

# 服務交通五十年之六

## 京滬路上海總站長

● 陳樹曦（前國防研究院講座、中外雜誌社特約撰述委員）

### 交部組隊視察京滬

我們赴美受訓第一批返國同學向交通部報到後，各奔前程。有十幾位同學留在部中，這些同學並非無處可去，多半是考慮去的地點與個人問題，我也是其中的一個。以我而論，當時有四個地方可去：第一，湘桂黔區鐵路局，局長袁夢鴻，係自路政司幫辦調任，也是我的老長官，而且我是黔桂路保送的，返回原路當然是不成問題，所考慮者，該路人事全非，尤以回憶「西南大撤退」的慘狀，仍然歷歷在目，我真不想再回去。第二，平津區鐵路局，局長石志仁，副局長沈恩濤，主任秘書趙傳雲，都是津浦鐵路的老長官。運務處長王羽儀是我北平交大的老師，副處長王北強與劉金泉，都是交大同學，而且劉金泉與我同班。新成立了三個運輸總段，北平總段長許琪光，天津總段長何立東，又都是赴美受訓同學，只有張家口總段長尚未派人，他們很希望我去接任。尚值得我考慮。第三，中國長春鐵路局，蘇聯侵入東

北後，要求將以前的中東鐵路與南滿鐵路合併而成。蘇聯派的局長尚未到差，由我國派的副局長王竹亭學長代理局務，劉鼎新學長副局長，運務處長為修城學長，副處長二人，已派了一位沈楚欽君，還有一個缺保留給我，盼我能夠前去。第四，留美同學鄧鍾鏘已就任京滬區鐵路局副總工程師兼威野堰機廠廠長，他已向陳伯莊局長推薦我，發表我一個專員名義，月薪三百元，是一個閒缺，我並沒有考慮。四個工作比較起來，只有中長鐵路我比較有興趣，因為修城是學長，也曾三次共事，而且在「黔桂」他被迫去職，我們也曾有一次共同進退。所困難者，我的妻女仍在重慶，買不到船票與飛機票，無法東下南京與我會面，只好留在部中等待機會。俞大維部長見到仍有十餘位同學留部，就命組織一個考察團，去考察京滬區鐵路區，看一看有什麼值得改進的地方想利用我們一年所學，提供一些意見，並派曾世榮學長擔任領隊。所有在部服務期間，薪資由部裡負擔。

我們隨同曾世榮學長到了上海，共同研究京滬區鐵路局的改進方案。曾世榮對同學說，部長認為京滬區鐵路局是首都到上海商埠最重要的交通路線，國際觀瞻所繫，經常感到路線壅塞，車輛不足，調度困難的情況，希望我們這一次的考察，能夠提出改進的方案。

我們用了兩個多月的時間，完成視察任務，並提出三點建議：(一)是京滬區「南京上海間」運量多，車次密，應考慮將此區間三百一十公里單軌改建為「雙軌」計劃；(二)是採用最新式的單軌「中央控制行車制」的計劃；(三)是增加機車車輛。

### 任職京滬創辦營業

報告完成不久，曾世榮找我說，他已接受京滬區鐵路局陳伯莊局長的邀請，擔任該局副局長兼新增設的營業處處長，邀我去擔任該處的副處長。我考慮一下，立刻接受他的邀請。於民國三十五年（一九四六）十月，同到京滬區鐵路局工作。因為無論在南京

