

陳樹曦回憶錄

(一)

台鐵運務十三年

● 陳樹曦（前國防研究院講座，中外雜誌社特約撰述委員）

編者按：前交通部政務次長陳樹曦在本

誌發表服務交通五十年以來，極受讀者歡迎，更受各界讀者贊佩，陳先生的大作以記述服務交通為主，但涉及層面甚廣，是中國現代史中最重要的篇章。許多讀者來函建議，懇切期望陳先生改為回憶錄，並擴大範圍，為近代歷史作見證，經編者商得陳先生同意，自本期改題名為「陳樹曦回憶錄」。

台灣鐵路接收前後

台灣鐵路是由前清台灣巡撫劉銘傳開始興建，共分兩段動工，第一段自基隆至台北大稻埕（現延平北路一帶），長二十八點六公里，自光緒十三年（一八八七）開工，十七年（一八九一）竣工通車；第二段自台北經桃園中壢至新竹，長七十八點一公里，光緒十四年（一八八八）開工，十九年（一八九三）竣工通車。自基隆至新竹全長一百零六點七公里，均為清朝所建，所用的軌距為「三英尺半」寬的窄軌，與大陸鐵路所用的

「四英尺八吋半」的標準軌距不同。

日本割據台灣之後，自一八九八年續向南築，完成自新竹經苗栗豐原台中彰化嘉義台南到高雄所謂「山線」的路線，稱之為縱貫線。同時也完成台北到淡水、高雄到九曲堂的兩條支線。後以山線坡度太高，影響運輸能力，又於一九一九年起，另築竹南經清水大甲到彰化的海線鐵路，經過三年的時間，纔於一九二二年完成。一九一七年起，日人又修築自八堵經瑞芳宜蘭到蘇澳的宜蘭線，經七年的時間，在一九二四年完成。一九二七年收購電力公司因水力發電運料所建的集集支線。一九二九年收購各煤礦公司所建的平溪支線。

台灣東部方面，則係於一九〇九年，自花蓮港興築至玉里，全長八十七公里於一九一七年完成，採用與糖業鐵路相同更窄的軌距，寬僅「兩英尺半」，以便與台東糖業公司所建的玉里到台東全長八十三點三公里的窄軌路線聯軌。後於一九二六年又將該台糖鐵路路線收購，即所謂「東線」鐵路，全長

一百七十點三公里。

西部運輸逐漸繁忙，日人又於一九一九年完成基隆台北間的雙軌。一九二六年以後，又續完成台北至竹南，台南新市至高雄的雙軌。

一九四一年太平洋戰爭爆發，台灣鐵路正常保養無法進行，軌道及橋樑的養護，均無法顧及。戰爭末期又遭遇盟軍的轟炸，各項設備多遭受嚴重的破壞。

台灣光復的初期，台灣鐵路的枕木腐朽過半，鋼軌也磨耗過甚，橋樑損壞的也不少，且載重不足，機車車輛也破舊不堪；最嚴重的是有經驗的日籍員工（多為高中級幹部）必須遣送回國，總數多達三仟餘人。以運輸員工而論，助役（副站長）以上多為日人，本省籍員工能升到助役者，全省不過兩位，我所知道的只有前國大代表鍾秋焚，前鐵路工會理事長簡文發等數人而已。所以當時日籍鐵路員工遣送回國時，武部鐵道部長曾有「台灣鐵路最多只能維持通車六個月，必將癱瘓」的狂言！（武部在莫衡局長任內

曾來台參觀，不知其有何感想？)

