

鐵路局長五年

陳樹曦回憶錄之五

● 陳樹曦（自由作家，中外雜誌社特約撰述委員）

客貨運成長設備不足

民國五十七年（一九六八）十一月一日我奉命接任台灣鐵路管理局局長。就職後，先檢討台灣鐵路有些什麼問題，必須我來解決？檢討的結果是這樣的：

從民國四十二年（一九五三）起，到民國五十七年（一九六八）止，十五年間，旅客運輸人數從每天十八萬餘人增加到每天三十七萬五千餘人，增加了一倍以上；貨物運輸噸數自每天兩萬五千餘噸，增加到每天四萬一千餘噸，增加了百分之六十五。設備方面，客車座位與貨車噸位雖有增加，但仍無法應敷旅客成長的需要，經常發生旅客列車擁擠，甚至旅客「站立全程」的情形。貨運雖可縮短「車輛週轉」的時間，提高運輸效率，貨車噸位也不能滿足貨主的需求，機車客貨車輛都有不足的情形。民國四十二年（一九五三）到四十七年（一九五八）正值美援期間，美援顧問愛爾蘭籍的莫爾斯鑒於美國鐵路的衰退，對於增添客車毫無興趣；對

於貨運又急於貪圖表現自己，強促提高運量，援助有限，以致頗受其苦。台鐵收入客運佔百分之八十一，貨運只佔百分之十九。在此期間，路局不得已，不得不停止原有極微的「美援」，而自力更生。但申請外匯困難，只有自行改造客車，改良座椅，力求取法乎上，開行飛快車，觀光號列車，光華號列車，改善服務，對於客運業務幫助甚大。惜一票難求，常為旅客所詬病。談到外匯，有一次美國駐華安全分署署長哈瑞遜（Harrison）任期終了返回美國，在他行前，經濟部長尹仲容陪他到泰魯閣一遊。在鐵路方面由台北至宜蘭線蘇澳掛了一輛公務車，鐵路局由我伴送到蘇澳，公路局由副局長錢益陪伴到泰魯閣。在途中，尹部長因與我同錢益都是交大同學關係，談到「外匯」，他說「外匯」存底只有幾仟美元，有人還要進口洋紙，不知是何居心？可見當時「外匯」的困難。

外匯短缺資金困難

台鐵不僅申請外匯困難，每年負擔的義務運輸（學生優待與軍運）數字非常龐大，並須將部份贏餘解繳省庫，每年高達新台幣一億二千五百萬元之鉅。按鐵路局第五期四年經建計劃，共需投資新台幣六十億元，以資金過鉅，乃經層峯刪減為新台幣四十二億元，但此項鉅額投資必須自行設法籌借。且多項設備必須在國外購買，外匯缺乏，如何能籌得國外貸款，為另一難題。

技術人才來源中斷

台鐵於台灣光復後，因日籍員工全數遣返回國，而本省員工又受日人歧視，不予以高級教育，壓抑甚低。自台灣光復後，本省籍員工工作情緒高昂，獲得升遷者頗不乏人。加以光復初期，業務較為清淡，一切因陋就簡，勉可維持。民國三十七年（一九四八）三月一日台灣鐵路管理局正式成立後，大陸各鐵路中曾受大專教育與國外留學受訓人員陸續來路服務，一時陣容大為增強。大陸被中共佔領後，各路人才參加台鐵行列者更

多，可謂台鐵鼎盛時期。但十餘年後，原有中高級職員或年老退休，或以經濟發展爲其他公私機構高薪所延攬，致感人才日見缺乏，招致困難。除成功大學商學院辦有「交通管理系」培植管理人才外，工務機務電務等專門技術人才以鐵路待遇偏低均不願意到鐵路局來工作，縱然有人來，也多抱持觀望態度，遇機跳槽而去。值茲鐵路營運技術日新月異，運輸業務要求繁複的時候，對技術人才的需要，較前更爲迫切，僅靠訓練所的員工在職教育，實不足以應付未來新科技的要求，人才缺乏的問題，並不亞於設備與資金短缺問題。