或上海，工作比較安定，接着也較為容易。陳伯莊局長認為，設置營業處的目的，在招徠與增加新增的業務，與運務處所轄營業課的工作並不衝突。換句話說，營業處做的是路線以外到鐵路的業務（Out of Line Service）。營業處處內僅設第一第二兩課，處外設客運貨運兩個營業總所，南京、上海、杭州客貨運各設一個營業所。客運營業所的工作，在出售客票、代旅客訂位、代訂臥舖、接送行李到家、接送旅客、代訂旅館代購特產、觀光導遊等的新興業務；貨運營業所的工作，代替貨主辦理貨物託運、提貨、裝卸貨車、接送貨物到家（Door to door Service）等新興業務。事實上等於辦理「旅行社」與「轉運公司」的工作，完全是一種「服務」性質，與運務處營業課暨各站辦理的客運貨運業務並不衝突，一切創新。戰後各路局均增設「營業處」，多無一定章法，名不屬實。各路做法不一，有的將運務處的營業課劃出，擴大為處，有的僅派營業處長副處長而令其擔任調度總所工作者（如平津區），各不一致。大部也未訂一套規章，告知各路如何做。京滬區鐵路局的做去，倒是另有一番新的意義！兩個總所由曾同我各兼一個總經理，並由陳局長派梁湛為貨運營業總所副總經理，處內第一課長由另一副處長范風笙兼，第二課長為陳奮克。我也介紹湘黔黔桂的老同事蔣宗榮擔任杭州貨運營業所的經理。其他各地區經理也都派人充任。這

一個單位總算在很短期內佈置成立了。

### 「先花後果」上海得子

我決定到京滬區鐵路局服務以後，我的妻女也設法求人弄到飛機票到南京與我相聚。那一天正好我因工作來不及到南京來接她們母女，只好託部裡路政司一位同事王玉炳代我去接機，我下午纔趕到，總算分別了一年半又再聚首，當晚搭夜臥車返回上海。幸好已在紅樓分配到宿舍兩間，紅樓是路局第二辦公室，樓上做宿舍，僅能分配四家，我能獲得極為不易。

此四家為：工務處副處長張萬久博士（留美）一家（張萬久於文革時在西南交大教授任內被紅衛兵逼得跳樓自殺），總務處副處長黃寬劍學長一家，秘書書亞夫（陳局長）的學生民社黨的國大代表）一家，暨我們一家。

回想我於第二次返川在四川糧食儲運局渝敘運輸段長任內，有一天晚上曾與川滇公路藍田壩站長余琳暨蔣宗榮散步，遇到一位算「鐵板神數」的先生，算出我「先花後果」，果然在我留美受訓那一年十月七日生下長女增齡。

這一次在京滬區鐵路局服務的時候，我妻於民國三十六年（一九四七）年七月在京滬鐵路醫院內生下長子勳瑞（在台又生次子勳琦），真應了「先花後果」的神算，也算是一件靈異奇事！

### 車頂運雞取締維艱

上海市雞的價錢很貴，京滬線上各大站的旅客到上海來，都隨身帶幾隻雞，不但賺回旅費與雞價，還可以賺一筆錢。因此每位旅客到上海來都帶幾隻雞來賣，但是，雞帶在車內容易悶死或生病，所以很多帶雞的旅客都爬上車頂，使雞可以呼吸新鮮的空氣。但是，造成一列赴上海的火車，滿車頂上都是帶雞的旅客。京滬區鐵路局為首都到上海的主要鐵路，如果讓國際人士看到開往上海的火車，車頂上滿載帶雞旅客的奇景，實在有礙國際觀瞻！陳局長有鑒及此，命令營業處貨運營業總所梁副總經理湛設法解決。時過三日，陳局長帶了運務處副處長關鐸（交大同學）乘小汽車到真茹鐵路附近去查看，看見上行所有的普通列車每輛車頂上仍然是滿載帶雞的旅客。陳局長回到辦公室，立刻打電話通知曾副局長與我，帶梁副總經理湛到他的辦公室。一見面，就大罵梁副總經理湛辦事不力，甚至脫去西服上裝說：「Damn!（英語罵人混蛋！）賣雞的是你的老子？還是你的娘？為什麼你解決不了?!」：「，在室內邊罵邊走，怒氣不息！梁湛（廣東人係陳的舊屬）低頭，一聲也不敢響。曾副局長同我坐在一旁陪著被罵，毫無插話的機會，等於「陪罵」！大約差不多罵了一個小時，陳局長罵累了，氣勢也稍好一點。曾副局長纔開始勸解。我插話說：「如果局

長授權，不問採用任何方法，營業處在三天之內，可以負責解決！」，陳局長只好同意，限三天解決，就此收場！當時，我很奇怪這件工作為何不命令警務處處理？如果命令各站警察不准「帶雞的旅客」進站，豈不就解決了！何以要營業處來做？到今天我仍然是一個疑問！當時警務處長王兆槐，曾當選國大代表，是軍統局戴笠大將之一，到台灣和嚴家淦是兒女親家。