光復初期交通組織

光復初期，台灣行政長官公署設置交通處，交通處下設有台灣鐵路管理委員會，各港設港務局，台灣航業公司、台灣鐵路搬運公司等單位。在日據時代，總督府交通局下設鐵道部，部內設有自働車課管轄公路。光復後，始將自働車課自鐵路管理委員會劃出，成立汽車處，後又改為公路局。第一任交通處長為嚴家淦（民國三十四年十一月一日），後來曾當選副總統繼任總統。第二任為任顯群（民國三十五年六月十日），任顯群就職後曾囑我一位中學同學李寬度邀我到台灣工作，因我到京滬區鐵路局只有幾個月，不便言去。不久，即發生民國三十六年的二二八事變，任顯群也因改組省政府而離職。鐵路原屬國有。光復初期，中央以鞭長莫及，乃將台灣鐵路委託省府代管，成立台灣鐵路管理委員會，任顯群任主任委員。不到兩個月又改派陳清文為主任委員。陳係清華畢業留美返國，曾在北寧粵漢等路任職。接收台鐵後，以國內各路紛紛改組接收，處處需人，能約請來台的人不多，日籍員工遣返後，更感人才困難，能維持通車，已屬不易。加以百廢待舉，求新求變幾不可得。民國三十六年五月魏道明任第一任省政府主席後，陳清文升任交通處長，仍兼鐵路管理委員會主任委員，並調公共工程局局長費驊（

上海交大一九三四級同學）為副主任委員。因每月鐵路煤運不足，不能供應電力公司發電，纔有建設廳長楊家瑜推薦郎鍾駮（與楊廳長北平工業大學同學並同為機車專家）擔任鐵路局長的建議。

改局之初問題重重

郎鍾駮與我一行五人，在民國三十七年（一九四八）二月十八日乘中興輪抵台，在中國旅行社經營的賓館裡。不曉得是什麼原因，等了十幾天都無消息。一直到三月一日，省政府纔正式發佈改組台灣鐵路管理委員會為台灣鐵路管理局，派郎鍾駮為局長，修城、費驊為副局長，陳清文仍留任交通處長。

郎局長於三月五日就職後，除機務處長朱延光、材料處長吳慶源未動外（朱係上海交大一九二四級，吳係一九二六級均係機械工程系畢業），發表顏奎省任主任秘書，我調任運務處長，樊祥蓀任工務處長，歐福松任會計處長，徐繼善任總務處長，吳愷玄任人事室主任，范銳任公共關係室主任，除徐繼善係北平交大一九二四級同學外，其餘均為黔桂鐵路同事。

改局後發現問題重重，簡述如下：

(一) 路線鋼軌磨耗逾限者甚多，其必須更換者，在一萬五千噸以上。

(二) 橋樑損壞及載重不足者，達一千四百餘孔。

(三) 機車車輛待修復者，為數不少。

(四) 站場房屋、月台、天橋、雨棚、柵欄均有破損，待修者不少。

(五) 運輸能力不高，調度及配車制度不夠完善。

(六) 本省員工升職太快（接替日籍員工），訓練不足，且薪資太低（未達該職位起碼薪級），不足以鼓勵士氣。

以上問題，郎局長分別責成有關單位負責解決。如(一)(四)三項由工務處負責研究辦理，(二)項由機務處辦理，(五)項由運務處辦理，(六)項由人事室辦理，均限期由該管單位，提出解決辦法來，分別進行。

