆軌」的途徑。碩果僅存者，只有靠長途、量大、價廉的貨運。用四個單位聯掛的柴電機車（可有六千四百匹馬力），可以拖八仟噸到一萬噸的貨物（視路線坡度情況），或拖用一百多輛平車運貨櫃或小汽車等。似此情形，我們參觀完了美國，對於鐵路的前途

，不勝悲觀之至！也難怪美國來的莫爾斯顧問只想談「貨運」，對於我們擁擠的「客運」，不屑一視了。

日鐵客運一枝獨秀

到了東京，由交通部電信總局駐東京代表王顧問樹芳（上海交大一九二七級機械工程系）的安排，我們拜會了日本國有鐵道的總裁，安排一個月的參觀程序。我們參觀了日本國鐵的幹枝線；私鐵東京的東急線，大阪的阪神線。當時日本鐵路的客運竟「一枝獨秀」，佔了全國陸路運輸百分之八十一的運量，只有貨運反受到廉價國內水運的競爭，使我們感到鐵路並非完全絕望。但細一檢討，戰敗的日本高速公路尚未興建，小汽車工業也在創始階段，而且公路尚未獨立，仍在國鐵控制之下，日本鐵道客運的一枝獨秀，並不能斷定是一種永久的現象！以戰後日本工業的發展，很快會追上歐美等先進國家，鐵路客運除郊區通動運輸外，能否繼續維持「獨佔」的局面，也不無疑問！

改善客運美好辦法

我們一行五人於八月中旬返國，先向莫衡局長報告參觀美日鐵路客貨運情形，今後台鐵在運工機號誌各方面應進行的方向。不久，我又去見我的老長官，交通處長侯家源，分析美日鐵路客貨運情形，與高速公路暨小汽車工業發展後對鐵路的影響。台灣雖尚

未興建高速公路，汽車工業也尚在萌芽階段，維持鐵路客運尚有可為，但應採行美好辦法。我建議應參考「航空客運」的服務，如飛機上服務員，都用女性，服務週到，且免費供應餐點冷飲，以及報紙雜誌等。侯處長以及莫局長對我的建議，都表示支持。

中共佔領大陸以後，鐵路客運採用了交大前校長程孝剛（機務專家）的建議，鐵路客運改為二等——「硬席」與「軟席」。至今四十餘年未有變動。我們在民國四十年（一九五二）九月二十日台北高雄間開行銘傳號與成功號列車仍分「等級」，到民國四十二年（一九五三）五月十五日就取消「客車等級」，開行平等號快車（一律用原二等軟席車廂）。我獲得莫衡局長侯家源處長支持後，籌備做更進一步的改善。