返回營業處後，曾副局長問我有何妙計？我問梁湛帶雞的旅客來自何站？梁說此點已有詳細調查資料，我問他何以收購失敗？他說價錢談不攏，旅客仍願自帶上車。我的辦法要梁派員在有帶雞旅客的各站入口處，見雞就「高價」收購，「裝籠」運到上海。梁湛立刻問我如果「賠錢」怎麼辦？我的意見運到上海後，立即宰殺洗淨，存放在冷凍庫。俟幾天後，上海雞市場缺貨，雞價必漲，再以合理價格賣出，以收取合理利潤為原則，問題當可以解決。但這並不是常法，以後應請運務處改善「雞」的運輸，使「雞」的運輸走上正當途徑，方是解決問題之道。此一「旅客攜雞上車頂」的特案，在上述「雙管齊下」的解決辦法下，纔算了案。

## 當上了上海總站長

我在營業處只服務半年，民國三十六年二月廿四日，陳局長要革新除弊，召開八大站站长會議。八站名稱如下：南京、鎮江、

常州、無錫、蘇州、上海、嘉興、杭州八站暨麥根路下關等重要貨站，所有各站站长必須親自出席。路局參加者：局長陳伯莊，副局長兼運務處長侯或華，副局長兼營業處長曾世榮，人事室主任孫若越，警務處長王兆槐，指定我列席並擔任紀錄。會議重點：在整頓站務，防止舞弊，改善服務，提高效率等多項。會議過了不久，陳局長忽然同曾副局長商量，要調我擔任上海總站長。他的理由，京滬區鐵路車務員工共有兩任伍佰餘人，上海總站佔一千零十人，約為二點五分之一，如果將上海總站管好，則問題解決了一半！他的想法並不算錯，但是對我個人講，等於降了職。因為總站長之上有段長，段長之上有處長副處長，我以營業處副處長調任總站長，等於連降三級。雖然陳局長很看重我，實在無法接受。曾世榮到我家，同我太太說：「臥北兄（我的號）要有三個月存糧，一定辭職不幹了！」，我爲了要使頭腦冷靜下來，帶了妻女同一位招呼女兒的女孩，四個人一同去杭州西湖玩了三天。蔣宗榮在杭州，陪我們逛了西湖，也嚐試了樓外樓的西湖醋魚，奎元館的麵，其他館子的東坡肉等，玩了三天，散散心，纔回到上海。

剛一到家，就接到了交通界前輩劉三爺景山（竹君）的電話。他是宋子文中國銀行公司在上海的負責人，他擔任過路政司長，京奉路副局長與我父親同過事，他的二女兒也與我小學同學，算是我的長輩。他約我談

談，不能不去。結果，他責備我說：「陳局長那麼看重你，為何不幹？是不是嫌『官小』不能幹？陳局長答應給你『專門委員』兼任，等於『處長』地位，而且有事可以直接報告局長！」，我說這與「體制」不合，而且我是運務處的總站長，運務處處長副處長主管段長及各課課長都可以命令我，目前京滬路運務人員已有三派：老兩路的員工一派，新兩路的員工（陳局長任用的人一派），與日據時代華鐵訓練的員工一派。三派對立，互相敵視，如何管法？假如真要我擔任總站長的話，我有三個要求：第一，營業處副處長調運務處副處長兼上海總站長；第二，局長授權給我，不能事事干與，而且不能罵人（曾見過他罵梁湛），如果罵我，立刻辭職走路；第三，授我以用人權與獎懲權。如陳局長同意以上三點，我可以試辦三個月。劉問我「專門委員」比「副處長」大，何以非要「副處長」兼不可？我說如此做，使處理的副處長與各課課長對我要客氣一點，辦事來比較順利。劉三爺聽了，認爲不無道理，即將我的意見轉告陳局長。陳局長只要我肯擔任，所有條件無不接受。我不得已，在民國三十六年（一九四七）四月，當上了「上海總站長」，也是全國唯一無二以副處長兼任的總站長。與我在美同時同路受訓的唐鏡文同學也當上了平津區鐵路局北平總站總站長。南北遙遙相對，也是一個佳話。