待遇問題懸而未決

台鐵員工待遇，到我任局長的時候，二十年來依舊照一般行政人員的待遇，就是按照「統一薪俸」、「米代金」、「眷屬津貼」等三項核發，子女多者多發，無職位高低的分別。陳舜珩做局長的時候，曾命人事室做過一次調查，他領的薪金排順序要排在第八十三名。他同主任秘書傳達說「尬少？」（寧波話這麼少）所以他主張比照郵電，實行「交通事業人員制度」，也希望比照郵電，實施「交通事業人員待遇」。雖已成功，但「待遇」仍按舊制，迄未改善。雖歷經徐人壽、林則彬兩繼任局長爭取，仍無效果。不僅與該條例脫節，且與其他事業機構員工待遇比較相形見拙。因待遇與員工生活切實

相關，我繼任後，員工紛紛反應前來，不僅阻礙事業發展，而欲吸引優秀技術人才來路，更不啻「緣木求魚」。

我就職後，面臨上述四大困難問題，接受最嚴重的考驗。自己一生幾全在鐵路上服務，且已逾三十餘年（在台鐵服務也有二十年以上），如不能克服上述的四個問題，何以對得起自己與員工對我的期望。

寬籌資金擴充設備

我考慮至再，首先將「如何籌到資金」與「擴充設備」兩案聯在一起。我先研究第五期四年經建計劃，台鐵需要擴充最少需要多少設備，纔能應敷需求？在機車車輛方面，需增加柴電機車四十四輛（當時已決定幹線機車柴電化），新式客車六百二十六輛，各類貨車八百五十輛，自行改造客車一百七十九輛；完成彰化台南間雙軌（已在林前局長任內分段開工），改建濁水溪雙軌大橋，興建七堵駝峯式調車場，改善高雄港調車場，擴充基高兩港站暨其他站場的設備，改善雙軌自動號誌及平交道保安設備，與增添貨櫃裝卸設備等，以上全部投資經估計需新台幣四十二億八千四百餘萬元，與政府核定的四十二億元稍有超出，當再設法撙節使用。在財源方面，必須獲得半數以上的世界銀行貸款，半數自籌，方可解決。

民國五十八年（一九六九），正值美國前國防部長麥克那瑪拉（Macnamara）氏改

任世界銀行總裁，應我國財政部李國鼎部長的邀請，來台訪問。經李部長介紹與他洽談。因台鐵已貸有兩次貸款（在林前局長任內曾有四十三輛世銀貸款所購的機車運台），故洽談非常愉快，麥克那瑪拉立允協助。當時估計如能獲得黃金伍千餘萬元的貸款，其餘自籌也比較容易。我計劃在每年鐵路「淨盈餘」中撥充資金新台幣兩億元，再由「折舊準備金」提撥新台幣三億元，如仍有不足，再請省政府自「統收統支戶」先行墊借。「資金來源」當可獲得解決。

建教合作儲備人才

在大專畢業的技術人才難以吸收的前提下，儲備人才的唯一途徑，就是尋求「建教合作」。自我民國五十七年（一九六八）十一月就任開始，就積極向大專院校接洽這項「建教合作」，但限於經費設備等條件，一時獲不到結論。後經與高雄工專夏校長漢民數度研究磋商，承該校夏校長願意合作，並經教育部核准，於第二年九月招考高中畢業曾服役的男生及部份女生共二百名，分別編入機械、土木、電機及運管四科，每科五十名，修業期限爲兩年，專門技術教師由本路派員擔任。在學期中除由台鐵負擔所有經雜費外，並支給學生津貼，畢業後分發到台鐵各處服務，成爲台鐵今後的中級以上幹部。此舉不僅解決台鐵部份幹部人才的缺乏及部份青年的失業問題，且創我國「建教合一」

的一個典範，意義十分深遠。不久，台北工專校長唐智也同樣要求合作，另在台北辦理兩期。今後視業務需要當再廣續辦理。此一儲備人才問題也順利的獲得解決。同時，交大、逢甲、淡江各大學也紛紛設置交通管理系，對於交通管理人員的供求更獲得來源。