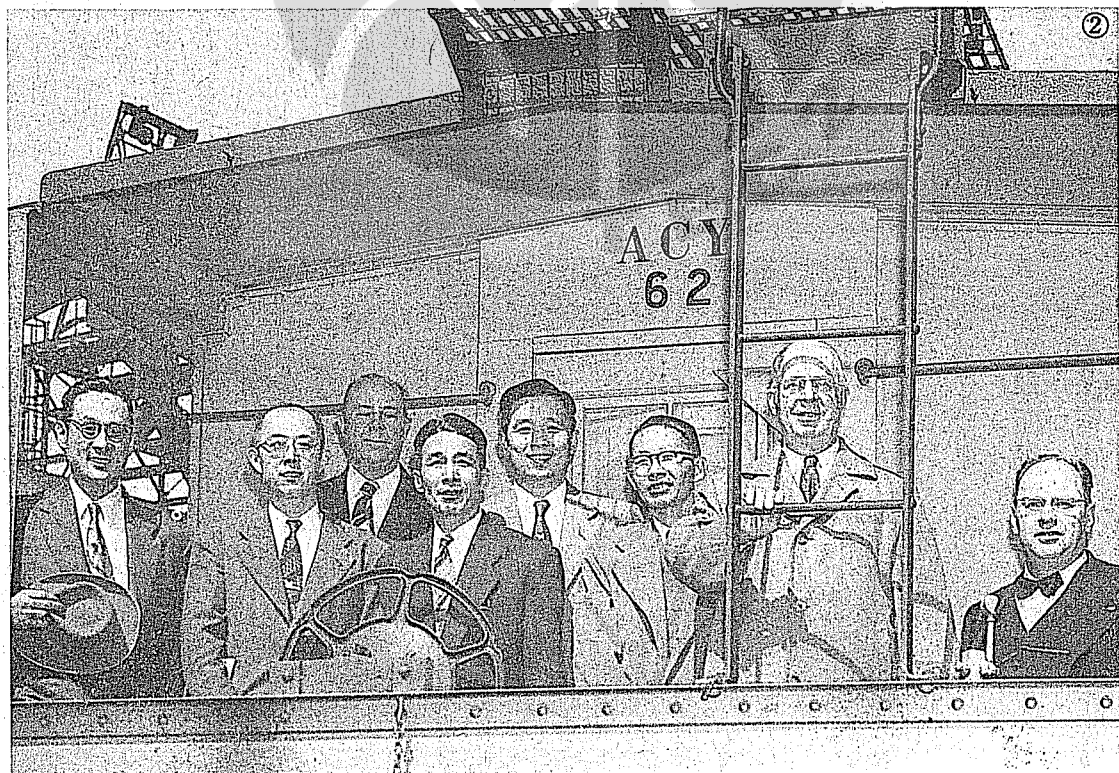
貨達三萬顧問請客

改善客運，必須增加新式客車，而經費來源又需依賴美援，但獲得美援顧問莫爾斯的同意極為困難。如由松山機廠改造，經費與時間也極為不易！莫爾斯在美所看到的情形與我們相同，但兩國國情不同，台灣高速公路的興建與小汽車的發展尚有相當長的距離，而他一心一意想提高貨運噸量，以為可以代替客運，殊不知在鐵貨運收入僅佔總收入百分之十九，而且所能爭取者，僅為量大價廉的貨物，如煤、砂石、肥料、米、穀類、糖、水泥、木材、鹽、油、磚、蔬菜及軍



①作者陳樹曦（左一）與莫衡（右二）莫爾斯（右三）餐敘時留影。

②1953年作者陳樹曦（後排左二）赴美在瑞丁鐵路與前排左起：鄭海柱、彭宗灝、陳德年、段品莊合影。



運品等，幾使能達到日運三萬噸，收入也極有限。民國四十二年（一九五三）春莫爾斯來台，正值旺月，貨運每日待運四萬噸左右，每日運出平均在兩萬伍仟噸左右。莫爾斯來後，曾向交通部賀部長衷寒、省府嚴主席家淦、交通處侯處長家源等談及，謂以現有設備可能「日運三萬噸」，當時聽者都無法相信。路局願慮事實環境及人手設備情形，也無此把握。莫爾斯為達其理想，路局也配合於五月間「改點」一次，在六七月間每日運出平均可達兩萬七八千噸者有數次。莫爾斯極為固執，為實現其日運三萬噸，竟開出支票，謂如能達到「日運三萬噸」，他要請路局首長及全體調度員吃一次大餐。八月鐵路

考察團自美日返國，我為了配合他頑固的要求與希望，並盼能獲得他的同意給與美援貸款增購客車，以實現我改善客運的計劃。乃計劃於十二月一日再改行車時刻，縮短行車時間，加強調度，同時也用原有的二等客車開行了平等快車（一律軟席）。結果，八九兩日貨物運量已達兩萬七千噸以上，十日首創三萬零九噸的最高紀錄，十九日三萬零十噸，廿二日三萬零十五噸，廿八日三萬零百六十七噸。莫爾斯訂於十二月十二日返國，在行前，以確已能達到「日運三萬噸」以上。他高興不已，委託懷特公司駐華經理狄寶賽代他請交通首長路局主管與出力人員晚餐，以資慶祝。並函莫局長說：「……在我回國以前，沒有比達到日運三萬噸這一件