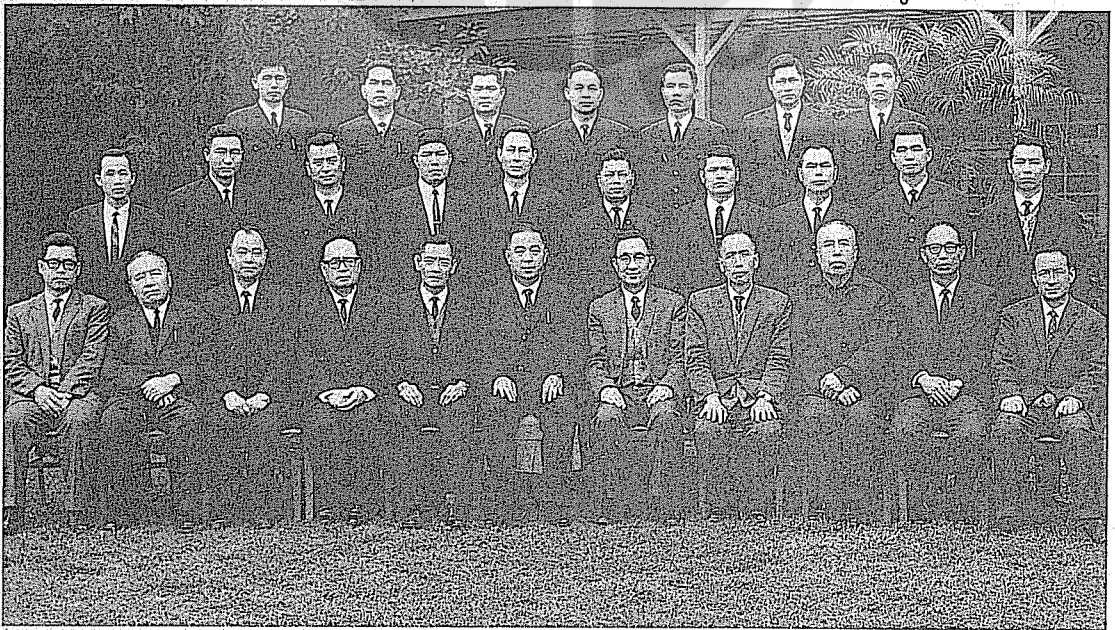
拒增煤運一怒調職

雖然問題重重，但仍可由各單位擬訂計劃，提出解決方案，分別解決。最重要問題，仍在如何立即解決「煤運」問題，以應發電的需要，纔能達到省府改設路局的目的。

郎局長先徵求我的意見。我認為台鐵運務處的組織，實等於大陸各鐵路局的營業處，因為它只有旅客、貨物、小運送與計核四課，所謂「小運送」是日本人的稱謂，是指將車站到達的貨物送至貨主家中，起運的貨物由貨主家中接運到車站，也就是我們所謂「轉送公司」的業務。但是要想提高運量，必須學大陸鐵路的做法，將運轉課（現屬機務處）改隸運務處，因為運轉課負責行車計劃改點與行車安全等業務，實應屬運務處的業務



②作者（前排中）與台灣鐵路員工訓練所第一期調度研究班的學員合影，前排右四王瑞、左五王亞心、左四劉立中。
 ①作者陳樹曦（前排右一）與魏紹徵（前中）、秦啟文（前左）等人合影。



，否則無法提高運量！郎局長又約機務處朱處長延光商量，朱認爲照當前設備的情形，實無法增加一噸煤運！郎局長一怒，立將朱調下，改任正工程師，並提升高雄機廠廠長浦承烈接任機務處長，同時將機務處的運轉課改隸運務處。新任的浦處長就職後，就來找我，詢問何以將朱調下與提升他的原因？我即告以「煤運」問題必須解決，否則影響「發電」。浦立允配合，由我主持「調度」與「加強煤運」的工作。

運處力求安定進步

我接運務處後，力求安定，副處長傅達原係津浦路同事且係高我五班（一九二九級）北平交大的學長，我堅留他幫忙，並告訴他課段長均請留下幫忙。傅達告訴我，貨物課長陳學聖是他同班同學，已辭職到台糖公司工作。計核課長羅世懸堅辭，欲返回大陸。羅課長之弟世威與我是四存中學同班同學，因此留請幫忙，仍堅決求去，乃以段清濤（一九三八級北平交大同學）接計核課長，蔣宗榮（湘黔京滬同事）接貨物課長，並將小運送課改爲附業股，隸屬貨物課，原課長張復奇改調專員在處長室工作，運轉課長賴松秀，旅客課長史清暨外段七位段長台北康壽銘、新竹王明海、台中張文炳、彰化王紹宗、嘉義尹浩然、高雄秉譜、宜蘭袁慰普均未更動。另增設一配車課，課長劉立中（係我交大同班），並改設兩個調度室，台北主