上海總站抗戰前稱爲上海北站，勝利後

改組為上海總站，由寶山路、上海北站、上海車場、麥根路旗站及麥根路貨站等五個單位組成。總站長之下，有站長十二人，副站長十三人，員工共有一千零十人，可以說是全國最繁忙的大站。我接事後，人事並未有所更動。只有交大畢業派在車站實習期滿的幾位同學許俊、黃壽峻留在上海北站幫忙，吳賢銘、符承禮派在麥根路貨站工作，並都派任副站長。

### 包裹掉包板車要挾

上海北站每天早晨七時有一班包裹列車到達，停靠月台。已往的習慣，准許貨主自帶板車進站，在月台上自己認貨取貨，裝上板車，交還貨票收據聯，就可領貨出站了。對板車也可以自由出入站，找貨主拉貨。對貨主與板車夫講，當然很方便，車站也省事不少。但是，我發現有三個缺點：第一，時間太長，後上午七點起，要到中午十二點纔能領取完畢；第二，月台搞得髒亂不堪，清潔需時；第三，因為貨主自行尋找、認領、取貨運走，容易發生「領取」錯誤，無法斷清責任。果然，有一天，貨主來講，他託運的「筍乾」，回家打開包裹一看，變成「毛豆」了，「筍乾」與「毛豆」價錢差距甚大，但是自己認貨領走也繳了貨票，鐵路人員也無法承擔具賠償，責任誰屬？極難評斷。「冒領」與「遺失」的控訴。層出不窮，行李房主任方副站長也無法解決！我考慮了很

久，先找上海營繕總廠廠長陳孟濤，請他在左側行李房後面改建一排包裹倉庫。「營繕總廠」也是陳局長的一項新猷，他認為工務段只應負責將鐵路「路線」及「軌道」保養好，以策行車安全，不應兼管「營繕」，所以在上海成立營繕總廠，負責全線房屋的營繕工作。陳孟濤是我赴美受訓的同學，所以很快就為我蓋好一排行李包裹的倉庫。等完工後，我即規定，自第三天起，早晨七點到達的包裹，一律先行搬進倉庫。放置的方法：第一，按「起站」分，「鎮江」來的包裹放在「鎮江」欄內，「蘇州」來的包裹，放在「蘇州」欄內，餘類推。第二，按貨票號碼末一字分，末尾是「〇」放在「〇」字欄，末尾是「九」字放在「九」字欄，餘類推。貨主提貨不必進站，只在包裹房門前櫃台，分行排隊，按次序憑票提貨，行李司事根據票的起站暨票號末一號碼，在分類欄去找，很容易找到。並派交大同學黃壽峻（一九四四級來台曾任高雄站站長）接替方副站長（方已引咎請調），並予以事前講解此項辦法的程序與做用，並按預訂日期實施。

不料消息傳出，立刻引起軒然大波。站員傳來消息，板車公會宣布在本站實行新辦法之日起「罷工」，認為我這位總站取消他們多年來自由進出車站的權利。陳局長「情報」極為靈通，得到此消息後，立刻找我去，他認為上海各工會均與「幫會」有關，他想派總務處副處長王雲蓀（王兆槐的親戚）

，陪我去拜訪杜月笙，王雲蓀是在幫的。此項好意被我拒絕。我同局長說，這是我的事，最好由我來解決，不必找杜月笙。我解決不了，我當立即辭職，以謝局長！說完，我立刻回站。問清楚板車公會所在地，我單槍匹馬親自去到該公會，拜訪該公會的李理事長。李已有七十多歲，留了一嘴的山羊鬍，說話很不客氣！他說：「總站長你想要錢，很好商量。但是不准我們板車進站，未免欺人太甚！而且，我們板車自抗戰勝利以來，就一直自由進出車站，何以你當了總站長就不准？！」我說：「我不但不向你一個錢，也不准我的部下任何人向你們要錢。我不准板車進站的理由，是因為現在包裹發生掉包失竊，分不清楚是誰的責任。我改變處理包裹的方法，是我總站長的職責，假如我的辦法失敗，三天後，我立刻辭職走路！」，幫會中的人倒也痛快，他立刻同意我試辦三天。