事，更使我高興的了！」。有人認為這一次不一定正確，但至第三四週，每週平均已達日運兩萬八千噸，超過日運三萬噸已有四次，改點的成功，有很大的幫助。尤以「廢除客車等級」一事，與部頒客運規章抵觸，幸大部與省處首長當局的支持，終於在民國四十二年（一九五三）十二月一日正式宣佈「取消客車等級」，為我國鐵路史上放一異彩，超越中共的「硬席」「軟席」二等制度。至今，中共當局以社會主席國家仍不能廢除客車等級，為一無法改善的事實。

「飛快」車招女服務員

台鐵客運仍繼續成長，但申請美援增加客車，遭遇莫爾斯顧問的堅決反對。經一再說明台美國情不同，客運業務繼續增加車輛不敷等情形，始勉強同意美援貸款，添購數十輛柴油車，並囑在基隆台北線淡水線，開班次較密的柴油車，以與公路競爭。他建議每十五分鐘開一班，結果失敗。因公路局在兩線的班車，每五分鐘開一班，隨到隨開，不須等候，而且到達台北城內有兩三個停站，旅客便利，無法競爭。我決定在民國四十二年（一九五四）九月起，將這批車輛改調縱貫線，開行台北彰化間（海線）與台北台中間（山線）的飛快車，提高行車速度，台北台中間兩小時可以到達，對號入座，深受旅客的歡迎。

將客車人員自列車長起至服務生止，分十三期調訓，共訓練五百餘人。此次訓練重點在服務態度與禮貌。又決定招考女服務員（至少國中程度），第一批僅錄取四人，第二批始湊足十餘人，仿照空中服務員辦法，予以嚴格訓練。

民國四十五年（一九五六）二月一日起，開行台北高雄間柴油飛快車，五個半小時到達，中間僅停台中台南兩站，車上改用女服務員免費供應茶水，報紙雜誌（限休閒刊物：如自由談、皇冠、野柳、暢流、新聞天地等，以後增加中外雜誌）。服務員不准收取小費。中午一餐，由女服務員向旅客徵詢登記數量，以電話通知台中鐵路餐廳供應（回程由彰化鐵路餐廳供應），於車抵台中（或彰化）時送上，再分發旅客在原座進餐。飯盒鋁製圓形分為排骨菜飯與蛋炒飯兩種（素食者另行安排定製），且係熱食與冷的便當不同，為旅客所歡迎。第一次試車時，省議會交通委員會召集人李建和，副召集人白世雄、陳筆隨同試乘。李召集人極為高興。到台北下車後，一定拖我到五月花吃晚飯（當時尚未禁止公務員上酒家），以示慶祝。此次試車，確能達到「取法乎上」的目的，也為全世界鐵路開一個創舉。

莫爾斯顧問的固執

莫爾斯顧問第二次來台，對於此舉非常的不高興。我請他試乘飛快車的時候，他搬



①

①作者陳樹曦（左立）陪尹仲容（右三）視察彰化調度室。

②交大校慶同學聚會，中立切蛋糕者為同學會長凌鴻勳，凌後為唐鏡文。



②

了一個小板凳，坐在最後一輛車的車門口，面對軌道，對外看「軌道」與「枕木」情形。雖然旅客滿座而且有站票，他也不屑一觀，足見他的固執。

我請他參觀新完成的東勢支線（尚未通車）與東勢車站（站房花費了九十二萬元新台幣），他說了一句話：「你們像這樣花錢，我將要回家去（I will go home）」（You People spent money like that, I will go home）他是愛爾蘭人，移民到美國，這個民族很吝嗇。經他兩次來台，我們在「美援」方面並沒有獲得他的幫忙（只添了一些貨車與柴油車），但在管理「嚴格」與「技術」方面，確得到他的指導與經驗不少。前台北站長吳賢銘曾做過他的譯員，後來自費留美，在本薛文尼亞大學運輸管理系唸了一個碩士學位。請他幫忙找事，他也只能介紹他在費城車站去管行李。吳不得已另去威斯康辛大學改讀機械工程系，從大學部讀起，居然唸到博士學位。留校任教成爲美國各大學機械工程系的權威，門弟子有數百人，也獲我中央研究院選爲院士。不幸於一九九二年在密西根安納堡以心臟手術爲麻醉師「誤插血管」去世（見中外雜誌第五十三卷第一期），極令人惋惜！