任趙仲三，高雄主任宋國春。人事安定後，再加強調度與配車，並由於機務處浦處長調派機車支援，第二個月的煤運，即自以前的九萬噸增加到十三萬噸，增加在百分之四十以上，電力缺煤問題迎刃而解。建設廳楊廳長家瑜非常高興，馬上報告魏道明主席，認爲鐵路這批新銳能力之強，與以前鐵管會的人員不可同日而語。

請「郎中來修城費話」

上述績效與稱讚，也引起上級單位交通處的同仁不滿，因處長即爲鐵路管理委員會的主任委員。故傳出有請「郎中來修城費話」的調笑言論。因局長郎鍾暎、副局長修城、費驊，聯在一起爲「郎鍾暎修城費驊」，變成請「郎中（醫生）來修城，費話」了，原本不值得一題，但已可見處局之間成見已深。

台中設廠自製鋼樑

工務處困難最多，樊祥蒸就任處長後，除原副處長鄭海柱未動外（鄭係上海交大一九三二級），另增加馮紹光（唐山交大一九三〇級）章守恭（中大留美受訓同學）二人（編制上只有副處長二人，增加一人則爲黑市副處長）。章不久求去，另以孫中和（唐山交大一九三三級）遞補。處內外人事更動較多。

工務處最嚴重問題爲路線及橋樑，樊處

長建議，在台中設置鋼樑廠，以沿線存樑十孔加以整修，做爲替換壽碼，先將沿線最危險橋樑抽換，送入台中鋼樑廠整修，輪流替換，並將可以利用鋼筋混凝土板替者，也提前製成抽換。其次，關於路線的整修，與磨耗過限的鋼軌與腐朽枕木的抽換，涵洞的疏導，翼牆柵欄與房屋的修補，無不責成工務段積極辦理。工務保養的積極加強，對於行車安全與提高行車效率幫助不少。惟工務處人事異動較多，爲交通處所不滿。

怪事多多必須改善

路局成立後，發現很多怪事！第一，鐵路台北松山機廠設備不錯，爲一可以大修機車車輛的工廠，但不修自己的機車車輛，反代修台糖公司糖業鐵路的機車車輛，而將本路的機車車輛轉包與大同機械公司修理？第二，鐵路各站不自己售票，反將售票業務甚至臥車餐車以及各大站餐廳及鐵路飯店，均包與台灣旅行社承辦。不知是日本人留下的情況如此，還是鐵路接收時無力接辦？郎局長乃將松山機廠廠長陳體欽（上海交大一九二四級與朱延光同班）調職，另派王仁壽（與郎在各廠同事多年）、齊仁鵬、劉昌夏、陳紹彭與劉近義（以上均係留美鐵路受訓同學）等機務專家多人到機廠工作。立刻收回大同機械公司代修本路的機車車輛，由本路松山機廠自行負責修理，並將代修的台糖鐵路的機車車輛的合約取消，請其自行設法修

理。同時，我也將各站售票與臥車業務收回自辦，僅保留餐車與餐廳飯店業務仍暫交由台灣旅行社代辦，使台鐵業務逐漸納入正軌。

還有一件怪事，有一天晚上，我同郎局長一同到台灣鐵路第一大站（台北車站）去看看，只見車站內外竟是黑漆漆一片。進站內一觀，只看一邊牆上掛有一排小電燈與擦皮鞋匠的藤椅，簡直不像是個火車站。第二天，我就將原任站長調走，派了一位最年輕的站長吳賢銘，他是上海交大一九四五級畢業，曾任京滬區鐵路局上海總站麥根路貨站的副站長。他就職後，親自與台北電務段商量，更換全站內外不亮的電燈泡，使全站到晚來內外光明，豁然一新。並將那一排自由拉線的小電燈與擦鞋匠藤椅取消，加以登記管理，並指定在不妨礙旅客行路地點集中營業，車站管理纔慢慢走上軌道（詳見本雜誌第五十三卷第一期）。