調整交通人員待遇

在陳局長舜珩時代建立的實施「交通事業人員制度」，但經過七年之久，交通事業人員待遇，始終未能比照郵電人員實行。因此一問題牽涉到省政府人事制度財源及預算甚鉅，極少數員工（不到一百人）子女衆多者，於實施新制度及交通事業人員待遇後，反有較原領薪津減少的可能，問題頗為複雜。我所採取的步驟，先溝通員工意見，再協調省府交通處財政廳人事處等單位及黨政民意機構，並一再向各級主管簡報，將調整待遇方案反復檢討修正，在我就職一年以後方告定案。不僅獲准自民國五十八年（一九六九）七月份起追補，且極少數因子女衆多待遇減低人員也獲准可以領取「差額」的補助，員工精神為之一振。（本案獲得新任省主席陳大慶的支持）。

但有少數員工因子女衆多僅領差額未獲加薪者也有不滿的來信，「責難」與「謾罵」者都有，但爲了兩萬多員工大多數人的福利，也無法做得面面俱到，令每一個人都能滿意了。

解決臨工的考試問題

台鐵雖已實行交通人員任用制度，並已解決按交通人員發給待遇等問題。但十餘年來，各處外段站所仍僱有臨時工人約三千餘人，均未經正式考試，無法取得任用資格，待遇也無法比照有資格人員調整。我想設法專爲此批臨時工人舉辦一次考試，以取得合法的任用資格，待遇亦可比照調整。乃先訪問考試委員陸錫光、成惕軒、陳玉科（均係革命實踐研究院聯三期同學），請求予協助。

成惕軒、陳玉科兩人都答應幫忙，惟陸錫光認為既稱考試，必須公開招考，不能專爲這一批人解決問題而辦考試。但此三仟餘人已服務十餘年，運工機電各處均有，如何能辦一「公開考試」，而放棄這一批已服務十餘年的工人資歷而不顧，確是一個難題！我不得已乃親訪考試院院長孫科。孫院長曾以鐵道部長兼任過交通大學校長。大陸撤退後赴美，後經先總統蔣公邀請來台，當時並未發表任何職務。正好，那一年我擔任台北交通大學同學會輪值的常務理事（由滬、唐、平三校各選出一個常務理事值年），我召開同學會，親自接待這位老校長夫婦及其長子孫治平，參加者有凌鴻勛、李錫謀、鍾皎光、費驊、柳克述、王洸、錢其琛、（公南）方賢齊等多人。我並伴遊全島，因此與孫院長夫婦極為熟悉。所以，當我將這一批三千餘臨時工十多年的老問題，向孫院長報告，

並說明有人反對等情形，他一口答應幫忙。此案果然提到考試院院會討論，陸委員錫光仍堅持反對，主張要辦考試，就得公開。結果由孫院長支持，說明這是解決一個老問題特案，才獲得通過。

救國團蔣經國約談

我從未加入救國團，當然也不知道救國團是什麼性質？只曉得暑期有些青年活動是救國團主辦的。路局同學中有一位同學汪薛（曾擔任過桃園站站長），在上海交大讀了三年，未畢業就流亡到台灣，在台大借讀一年畢了業，與他同樣情形的還有曹吾民（曾擔任過七堵駝峯調車場場長）張壽岑（曾擔任過台北站站長鐵路局長）。路局因為他們三位在交大讀過三年鐵路管理的關係，同意他們來路局實習與就業。在我就任局長後，有一天，汪薛來看我，他說救國團是青年人活動的中心，希望我與該團主任秘書李煥見一次面談談。我知道李煥是蔣經國的學生，與王昇（聯戰班與我同期）江國棟（陸總政治部主任）易勁秋（與我同鄉，革命實踐研究院十三期同學）號稱蔣經國的四大金剛。見見面也無所謂。汪薛果然安排在救國團與李煥見面。李煥溫文爾雅，非常和藹，我們談得很愉快。不久，救國團蔣主任經國（當時任國防部長）通知我去見面談談。我應約前往，在接待室見有立法院趙委員自齊（後來兼任國民黨中央政策委員秘書長、組工會