成大開系交通接棒

民國四十五年（一九五六）春季，台南工學院院長秦大鈞約劉鼎新（北平交大一九二七級留美碩士）、王洸（北平交大一九三

○級鐵道管理系水運專家）及我三人在自由之家午餐。秦院長談起交大未能在台復校，以致交通管理人才後繼無人，他打算在台南工學院設置交通管理系，擬請劉鼎新擔任系主任（劉曾在東北交大與平越交大擔任過系主任），並請王洸與我擔任教職。我們認爲此項提議係爲國家培植後進人才，義不容辭，大家都當場允諾。台南工學院交通管理系果於民國四十五年（一九五六）暑假後成立。劉鼎新任系主任，王洸與我同任兼任教授，後又續聘方賢齊（電信總局長）莊漢開（前交通部材料司長）錢益（公路局副局長）沙燕昌（交通部統計處長）劉承漢（交通部參事）等多人擔任教職，並將交通管理系分成三組：陸運（鐵公路）航運（空運水運）及電信三組。不久台南工學院升格爲國立成功大學，下設文、理、工及商學院，劉鼎新升任商學院院長仍兼交通管理系主任，另增設會計統計系，工商管理系等。我前後陸續教了八年（自一九五六年至一九六八年爲止），畢業生至一九九四年止已有三十五屆，造就人才不少。如目前（一九九四）的電信總局長陳堯（第一屆），鐵路局副局長陳德沛（第四屆）司航忠（第一屆），行政處長馬中南（第一屆）運務處長許壽琳（第三屆），企劃處長徐亦南（第十屆）以及段長洪耀歸（第三屆）等多人；陽明海運公司總經理陳庭輝（第二屆），副總經理盧峰海（第十二屆）游芳來（第十一屆），遠東系統附設

的一個海運公司總經理陳純熙（第二屆）；金龍裝運公司董事長沈鵬浴（第一屆），省政府交通處副處長顧斌（第二屆已故），交通部前主任秘書張邱春（第十一屆，現調參事，主管公路安全），交通部路政司長黃德治（第九屆），遠東航空公司業務處長孫冠志（第三屆已故），中華航空公司台北區經理李司平（第三屆），駐美辦事處長張國玉（第五屆），偉立海運公司董事長孫國哲（第十屆）等多人，不勝枚舉。我當年去台南教書時相當辛苦，週末乘「飛快車」五個小時到台南，趕到學校，上兩堂課，再補兩堂課（有時連講四個小時）。第二天再乘飛快車趕回台北。兩週去一次，幸受學生歡迎，我也樂得英才而教育之。吳伯雄畢業於成大商學院工商管理系（一九六二年），曾旁聽我的課，每次見面，均稱老師，非常恭敬。其尊師敬道的精神，令人欽佩。他在台北市長任內，每遇有致詞場合，見我在座，必先向老師表示敬意再致詞。我去內政部找過他，他以部長身份親送到門外。他爲本省一傑出的政治人才，不僅尊師敬道，而且很孝順。此次擬競選省主席，以父親吳鴻麟（年九十六）一語而退出。忠臣孝子爲國家應重用的人材，盼當局能注意及之。成大辦理交管系的成功，也接了交大管理系的棒。至今思之，欣慰不已。

創系的兩位學長劉鼎新、王洸均已去世，不勝感念！

交大復校頗費周折

民國四十六年（一九五七）四月八日交大六十週年校慶，由同學會會長凌鴻勳（前交大校長一九一五級校友）主持，正在切蛋糕時，忽然接到美洲交大校友會電報，要求為母校復校，並說如一時恢復大學不易，可先成立電子研究所。經凌鴻勳會長與同學會多方的努力，邀請了國防部長俞大維、教育部長張其昀、交通部長沈怡、經濟部長尹仲容四人聯名呈請蔣中正總統特准復校，並在新竹先成立電子研究所，由李熙謀擔任第一任所長。

交大復校較清華為遲，原因在抗戰勝利後，交大學潮迭起，以包圍上海火車站自行開車欲往南京請願一事為最惡劣。其中難免有中共學生在操縱，深遭當局之忌。以致清華先在新竹復校，而交大遲遲未獲允許。（交大上海請願一事已見前述）