培植訓練本省人才

本路自日籍員工遣返後，接收人員又感不足，不得不提升本省員工補充，惟薪資普遍偏低。郎局長將局內外已任股長而薪資未達股長薪資起碼月薪一百四十元者，一律提高至一百四十元（多數本省股長月薪僅有九十元），此舉獲得本省籍股長同仁興奮與稱讚不已，工作益加努力。

又為培植省籍基層幹部起見，原在八德

路三段設有鐵路員工訓練所（現中央日報所在地），訓練本路各基層專業幹部。我建議增設運輸本科與調度班，以培養本省站長及調度員人才。第一期本科畢業者前兩名均立即派任站長，如陳方篇派充鼓山站長，黃金章派充萬華站長，其餘畢業同學也均分發各站任副站長，表現均極優異。

時局變化郎被免職

郎鍾鏗是一位工程師，除楊家瑜廳長認知外，毫無政治背景，也不善交際應酬，與當時的參議會參議員的感情也處得不好，而他的頂頭上司交通處長陳清文，又因他接長鐵路局，而將鐵路管理委員會撤消，前後任之間，自有很多誤會與不滿之處！

民三十八年（一九四九）一月二日，陳誠奉命接長省政府，各廳處首長均未更動。但三月四日卻將郎鍾鏗改調參議，另派莫衡繼任。郎係鐵路技術人員無處可去（參議係閑職有名無實）。只好重返京滬區鐵路局，仍任副總工程師兼戚墅堰機廠廠長。當時陳伯莊局長已因時局變化離去，局長一職由警務處長王兆槐代理，國內情況已不樂觀。

莫衡為上海交大一九一六級學長，曾任交通部主任秘書，隴海鐵路局長，與前交通部政務次長譚伯羽關係至厚，可能由譚氏推荐與陳誠（譚與陳夫人為兄妹），而莫衡在交通界資格甚老，由他接任，各方面關係當然都夠得上。但郎局長一年的辛勞與努力，

竟無人替他說話，自難心服。楊廳長家瑜剛剛留任，也無法幫忙。郎不得已而離去，不知內情者，很難獲得各方面的諒解。據其姪郎志仁（曾任交通處第二科科長）告知，郎鍾鏗已於一九九〇年去世，享年八十六歲。他在大陸鐵道部最後職務為機務總工程師。文革時期曾下放陝西，命其趕小毛驢為生，有兩年之久。後以機車生產修理均發生問題，為周恩來擔保釋回，恢復原職，民國八十年（一九九一）一月十九日，台鐵部份舊屬曾在台北善導寺為其誦經追悼。

莫衡繼任任期最長

莫衡於民國三十八年（一九四九）三月四日接任局長，到民國五十年（一九六一）四月退休為止，長達十二年之久，為歷任局長任期最長的一位。民國四十六年（一九五七）農曆正月初二日，當時的交通處長侯家源（民國三十九年七月五日接任）在任內去世，省政府主席嚴家淦命莫衡兼代交通處長，並曾去台中與新村省政府辦公。但莫衡對交通處長一職並無興趣，不久仍堅辭又返回局長原職。省府乃調公路局長譚嶽泉升充。自光復迄今，歷任局長無一人在職五年以上（現任陳局長未計在內），莫氏任期長達十二年之久，自有其歷史背景，處世之道與用人的權能。

增派副手瞭解考核

莫衡繼任後，人事更動不少，除兩位副局長暨運務機務與會計三處處長未動外，以秦啟文任主任秘書；呂偉彥（上海交大一九二五級同學）任人事室主任，廖澤彬（上海交大一九三五級同學）任總務處長，段品莊（唐山交大一九二七級同學）任工務處長（後升總工程師），王世勛任材料處長，莫若能（莫局長之姪）任台北機廠廠長。運務機務會計三處處長雖然未更動，但每處各加派一副處長，以劉懷聖（來自東北鐵路）為運務處副處長，陸世榮（上海交大一九二九級同學）為機務處副處長，巴燁曦為會計處副處長。此項安排，使留任者也感到不安，因不知何時會被更換？好在我一年的努力，已使客貨運量增加不少，而運務處人事極其安定。我已獲得本處內外同仁的信任與支持，所以更動與否，我並未放在心上。