主任、中央常務委員），台大政治系主任連戰（後任青輔會主任、交通部長、現任行政院長）、台北工專校長唐智、海洋學院教授謝君韜等四人在座。蔣經國分別接見談話。蔣經國與我談的是鐵路局情況。因為他是國防部長，我只告訴他彰化台南間雙軌即將完成啟用，對於軍運幫助很大；其次我談到山線山洞有些過於狹窄，大型「M四八」號戰車裝平車通過困難，已會同軍方設法改進解決。蔣經國與我們五個人分別接見，談過話之後分別各自離去。

第二次見面是國民黨十大大會期間，我是出席代表。世界銀行突然約我赴美商談貸款事宜（在該行總裁麥克那瑪拉回美之後），事關解決增添設備與第五期四年經建計劃關係，我不能不去，只有向大會請假。臨行，蔣經國約我在國防部見面（當時周菊村任部長辦公室主任），囑我和世銀商談，早去早歸，我不知何意？後來，我回國後，十大大會已閉幕。鐵路黨部書記長陳英烈（現任中央評議委員）告訴我，中央委員候選人我已被提名，因我不在會場，只獲得三十幾票，未能當選。事實上，我只忙於本身業務，對於當選與否？並不在意。

順利獲得世銀貸款

我赴世銀接洽貸款，是由總工程司段品莊，工務處長馮紹光（唐山交大同學劉大中的姊夫）陪我同往。與世銀代表洽談數日，

獲得第三次世銀貸款美金三千一百二十萬元（折合當時新台幣十二億四千八百萬元），可敷本年與明年兩年所需設備外匯資金之用。此次成功當與世銀總裁麥克那瑪拉上次訪華不無關係，當然鐵路業績與債信良好，也是成功最重要的條件。臨行，我們又談到明年盼能再借第四次貸款約美金兩千萬美元（折合新台幣八億元），世銀代表也答應考慮。如此，可達到第五期四年經建計劃所需資金新台幣四十二億八千四百餘萬元的半數以上，其不足之數也可自行設法，自盈餘與折舊準備金中提撥。事實上，每年台鐵尚須繳庫「盈餘」，民國五十八年（一九六九）核定為新台幣一億二千五百萬元。今後四年，世銀為培養台鐵「償債」能力，也提出兩點要求：（一）為取消或降低優待費率，（二）為減少「解庫盈餘」每年以新台幣伍千萬美元為限。我也轉報省府決定。

實施貨運五快運動

因為運用世銀貸款定購的機車與客貨車輛，不可能馬上交貨，而貨運成長迅速，貨車噸位不足，以致每日積壓待運的貨物，日益增多。為了迅速趕運爭取貨源起見，乃於民國五十八年（一九六九）五月五日實施貨運五快運動：快裝、快卸、快配、快掛、快運，以提高貨車運用的週轉率。因為鐵路每日下午六點，各站報告在站的空重貨車數輛，由調度所配車單位予以調配，如果空車能

夠「快配」，車站即可提早裝車，然後有貨物列車到達即可掛走，如能很「快運」到目的地，則必須「快卸」，卸空後即可申請再掛，或無貨即可申請掛走，在鐵路稱之為「貨車週轉率」。如果需要三天週轉一次，則每天運四萬噸貨物，必須十二萬噸貨車始夠週轉，如能縮短到兩天週轉一次，則有八萬噸貨車，每日即可運出四萬噸貨物。當時台鐵最高「貨車週轉率」為二點二天。因此實施貨運「五快」運動，貨運量每日可以增加，可以節省貨車噸位不少，發揮最大的運輸功能，學運輸管理者不可不知。但是，談到鐵路運輸效率，「運輸統計」最為重要，當時台鐵運務處統計股長黃泰華（本省人），非常優秀，為一得力助手。調度所長趙仲三（東北人）為在日本佔領東北時所訓練出的優秀的調度人員。他退休後，曾幫助王又曾建立「力霸」集團，有不少的表現。後一度並代替王又曾繼任全國總商會會長，為一不可多得的能幹與調度人才。談到鐵路「運輸效率」，最重要是根據「運輸統計」加以考核，纔可以看出這條鐵路是否是一條有效率的鐵路。