此次核准後，不久又先成立工學院，繼而恢復大學。但交通管理一系已遠落在成功大學之後，但電子工程對國家貢獻極大。現在台灣電子工業產品佔出口第一位，每年出口均在數百億美元。如台灣宏碁電腦公司在全世界電腦業佔有相當高的地位，其主持人施振榮即為交大電子工程系第一屆畢業生。美國前王安電腦公司在全盛時期其台灣公司總經理林榮生也與施同班。其他電子工業公司負責人多係交大畢業生，不勝枚舉。新竹

交大前校長郭南宏（曾任交通部長現國科會主委）與現任校長鄧啟福均為電子研究所第一期畢業的研究生。交大復校貢獻之大，已無庸贅述。

侯家源心臟病逝世

我二次赴美返國，放手改善客運，均獲得層峰的支持。除開行飛快車改用女服務員並採用飛機上服務方式，免費供應報紙雜誌暨茶水，獲得各方稱許外，並向航空公司借得「坐臥兩用式座椅」一套，交松山機廠仿製，改造為鐵路客車的坐臥兩用椅，也獲得成功，並於民國四十六年（一九五七）二月一日起正式啟用，以求達到客運「安全迅速舒適」的三要素，使台鐵客運為之耳目一新。公路局有鑒及此，由副局長錢益（上海交大一九三〇級同學）派員來鐵路局參觀學習，不久也開行金馬號派女服務員供應報紙雜誌，但因無廁所設備，在長途方面仍無法與鐵路競爭。

不幸的是支持我改進客運的交通處長侯家源竟於民國四十六年（一九五七）二月六日（農曆正月初二日）以心臟病去世，享年僅六十二歲。侯處長係於民國三十九年（一九五〇）來台，當時交通部長賀衷寒有意邀請到交通部任次長，為侯婉辭。七月吳主席國楨請其出任交通處長，始允出任，並於五日接事。當時中央機構在台灣的交通事業僅有郵電、鐵、公路、水運以及港埠業務，均

為交通處主管。侯以在省服務有事可做，故就省職。總計其在職自三十九年七月起至民國四十六年二月止，共達六年零七個月，為任期較長的一位，同時還兼任國防部軍事工程處處長，對國家貢獻極大。

趕工築路新路大王

侯家源一生以在抗戰時期趕工築路，為世人所稱讚，甚至有人譽之為「新路大王」。老友何劍（曾任交通處路政科長湘桂鐵道湘黔拆軌隊長）追隨侯處長最久。據他說：在杭江路時，侯僅任第二總段長兼橋樑課課長。後曾短期應南京市長石瑛之邀，擔任工務局長。浙贛路工程局成立後，又返回浙贛任副局長（局長杜鎮遠）。民國二十三年（一九三四）七月籌築玉山南昌段時，杜鎮遠因病赴北平就醫，局務由侯代理。民國二十三年（一九三四）七月開工，民二十五年（一九三六）一月完成通車。全體員工在侯領導之下，以一年半的時間，完成玉山段二百九十多公里的鐵路，當時侯家源年僅四十歲。通車時，杜自北平返回主持，對員工辛勤並無一字稱許。員工紛紛不滿，此為「杜侯分家」的主要原因。侯後奉命籌建湘黔鐵路，裴益祥為之副。抗戰開始，侯又兼京贛鐵路贛境工程處長，民國二十六年（一九三七）京贛鐵路接通，又以南京撤守奉命拆軌，移築湘桂路。侯家源於民國二十七年又兼湘桂路衡桂段的工程處長，在一年之內，將三百六

十公里的衡桂段搶修通車，湘黔鐵路工程並未停止，通車已至一百九十三公里金沙灘，後奉命限期拆軌改建黔桂。

侯家源的一生，都在趕工築路中度過，當時年僅四十歲，能領導全體員工趕工築路，確為工程界一傑出人才。西南大撤退雖受各方責難，並非其過！因抗日戰區無兵可用，不戰而退。日本大東亞共榮圈已陷入泥淖，（第二年八月即投降）迴光返照，僅派騎兵一連，侵入河池，致導致西南撤退的大紊亂。粵漢湘桂兩路車輛難民物資，均湧入黔桂。以一新路，缺煤又以新工坡度高，載量小，難民車輛湧到，當然導致金城江以後無法應付的局面，其責任當非鐵路一個單位所能負擔！但因各方責難，政府不得已，始予侯以「停止任用兩年」的處分。事實上，不到一年，宋子文已聘侯擔任中美工程顧問團團長的職務，以免長才擱置。勝利後，兩年停止任用期已滿，侯即奉命接收浙贛區鐵路，主持復舊工作。