老師來台勸我留任

不久，我的老師陳鴻賓來台，他是清華大學畢業留美碩士，在平綏鐵路擔任車務處副處長（處長金士宣博士）的時候，曾在北平交大兼課，教過我們這一班的「運輸學原理」。莫衡在隴海鐵路擔任局長的時候，他任車務處處長。不曉得是否莫衡請他來接我？還是來任副局長，或是到台灣來看看情形？他一個人（並未攜眷）住在旅館裡，我去看他並說明來台經過。他勸我留下，幫莫局長忙。他說莫衡為人很寬厚，而且是交大的

老學長，幫他可以放手做點事。也不知他同莫局長談過什麼？莫氏任內，我始緒未被更動。一任運務處長做了十三年之久，是我一生工作最長的一個階段，也是發揮我所學的最好的一個階段。陳鴻賓老師停留兩天，就回大陸去了。

調查煤礦改進生產

陳誠接任省主席不久，雖以鐵路煤運問題業已解決，但煤礦生產，對於動力來源影響極為重要，而台灣煤礦在宜蘭線平溪線新店線內灣線等處為數不少，但多為小礦，礦層極薄。陳主席為有所瞭解起見，特於晚間在寓所召集政務委員董文琦暨礦冶專家程宗陽秦汾宋澎（建設廳副廳長）等多人會商，鐵路局莫局長派我參加。決定成立一煤礦考察團，由董文琦任團長，其餘均為團員，並由董團長指定我兼任秘書。兩個月期間共考察了五十幾個煤礦，有幾個較大的煤礦，像猴硐的瑞三煤礦，平溪線的台陽煤礦，都曾深入礦坑內調查。調查結論：台灣煤礦生產，決難供給未來動力的需要。改進煤礦生產固為重要，但也必須研究兼採「水力發電」與其他種「能源」方式，纔能應敷未來工業發展的需要。

主持運鹽提前完成

民國三十八年（一九四九），日本仍在聯軍佔領期中，聯軍統帥麥柯阿瑟住紮在東

京。日本戰後缺鹽，麥帥總部向我國訂購了三十萬噸鹽，合約為六個月，必須依限運到，由雙方派船疏運。我國在台產鹽多在台南縣七股鄉一帶，由製鹽總廠將鹽運交台糖鐵路運至新營，再由台灣鐵路轉運至高雄港碼頭倉庫儲存，候船到裝船出口運到日本。因為轉運手續頻繁，各方面又無聯絡，以致運達日本數量極為有限。據說麥帥因東京缺鹽極為嚴重，而我方運鹽又不能如期運到，因之大怒將我運鹽合同摔至地下，並且說如再不能如期運到，應該依約予以罰款！我駐東京代表馬上轉知我國予以注意。當時生產管理委員會的主任委員尹仲容找到莫衡，希望由路局負責聯繫設法解決。莫衡原有意請副局長費驊負責解決，費因故婉謝。莫局長要我聯絡有關單位辦理。那時候，我正因內痔便血宿疾，身體極為虛弱，因為事關國際合約與運輸問題，我無法推辭。我只帶了運務處專員洪松齡去到台南，以生管會名義召集鹽務總局、船聯會（招商局代表）、台糖公司、鐵路局、電信總局、海關、高雄港務局、日本船商代表等有關單位，商討如何解決台鹽輸日聯運辦法。規定鹽廠每日必須交運數量，台糖鐵路配合運輸到新營，再交台灣鐵路轉運至高雄港，高雄港務局指定碼頭倉庫存儲，船聯會與日方船務代表排定雙方船期，再由電信總局以無線電訊報告有關方面「船期」與「交運數量」。並成立台鹽輸出小組，由我負責並派陳德年、洪松齡與各方