第一天，包裹列車上午七時準時到達，先由站內行李伙（紅帽子）將包裹搬入倉庫，照我指示的辦法存放。再由貨主排隊領取，「鎮江」起運的包裹在「鎮江」欄內尋找，再按照票號最末一個字，在分號欄內找，很快就尋到，交給貨主。板車也在站外排班等候，貨主立刻領車領走，不到兩個小時就通通領完了。板車工人也省了不少時間，可以再做旁的生意。所以，不必等到三天，當天下午，板車公會的李理事長就親自來看我

他說：「總站長你對了，這樣子不但快，而且我們還有多餘的時間去拉別的生意。現在，我服了你了！」「閒話一句」，以後有什麼事，你儘管吩咐，我們一定遵辦！」。這是我就任總站長後打勝了的第一仗。

### 「青年軍」卧軌的糾紛

抗戰勝利後，上海人常講有四種人不好惹，就是：(一)立監委，(二)國大代，(三)青年代表，(四)新聞記者，實際上指的立監委員、國大代表、青年從軍、新聞記者，對這四種人最好是敬鬼神而遠之。有一天，有六十位「青年從」過軍的人員，自杭州不買票乘坐火車來上海，這些「青年從」，是退役後，集中在幾個地方受訓就讀，校長均由蔣經國兼任。像這樣大批無票乘車來上海，實在是不守法紀。我得到杭州站轉來電話，就先找總站警察大隊長唐鑑前（來台曾任過台中縣警察局長）來，要他召集一百二十名鐵路警察徒手待命。這六十位「青年從」到了上海，不但沒有票，也不肯補票，並打算再搭凱旋號列車去南京。我當然不准他們無票乘車。結果，他們卻臥在鋼軌上，不准開車。我接報後，立即命令唐大隊長鑑前率領一百廿名警察，兩人架一個，將他們架上月台，凱旋號纔能開出。不料，正好有一位通訊社記者蔡馨發（他是王兆槐的學生，來台後經商成功，曾擔任過台灣國際獅子會的會長與總監）在站，他立刻發了一個消息。第二天，各報均

有記載。蔣經國見報，立刻派了一位秘書來站調查。不久，我接到經國先生一封信表示歉意，並告知肇事學生為首的五個人，已予關禁閉的處分。

### 大候車室消防問題

京滬區鐵路局的京滬線是單軌，旅客眾多，車次不足，所以旅客購票非常困難，經常排隊購票，要排長龍到站外，日晒雨淋，旅客相當辛苦。陳局長有鑒及此，命上海營繕總廠陳廠長孟濤在車站右側，建築了一間可以容納三千人木造的大候車室，專供三等旅客在室內購票，以免日晒雨淋之苦。蓋好了尚未啟用。有一天，交通部俞大維部長來到上海，經過車站。陳局長親自請他參觀一下他的新構想，俞部長看完了並未置一詞，只問我發生火災的時候怎麼辦？我告訴他站內有「滅火栓」及消防系統。他認為緩不濟急，應多買些「滅火器」，隨時隨地可以撲滅火災。俞大維返京後，僅僅一個星期，他派了部長室的鄧秘書來站詢問滅火器辦好了沒有？幸好我已購妥，懸掛大候車室內各處，並繪製了一張圖，註明購置數量及懸掛地點，交鄧秘書帶回。事情雖小，足見俞部長關心行旅大眾的生命安全，有甚於設備的舒適。

大候車室啟用時，第一天秩序很亂，陳局長親來視察，見了很不高興，但是，有事前的「約法三章」，並未罵人，只不過不歡而去，後來經過研究改進，按照去程旅客多少的統計，配置售票窗口，如到「蘇州」旅客人數最多，就多開兩個窗口賣到「蘇州」的客票。每一窗口成一單行，有長條椅可坐，旅客既可免日晒雨淋之苦，也可以坐在椅子上休息一下。窗口多至十六個，按統計分配，購票時間縮短，有時購票後即可進站登車。原有的大廳改為頭二等旅客售票室，也較從前寬鬆不少，確是陳局長一項德政。