大陸撤退後，抗戰時期鐵路工程三鉅子，凌鴻勳、侯家源來台，僅杜鎮遠留在大陸，不知其結果如何？！

侯去世後，莫衡奉省主席嚴家淦的任命兼任交通處長，時省府已遷至中興新村。莫僅帶范銳（公關主任）一人（兼代主任秘書）前往，自二月六日起至十二月十日，僅代理七個多月。莫衡不肯放棄鐵路局長職位，堅辭返回局長原職。省府乃派公路局長譚

嶽泉升充，公路局長由副局長林則彬升任。

八二三炮戰與軍運

民國四十七年（一九五八）八月廿三日金門炮戰開始，中共以密集砲火猛轟金門，一天以內，落彈六萬餘發。窺中共有炮轟之後強行登陸之意，但遭遇我海陸空健兒堅決抵抗，隔岸還擊，雙方炮戰，甚為激烈。我軍最大的困難為運輸補給問題，國內有兩條補給線：一由鐵路運至高雄港，再以軍艦護送前往。一運到台中鐵路神岡支線，再送到清泉崗，以空軍送往（或空投）。為了戰事的緊張，我親到台中視察神岡支線軍運補給情形。在台中站遇到陸軍運輸司令部副司令陳聲簧中將，在舟山撤退的時候，我們曾在基隆共同合作過（他那時任基隆港口司令）。所以此次相遇，交換意見，合作更加愉快。此次戰後，共軍炮轟與計劃強行登陸，遭我陸海空三軍堅強抵抗而失敗。金門屹立至今，仍為我方最重要的基地。

八七水災搶修迅速

民國四十八年（一九五九）八月七日，台灣中部突遭遇颱風侵襲，豪雨成災，鐵路大肚溪橋雙橋中斷，山線遭遇破壞情形極為嚴重。恰好我六日到達台中，因台糖公司在潭子糖廠辦了一個糖業鐵路訓練班，請我七日去演講兩個小時。七日清晨由台糖公司派吉甫車到台中鐵路招待所來接，冒雨涉水纜

到達潭子糖廠，滿廠都浸水，大雨仍未停，不得已脫去鞋襪，跣足步進教室。上完課後，仍冒雨返回台中。此時，各地災情已由調度所告知，彰化全城被雨水浸襲，幾至淹沒，民衆失蹤喪生者頗有傳聞。調度所傳來電話彰化鐵路員工災情慘重，路線不通，也無法接濟，三餐伙食均成問題等等。乃發動台中段員工購買食米，挑選搬運工三十人，每人背負拾斤大米，由我率領，步行由台中至彰化，爬橋涉水，極為艱難。走上大肚橋，橋兩端均斷，爬上爬下極為不易。在橋上遇

省府機要室主任宋承緒（時省主席為周至柔），他扛了一部自行車，步行回來（他已巡視過災區）。他年紀很輕，為周主席手下四小金剛之一（其餘三人為公賣局長王紹堉、公共工程局長王章清、基隆港務局長徐人壽）。我們將米送到彰化站，段站員工皆大歡喜。回到台中，我打了一個電話給主任秘書秦啟文告知此事。秦主張「救濟」可改為「貸款」，用「借薪」方式處理。我告訴他「救濟」與「借薪」是兩回事，如果按「借薪」處理，我就不管了，先回台北再說。後來，他請示局長同意先行「救濟」，並告訴我工務處長鄭海柱已沿山線冒雨步行涉水而來（路斷多處），要我會同他在台中就近處理「搶修」事宜。這時，在台中我又遇到了陳聲簧副司令，他答應派「兵工」協助「搶修」，並允借「倍力橋」（一種軍用搶修橋樑），先將大肚溪橋山海兩線搶通，以利南北