陳大慶生活很簡樸

我是在黃杰任省主席的時候接任局長，但是只過了八個月，省府又改組了，在民國五十八年七月，由陳大慶接任主席，交通處長陳聲簧改調為省府委員，由陳來甲（曾任

鐵道兵團團長暨警總參謀長）繼任。陳來甲因鐵道兵團關係，本屬舊識。陳大慶主席到任不久，就携同陳來甲到路局來視察，我預備了一個四十分鐘的簡報，用圖表口頭說明鐵路局的組織客貨運的情形，並提出四個困難問題與四個解決方案（即前述設備資金人才與待遇等問題），報告完畢，恰好四十分鐘。陳大慶不大喜歡多講話，但我送他到路局大門口的時候，他在上車前同我握手，囑我有空可到省府來談談。據說他到另一個單位聽取簡報，該單位首長僅預備了一個書面報告，而且照本宣讀。陳大慶不耐煩的說，你不必唸了，我帶回去自己看吧。後來，有一次我因事列席省府會議，主席通知我，散會後，到他家中午餐，四菜一湯，水果僅為台灣產的甘蔗，生活極為簡樸，他的夫人（胡偉克的妹妹）也在旁做陪，非常親切。陳大慶在主席任內，對我的工作極為支持，使我的第五期四年經建計劃得以順利的完成。可惜，他的任期不到三年就以癌症去職，他是一位令人尊敬的好長官。

五期經建順利完成

因獲得世界銀行貸款，解決了「資金」與「外匯」的問題，增購的柴電機車與客貨車輛也陸續到達。新購的客車、車窗特別寬大，座位（坐臥兩用椅）特別舒適，外用藍白色油漆，非常漂亮。除觀光號光華號特快列車之外，鐵路局又於民國五十九年（一九

七〇）二月三日起，先在台北台中間，加開了莒光號列車兩對，頗受旅客歡迎。二月二十日又加開台北高雄間一對，十一月五日又增開台中高雄間四對。在這期間，正值中非國王卜卡薩自非洲來華訪問，即以此種列車預留一節車廂招待中非國王乘坐，自高雄到台北，由當時的經濟部長孫運璿同我親往迎接，陪伴到台北。

其次，彰化台南間雙軌工程，原係在前局長則彬任內，於民國五十六年（一九六七）六月九日（鐵路節）開工，也於民五十九年（一九七〇）十月二十四日竣工，由省主席陳大慶親臨剪綵通車，省議會議長謝東閔也親自到場參加（謝係彰化縣二水鎮人）。從基隆到高雄除山海兩線仍為單軌外，南北縱貫線均改建為雙軌，對於行車交會錯讓幫助不少。

濁水溪雙軌大橋也於民國六十年（一九七一）六月二十八日竣工通車。

在第五期四年經建計劃中，另一項重大工程就是七堵駝峯式調車場。建立此場的主要原因，因北部基隆港地位狹小，基隆車站也無發展餘地。徐人壽任基隆港務局長時，即不同意鐵路車輛送到江邊第一線裝卸貨物，只准貨物自船上卸下，先行搬入倉庫，（裝船亦然）再將鐵路車輛送到倉庫後面第二線裝卸，裝卸車後立即調走，到基隆站再行整理，基隆站狹小調車困難。在我任內，積極想在基隆附近，建一座最新式的駝峯式調