### 交大請願自開火車

我在京滬區鐵路局服務以後，民國三十六年（一九四七）一月，上海交通大學管理學院院長鍾偉成轉託運輸管理系的系主任黃宗瑜（也是一同赴美受訓的同學）邀請我擔任交大四年級的兼任教授，課程為「號誌管理」，每週兩小時。交大是我的母校，返回母校兼課是義不容辭的事。所以，我馬上接受邀請，擔任這項兼職的任務。這時候，勝利復原已一年多了，各大學均已復校，而且完全是公費的。但是，中共潛伏的學生也分散在各校。交大在上海是最有名的學府之一，中共的學生自然也列為工作重點的地點，無時不在煽動在校血氣方剛的同學藉題鬧事。記得許信良當選桃園縣長後，說過幾句話，他說：「群眾等於十二三歲的孩子，幾句話就可以煽動起來，叫他們跟著你走！」，當時的情形也是如此，學生被煽動的經常無緣無故的罷課。學生拿著公費，仍然常常在

喊「反飢餓，反暴政，反動亂」等口號，一個學期很難得的好好上幾堂課。我擔任的四年級的課程，學生是畢業班，還能夠安心的上兩堂課。事實上，仍不免常常的受到干擾。

有一次，教育部朱家驊部長要停辦交大兩個系，記得是船舶與航空方面的。中共的學生正好有了藉口，立刻發動全體學生罷課，要上南京教育部請願。我因為在學校兼課的關係，就有同學告訴我，明天全體同學一定要來車站找麻煩！

第二天，早晨六點多鐘我就到了車站，等候這一次暴風雨的來臨。想不到陳局長也到了車站，值班站長告訴我，局長要搭七點鐘開行的凱旋號去南京，要找站長講話。我告訴值班站長說「我去見他。」，那時候，局長已坐在凱旋號最後一節的公務車（包車）上。他一見我，出乎意外，先講了一句英文「You are on the Spot, today」（意思是：今天你的處境是危險的！）然後用中文說：「我要到南京找教育部朱家驊部長來平息這一次的學潮！」我知道陳局長的次子宗載是交大土木工程系四年級的學生，所以他也早獲得學生要鬧事的情報！我同局長說：「這是我的責任，我來應付吧！」。

局長走了，我估計在九點鐘以前，請願的學生會示威遊行，不可能馬上到達車站。我告訴值班站長：「所有各次列車準時開行，我在總站長室坐鎮，你們隨時可以請示！」

「當時，新落成的大三等候車室尚未啟用，我命令將新候車室打開，等交大學生到時，可以讓他們先入內休息，再同他們的代表談判。」

果然，八點多鐘請願學生的先頭部隊（負責文宣人員）先到達車站，佈置一切（宣傳品印刷機紙張文具等），接著大約三千餘學生的龐大隊伍也陸續到達。先請他們到大候車室休息，再由他們推舉代表來我的辦公室商量。

據當時的情報，上海市市長吳國楨曾到校勸阻，被學生將他的眼鏡打落地上，並將他推在一旁，一擁而出，一路喊口號到車站。

請願的學生進入大候車室休息後，就推了六七位代表同我交涉，要求開車送他們到南京請願。我同他們說：「如果你們排隊買票，你們是我的主顧，我是總站長，歡迎你們還來不及。如果要我開車免費送你們去南京請願，則超過我的職權範圍，我是無法遵辦！」，他們代表有一兩位眼露兇光，瞪著我說：「不看你你是交大的校友，又是學校兼任的教授，我們就對你不客氣了！」，最後，我請他們推代表去路局交涉，以緩衝時間。他們倖倖而出。一會兒，寫了很多標語，貼在車站兩旁及二樓牆上，如：「母校校友拿出良心來！」、「請校友支援我們請願！」、「黑心的母校校友！」等等。