交通。這時候鄭海柱也到了，我們會同驗看災害情形及程度，調動各段搶修班，利用「倍力橋」，並請兵工支援協助，在兩個禮拜內，將大肚溪橋搶修通車，恢復南北交通。蔣中正總統曾於九月一日親臨大肚溪橋巡視「八七」水災大橋重建工程。（事後我獲得「八七水災重建獎章」壹座）

建中央控制行車制

中央控制行車制（Centralized Traffic Control System）為二次世界大戰時美國最新發明的行車制度，安全迅速節省人力，行車密度增大。但介紹一個新的行車制度，極為不易。台鐵縱貫線，北部基隆至竹南，南部新市至高雄均為雙軌容量較大，中部有山海線（竹南至彰化），可以互相支援。運輸最困難一段為「彰化到新市」的一段單軌，影響全線運輸能力最大。陳德年是號誌專家，他是我初中同學（四存），比我晚一年進入北平工大（我已轉入交大），學的是電機工程系，畢業後一直搞電訊。一九四五年他也去了美國，在美國鐵路又研究了號誌。他極力主張彰化至台南一段採用美國最經濟安全新穎的「中央控制行車制」。我極力支持他。幾經波折，終於政府核准在民國四十八年（一九五九）興工，民國四十九年（一九六〇）五月二日完工啟用，容量自每天七十列增到一百零四列。此一制度可以縮短行車時間，節省人力，便利交會列車，降低成本。

但初啟用時，因調度人員操機不熟，時而發生有紊亂情形，反對者頗有閒言。莫衡局長也頗為着急，連說「壞了！壞了！」。不得已，我親赴彰化，住在調度所主任王瑞（上海交大同學）的家中。每日八時至八卦山調度所上班，與調度員共同作業。不到兩個禮拜，已逐漸上了軌道，效率大增。美援會副主任委員尹仲容偕同外籍顧問親來視察（尹係上海交大一九二五級電機工程系畢業，在校時原名尹國壩，仲容為其號）尹氏看後，亦頗稱許。

同時，路局已決定實施「動力柴油化」，第一批美製Q型柴油機車已於民國四十九年（一九六〇）四月十日運到台灣。我們鐵路考察團五人返國後的各項建議，已逐步完全實行了。

莫衡退陳舜畊繼任

民國五十年（一九六一）一月十八日莫衡屆齡退休，省府派陳舜畊為局長。陳到任後，首先將段副局長呂莊調為總工程師（規定與副局長地位平等），另一副局長修城調兼運務處長而升我為副局長，總辦全局事務。

我在莫局長任內十二年，擔任運務處處長，始終無「升遷」機會，但我認為是我一生最能發揮所學的階段。在客運方面，我取消了客車分等，改為一律軟席。後又採用了飛機式「坐臥兩用座椅」，客車也改輕型化

鋼體化，並開行了飛快車，又取法乎上，採用了女服務員，免費供應茶水報紙雜誌，與發行圓形鋁製飯盒等；貨運方面，簡化貨物分等，推行及門運輸（辦理貨物接送），推廣貨主「專用側線」的鋪設，輸送貨物到家，行車方面，促進安全，推行「無責任事變」的獎勵辦法，縮短貨車週轉率（最低為二點二天）；對大宗貨物並採用「計劃輸送」與開行「單元列車」等等。交通界金士宣博士（北平交大一九二二級鐵管系畢業以第一名保送留美）曾說過：學「鐵路管理」者，必須要做過一任運務處長（以前稱車務處長），纔能發揮所學。我做了十三年的運務處長，這是給我最好的「發揮所學」的機會。對於莫局長的支持與信任，我雖未在他任內升職，但到今天，他還是一位值得感謝的長官。人生以服務為目的，學以致用，還有何求呢！（未完）

本雜誌本期如有掉頁、缺頁、污損，請寄回臺北市龍江路一〇八號三樓中外雜誌社調換。

本雜誌所發表文字及圖片，未經徵得同意，一律禁止轉載，如有侵犯依法追究。