聯繫，按日報告船期與運出數量，加強督導聯絡與考核，纔將這一項艱巨的任務，提前一個月完成。也奠定了莫局長對我與運務處同仁工作能力的信任。

內痔積疴幸遇奇醫

我患內痔便血，已有多年，每天早晨起來，大便時就發生脫肛便血，這次以連續參與考察煤礦與督導運鹽的工作，身體益感虛弱，勞累不堪。乃到台北鐵路醫院檢查。當時台北鐵路醫院與台大醫院馬偕醫院為台北市有名的三大醫院。檢查後，醫院陳院長告訴我，說我患貧血很嚴重，隨時可能昏倒。當時想開刀割痔，鐵路醫院雖有名醫外科主任賴雅徵與醫師杜世彬等，但均無絕對把握治愈！正籌措間，忽看報載，有一則警務處刑警隊長登報鳴謝蔡漢基大夫將他多年內痔治愈的啟事。我相信此事一定不假，乃託前上海記者蔡馨發找到刑警隊長替我寫了一封介紹信，去看蔡漢基大夫。他檢查以後，認為可以治好，優待價格要「七百元」包治，並囑我第二天早晨到他的診所再解大便。治療方法在便後脫肛痔漏便血的地方塗藥，使其逐漸收口，回縮上去，自動復原。最初，我還不大相信他，後來知道鐵路醫院外科主任賴雅徵的太太，也找蔡漢基醫痔。我問賴主任何以不自己動手術？他說：外科手術醫痔，只有開刀，稍一不慎，不易收口，終身麻煩！蔡漢基與他一同到日本留學，但蔡漢

基醫痔的方法與用藥，係來自秘方，頗為有效。我因此纔放心，由他醫治。病中，莫局長偕同本處副處長劉懷聖也親到我家來探視並慰問。經過七個星期的治療，始完全收口自動復原。從此至今未曾再犯，的確是一位醫痔的良醫。可惜此人好賭，以致生活糜亂，一度因負債累累，因而入獄，後不知所終？我多年的沉疴宿疾一旦根除，因而體重增加，自一百三十八磅逐漸增到一百八十磅，體力較前增進許多，真可謂託天之福！

舟山撤退再建奇蹟

民國三十九年（一九五〇）六月，有一天，參謀總長周至柔在總部突召集教育廳長陳雪屏與鐵路局長莫衡（莫要我同去），參加一次極機密的會議，與會者有副參謀總長蕭毅肅，商討舟山群島國軍十五萬人撤退來台事宜。囑教育廳騰出南北郊區若干國民學校，做為臨時宿舍；囑鐵路局準備機車車輛運輸。莫局長要我表示意見，我問周總長要不要停止一部份客運？周總長的意見，客運不必停止，以免人心恐慌，每天以運大軍兩萬人為原則，限一個星期運輸完畢。我同傳達每天上午分別到基隆車站督導疏運。不料兵船擁擠，並不如理想的按部就班的順序到達，幸基隆港務局徐局長人壽港口司令陳聲策與鐵路配合良好，由鐵路加強調度機車車輛，司機不夠分配，甚至機務段的股長也派去開機車。好在運程甚短，北部在新竹中壢

一帶，南部在台南新營一帶，分由兩港到達疏運，結果，北部只用了三天，南部三天半，將十五萬軍隊運輸完畢。莫局長同我均獲得總統特別頒發獎狀與獎章，莫局長獲得光華一等甲種獎章，我獲得光華二等甲種獎章。