他們見與我交涉無效，就到路局交涉。

這時候，路局已下令將所有停留在站的機車車輛調離上海北站，上下行列車也都到達前一站為止，再行折返。

交大校長吳保豐、教務長李熙謀（來台後曾任交大第一任電子研究所所長）、管理學院院長鍾偉成、工學院院長王之偉等也先後到達車站。吳校長站在大候車室內的高椅上，大聲疾呼的勸學生回校上課，並且說一切交涉由學校負責，絕對向教育部爭取保留將撤消的兩個系。希望全體同學維護交大已往多年的校譽……等等，講至痛心處，聲淚俱下。但是，有少數激動的學生在外圍游走並高呼：「轟他下來，不要聽他的話，叫他滾下來！」等語；吳校長等見阻止無效，只好廢然而去！

上海市市長吳國楨、議長潘公展、教育局長顧毓琇也到了我的辦公室，與學生代表談判，也毫無結果！交通部常務次長凌鴻勳奉了俞部長大維之命，飛抵上海，也到站勸學生返校。他並以交大老校友暨兩任交大校長的關係，勸同學愛惜交大多年校譽，並顧念交大已畢業校友在社會上多年服務的貢獻與交大悠久的歷史，希望懸崖勒馬，停止罷課，返校讀書等語；學生代表也無動於衷！這時，站內正式列車編組均已調離上海北站，旅客也紛紛散去，全部客運宣告停止。站上卻有一位情報人員，掌握著一部電話機隨時向有關單位報告，他就是本局專員張雲鶴（軍統）向南京陳局長及有關單位報告。上海

警備司令部稽查處長陶一珊（來台曾任警務處長是陶大偉的父親）派了稽查大隊長路鵬（來台後曾任台灣鐵路警察局長及鐵路黨部書記長）到站，指派便衣人員借了鐵路徽章，混入學生群中，調查領導鬧事學生的動態。

學生代表以赴路局交涉失敗，自動在站內尋找機車車輛。結果，只找到小型調車機車一輛，篷貨車十數輛，由機械工程系與管理系的同學自行調車掛車，然後紛紛上車開往麥根路。路局接報，立命工務段派道班拆斷一段路軌，阻止學生列車前進。學生見狀立即停車，由土木工程系同學將滬杭線一段路軌拆除，自移接至京滬線上，繼續前進。但是，因為是小型調車機車「水量」不足，蒸汽機車缺「水」，不能前進。這時已鬧到深夜，大部份盲從學生忍受不了飢寒交迫，紛紛脫隊而去。市府及有關方面隔河喊話，勸學生返校，領導鬧事的學生見群眾逐漸減少，也無法再鬧下去，乃同意返校。市府公用局長趙曾珏學長與我聯絡，派公車十餘輛將贖餘的學生接送返校，一場鬧劇纔告一段落。當天，復旦大學學生也組隊來站支援，見交大學生已自行開車赴京，始撤隊而去。足見當年學潮的嚴重！

## 交大復校遭遇困難

也因為這一次的鬧事，交大在台復校，遭遇了困難！一直到民國四十五年（一九五六

）交大六十週年校慶的時候，同學會長凌鴻勳接到美洲交大校友會會長趙曾珏電請復校，並請准先設置「電子研究所」。經同學會邀請國防部長俞大維、經濟部長尹仲容（學長）、教育部長張其昀、交通部長沈怡四位部長聯名呈請先總統蔣中正親自核准，同意在新竹先成立一電子研究所，李熙謀任第一任所長，郭南宏（前交通部長）就是該所第一屆畢業的研究生。今天台灣電子工業產品佔出口貿易的第一位，每年外匯收入高達數百億美元，交大電子研究所畢業同學的貢獻與出力不少！交大復校雖晚，卻對國家有相當大的奉獻。緬懷昔日學潮，不禁感慨系之。復旦大學則至今尚未能復校。