車場（只有少數鐵路先進國家建有此種設備，日本人佔領東北時，曾在東北建有一座）。此類車場有「到達車場」、「出發車場」與「分類車場」，駝峯即設置在分類車場的前端。此類車場的優點，在基隆不須調車整理，所有裝好的貨車由機車拖至「到達車場」，再用調車機車將貨車一組頂到駝峯，解開掛鉤，再由塔台調度員搬紐，使車輛自動溜放進入分類車道，每一車道均裝設自動減速器（Car Retarder），使車輛慢慢溜放到適當地點自動停止。「分類車場」則根據需要設置若干股道，並指定用途，例如第一股道專為溜放到達高雄的車輛，第二股道專為到達台南的車輛，餘類推。則到達高雄的貨車經搬紐均自動溜入第一股道，到台南的貨車均自動溜入第二股道，餘類推，每一股道貨車夠足一列貨車時，即可用調車機車拖出，送至「出發車場」，經整理後，掛上機車守車，即可待命出發。其優點此列貨車可直放高雄，中途不須甩掛，即成為快速的單元直達貨車。如完點時間已到，不足一列時，也可以兩股式三股道溜放的車輛湊成一列出發，中途也不過兩三個停站，節省調掛車時間不少。同時宜蘭線來車，有需要時，也可進場同樣處理。此為一最新型元調車場，於民國五十九年（一九七〇）二月十四日開工，民國六十一年（一九七二）三月一日完工，工程僅用了兩年零十五天，解決基隆港與基隆站調車工作不少，對於北部南運貨物也

節省了不少時間。完工後，省主席陳大慶也親臨此一新型調車場，在塔台上巡視「調車分類」情形。

赴德參加鐵道研討

我曾於民國五十八年（一九六九）八月下旬應約赴德參加該國開發中國家基金會約請在德國柏林舉行現代鐵道業務管理研討會，每國代表二人，機務處副處長陳景福同往。參加者多為遠東開發中國家，如南韓、泰國、印尼、新加坡、印度、巴基斯坦等國家，時間為三週。兩週在柏林開會研討，一週參觀旅行。在柏林開會講習時，大家都認為鐵路客貨運必走上衰退的途徑，「短途」業務遭遇汽車的競爭，長途業務則將被飛機所代替。當時客貨營運較好者，除我國之外，尚有印度。我們提出「改善客運取法乎上」的經驗，有些國家並不以為然。事實上，德國人的目的，想推銷他的「柴油水力發電機車」（Diesel Hydraulic），我們已買了三批美國式的柴電機車（Diesel Electric）不可能再試用第二種的柴油水力發電機車，但能到德國看看他們戰後復興的情形，也是值得一去。尤其是兩度站在「柏林」圍牆上，看到東德一片靜肅，了無生氣，只有軍隊牽着警犬在巡邏的情形，與西德方面民主繁華，簡直是兩個世界，形成強烈的對比！牆上還有跳牆殉難者的血跡姓名與放置的花圈，更令人着目驚心，慘不忍睹！沒有想到，居然在

這個世紀內，這道圍牆一推即倒，東西德在我們這有生之年真正能合併而為一了！我們也訪問過德國國鐵，他們有四個總裁。我們只見到一位管財務的總裁（是由石油公司轉過來），他告訴我德國鐵路也在賠錢，全靠國家貼補。但仍發展「高速」鐵路，想先達到每小時兩百公里，再研究「磁浮系統」的鐵路，每小時速度可在四百公里以上。第一階段時速兩百公里已進入完成階段。在國鐵總部發現一件怪事，就是升降電梯沒有門，升降來回是不停的，乘電梯的人必須跳進跳出。年紀大的人恐怕吃不消，也可以看出德國人的民族性了。

李建和豪爽兼好強

省議會交通委員會的召集人，在陳舜珩時代就是李建和（煤礦業鉅子李建興之六弟）副召集人白世維（軍統行刺過張敬堯，來台任台南市警察局長）陳筆（鐵路員工由鐵路黨部支持當選）。我自來台負責台鐵運務