加強公關聚賢聯誼

經過上述幾次「運煤」、「運鹽」與「舟山大軍撤退疏運」的考驗，也建立了莫局長對我工作能力的信心。主任秘書秦啟文也特別對我表示友好。當時，曾由國民黨中央黨部魏紹徵（立法委員魏鏞之父）的建議，由他代邀各報總編輯或副總編輯每月在鐵路招待所聚餐一次，由鐵路局做東，秦啟文代表路局負責接待，並邀我做陪。鐵路招待所當時的菜餚頗為有名，掌廚即為號稱「譚廚」的彭長貴，係由曹健楚（原湘桂黔鐵路駐南京代表）介紹。以「譚廚」名義號召，鐵路招待所的菜，在當時曾風靡一時。因此鐵路局與新聞界之間的每月聚會，建立了友好的公共關係。有問題發生時，都可事先以電話聯絡，予以說明。路局受益不少。

美援顧問觀點差異

民國三十九年（一九五〇）六月廿五日韓戰爆發，廿七日美國海軍第七艦隊即進入台灣海峽巡弋，麥克阿瑟元帥也於七月三十一日訪問台灣，曾提議由我國派陸軍三萬三

千人援韓，為杜魯門總統所否決，後並將麥帥免職。但美國對我國的軍援經援卻立即恢復。我國也成立了美援運用委員會，由副主任委員尹仲容負責實際責任，但所有美援申請，必須經過美國在華安全分署指定的懷特工程公司的審核，也由該公司代聘美國專家來台擔任顧問，參與審核的工作。鐵路局第一位美援顧問為摩爾斯（R. C. Morse）。摩氏曾任美國最大鐵路之一的本薛文尼亞鐵路（Pennsylvania Railroad）的副總裁兼運輸總管。該路長九千七百六十七英里，為美國東部最大鐵路之一，路線遍經紐約、費城、芝加哥、華府、聖路易、芝加哥、底特律、辛辛納底、匹茲堡及水牛城，哩程佔全國鐵路百分之五，貨運佔全國百分之十，客運佔全國百分之十六。摩爾斯來台的第二天，當時的交通處長侯家源即在鐵路招待所請他午餐，路局有關單位首長做陪。中國人請客，菜餚不僅豐盛，而且向來是以最好的菜待客。不料這位客人回到懷特公司辦公室以後，極為抱怨。我派去的聯絡員吳賢銘專員（曾任台北站長詳見本雜誌第五十三卷第一期）回來告訴我，這種客人以後最好不要請！請了他，他還抱怨說中國人吃得這樣好，還要什麼美援？他根本不了解中國國情？中國人初次請貴賓，一定是以盛宴款待，那裡曉得多數美國人中午只吃三明治咖啡與一個蘋果當午餐呢？因為國情的不同，生活情形的各異，摩爾斯初來時，連台灣的水都不敢喝，出差時，還要自帶水壺。而且個性頑強，認為鐵

路「客運」已無前途，重點應在發展「貨運」。雙方觀點不同，對於路局要求美援，增加機客貨車輛，均難獲得他的同意。不得已，路局組織考察團，申請赴美日考察，獲得美國駐華安全分署同意，定於民國四十二年（一九五三）三月赴美。鐵路考察團由總工程司段呂莊、工務處長鄭海柱、機務處副處長彭宗灝、電務處正工程司陳德年暨本人組成，此一團體包括運機工電各部門。當時尚無噴射式客機，搭乘泛美〇六螺旋槳式飛機，由台北起飛，約飛行三十一小時纔到達美國。（未完）

八十回憶錄

戴運軌著

本書為物理學家戴運軌教授的精誠之作，要目有：中大、金大、台大與我、台大原子核物理實驗室之建設、台大十週年校慶物理館舉辦原子爐模型展覽、大學生的責任、讀書方法、怎樣改進中學的物理教學、青年應立志發展科學迎頭趕上、人類登陸月球的意義、因材施教與學以致用、曼克斯、波恩的物理學、法蘭克著：愛因斯坦的生活及其時代、不平凡的三日行、中大遷校艱苦談、中大遷校中壢前後、如何研讀高中物理、科學研究的效率和方法、基礎科學的重要性、我國在原子能研究應有的努力。全書四百餘頁，定價新台幣壹佰捌拾元，郵撥〇七三九三三三——二聖文書局帳戶，立即寄書。