長時，李建和住在瑞芳，與瑞芳站長趙冠英處得不好。李一再要求路局換人，陳舜珩局長與我商量擬調基隆站副站長馮立青（私立鐵大畢業）去接替。李建和知道了要求調雙連站陳站長去接任。陳舜珩不高興，但對省議會召集人也有些頭痛。結果，我親自去到瑞芳，我問李建和為什麼要指定站長？我問他不知道雙連陳站長利用「休班」的時候，在台北與人醫治「鐵打損傷」（他是傷科專家），收入不少，台北病人多，調到瑞芳來豈不是害了他？而且馮站長尚未到差，你何以知道好不好？你有什么理由拒絕？究竟是誰當局長？我問得他啞口無言。然後，我告訴他如果馮站長來了，做的不稱職，我可以再請求更換他。他接受了我的意見。我也告訴馮站長到任後先去拜訪他，以示對議會召集人的尊重。但他如有所要求時，合理者可以接受，不合理者可以告訴我，由我來應敷，此事總算告一段落。

李建和個性好強，剛直、豪爽。徐人壽任局長的時候，正值國民黨召開九全大會，代表候選人省黨部沒有提他的名，他仍然參選，結果以最高票「第一名」當選。但是，他仍然很不開心，他約徐人壽同我到瑞芳他家裡吃飯。三個人喝了四瓶酒，弄得每個人都大醉一場。他是一位直性人，雖然書讀的不多，但是很守舊家庭的禮教，大哥建興不高興，一拍桌子，他就得跪下。他與我同年，非要同我拜把兄弟不可，我沒有同意。我

六十歲的時候，他送我一幅親筆寫的中堂：「兄弟同庚又同年……」，可惜他六十二歲就逝世了！我同白世維與陳筆親自到李建和墳前祭奠。他的孫子結婚的時候，我還親到瑞芳去祝賀，並代表來賓致詞。主婚人對新郎說：「陳某某是阿公最好的朋友，他講的話你是要聽的。」我同李家真算是三代的交情了。

他大哥建興曾任煤調會主任委員，對我也很好。他帶我到十分寮他出身的老家去看。他們的母親白氏就是白崇禧在二二八事變以後來台在瑞芳認的「乾娘」。李氏兄弟並將陽明山土地捐贈給蔣中正總統，做為陽明山公園，供民衆在花季賞花的地點。他們雖是開礦出身，但卻值得我們尊敬與欽佩的！

立院發揮立法精神

立法院交通委員會質詢對象是交通部，但交通部主管鐵路，立法委員質詢鐵路問題時，交通部無法直接回答，也必須鐵路局長列席說明或備質詢（交通處長可不必列席。立院交委會分三組輪值當主席，此三組可分為新中國系（朱家驊派）領導人為袁其炯（曾任鐵道部及粵漢鐵路專員）許紹勳、陳洪，○○系（二陳派）領導人為李琢仁、陳鐵夫（兩位都是四川人），青年團系領導人為王長慧（女）李繼武（陽明山受訓同期）。立法院老委員質詢，雖然緊迫釘人但

不謾罵。本來議事廟堂是辯理的地方，也不應該打打鬧鬧，我們和立法院交通委員會交往，大體都能夠辯明是非，說服對方調解議案發揮了立法精神，和現在的情況比較，那時應該算是走上民主政治的真正途徑，不像現在的謾罵與打鬧，遺笑大方了。

沒有人質詢的會議

我舉一個案例，說明列席立法院交委會報告案情的情况：縱貫線北上路線，桃園鶯歌間長九公里，是一條雙軌下坡的彎道，上行列車尤其是貨物列車在這一段裏出軌多次。出軌後，常會翻車阻塞路線，修復至少需數小時之久。在我局長任內，有一次又發生北上貨物列車在此區間出軌，影響整個交通。我立刻趕赴現場，搶修隊正在搶修之中。

有一位聯合報交通記者陳祖華坐計程車趕到現場，向我說：「怎麼搞的？這個地方常常出軌？」，他本來想搭早班火車去台中，去看他太太的，現在也只好坐計程車去台中了。第二天，就有的報紙刊出「桃園鶯歌之間有鬼」，開路局一個大玩笑。立法院交通委員會馬上通知路局要我前去報告。我叫人繪好圖表，蒐集了很多參考的資料，如時去到立法院交委會去列席說明。首先我先說明肇事地點出軌情形，然後分析責任問題，我說工務段長認為他管的軌道沒有問題，因為經過好多次列車都沒有出軌，何以這次列車出軌，一定是車輛有問題？管車輛的檢車

段長說，他管的車輛沒有問題，因為這一次列車是從高雄開出，一路上都沒有出軌，何以到這個地方出軌，一定是軌道有問題？按照科學的方法，我們先量一下軌道，發現鋼軌並沒有磨耗超過規定的限度，再量一下出軌的車輛，輪緣磨耗也沒有超過規定的限度，坡度軌道情形都正常，工務段檢車段都沒有責任，究竟緣因何在？路局局長脫不了責任。我請養路課長陳中孚（上海交大一九三五級土木系）做一個「專案研究」，發現英國鐵路也有同樣出軌事故發生，在長坡度彎道上「十五噸小型貨車容易震動出軌，因為只有四個輪子，二十五噸以上的貨車因為是八個輪子有轉向架，不容易因震動而出軌，英國的辦法是降低貨物列車的速度，但仍不能避免這類事故的發生。日本也有同樣事故，但日本的做法，是選擇一個類似的地點，依照建一條模型式的鐵路來做試驗。試驗的結論，就是在較長的下坡彎道，在軌道內線加一條護軌，使車輛經過時，因有護軌夾住，不致因彎道下坡受震動而跳出脫軌。英日專家對這種事故的肇事原因稱為「綜合因素」（Combined Defects）所造成。日本國鐵加「護軌」後，很少再發生類似的「脫軌」事故，值得我們仿效。我們已決定將這一段以及類似地段，均加「護軌」，可保證不再發生類似事故。我報告完了。並沒有一位委員質詢，主席立即宣佈散會。這是我參加多年省議會與立監兩院唯一的一次沒有人質

詢的會議。

參加世界運輸展覽

民國六十一年五月，美國運輸部在首都華盛頓舉行一九七二近代運輸展覽會，展示水陸空運「新型運輸工具」發展的情形，邀請我國派員參加。我國由交通部長張繼正率路政司長朱延光、航政司朱登阜、鐵路局長

陳樹曦、公路局李錫煜等一共五人參加。行前就聽見傳說行政院即將改組，嚴院長將專任副總統，院長將由蔣副院長經國升任另組新閣。交通部長張繼正出國在向蔣副院長辭行時，就表示不願續任交通部長。蔣問其原因，張部長以省交通處不能合作，上情不能下達，不願再擔任下去誤事。果然，在我們於華府參觀期間，傳出行政院改組的消息。



作者陳樹曦向陳大慶主席簡報情形。

當時交部政務次長為王章清，常務次長方賢齊，主任秘書朱增郁。張部長與王次長經常有電話聯繫，並傳出省政府主席將由省議會謝東閔擔任，交通處長由我調任。我曾向張部長表示「交通行政」非我所長，可否不就？張說：「你可以做，可以化解部處間的不調合與合作。」我認為交通處長是一種行政工作，我在交通界三十四年來一向做的都是技術工作，兩者性質不同，不易做好。張部長認為我可能辭不掉。

在華府期間，我也單獨訪問過美國運輸部高速度地面運輸司司長那爾遜博士（Dr. Nelson），他告訴我美國正計劃在東海岸線打算建造一條「高速」鐵路自華府經紐約到波斯頓，時速高達三百英里（四百八十六公里），將為世界最快的鐵路，我問他何時可以實現？

他說正在研究中，因速度太快，可能用管理運輸（Tube Line），正在試驗中，能否成功？三年後再定案。但這個方案至今也沒有實現，反不如日本的新幹線，法國的巴黎里昂線來的實際與成功了。

因為參觀近代運輸展覽會已畢，我就先去波斯頓。看我的女兒增齡，她已在布朗（Brown University）大學獲得物理系的碩士學位，並在王安電腦實驗室工作。我想在回國以前去看她一下。這時路局已接到「調職」的命令，四處打電報找我，以為我失蹤了。（未完待續）