## 京站易長許君受害

陳局長對我在上海總站的工作，大概是相當的滿意，又命我兼任客車管理所的所長，並且有一天在凌晨上午兩點鐘親到我家來接我，一同去客車管理所檢查洗車工作與車輛清潔情形。不久，他找到我的老長官趙傳雲。趙原在平津區鐵路局擔任主任秘書，時已調任交通部路政司幫辦。陳局長請他再介紹一位與我類似的交大畢業的運輸人員，來接任南京總站的總站長。趙乃將平津區鐵路局唐山車務段的副段長許國慶介紹給他。許就是「西南大撤退」的金城江站站長，曾被日兵刺了五刺刀及挨了一槍未死的那一位交大同學。陳局長馬上向平津區鐵路局借調他

來，接任南京總站的總站長。南京總站員工只有四百餘人，較上海總站的一千零十人，差了一倍半，但也佔全線車務員工的五分之一。陳局長的想法如果能將兩個總站管好，鐵路已可大治！許總站長接事後，確有相當良好的表獻。誰知中共佔領南京後，他被鬥爭，「坦白」過兩次，結果被送往「西伯利亞」改造。有人說他死在「西伯利亞」，有人說他已被赦放回來？至今沒有他的消息！真是命耶運耶！常言道，「大難不死，必有後福」！何以許君會有兩次惡運呢！

## 調職台灣幸免鬥爭

我調任運務處副處長兼上海總站長，到民國三十七年（一九四八）二月為止，已有十個月。有一天，本局副總工程師兼威靈頓機廠廠長鍾謙忽然到我家來看我。他與我在湘黔、黔桂兩路同過事，又是留美受訓同學。他說他剛從台灣回來，台灣省政府魏道明主席有意將台灣鐵路管理委員會改組為台灣鐵路局，經建設廳長楊家瑜（楊與郎為北平工業大學先後同學）的推薦，擬請他擔任改制後第一任的局長，他擬邀我同去，擔任改組後的運務處處長，並請我代邀留美受訓同學或同事前去幫忙。我首先推荐並邀請修城學長來任副局長，他完全同意。不曉得消息如何走漏，上海報紙卻有登載說我去任副局長

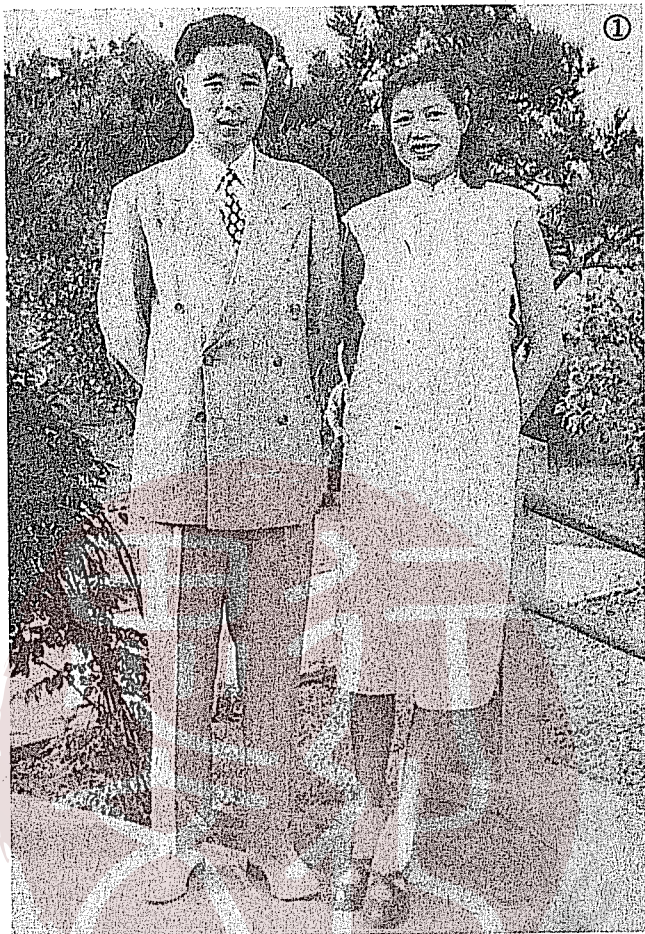
陳局長對我們的請求調離，很不高興，

但也無法阻止。消息傳出後，很多同學同事想到台灣來。我們因為尚未定案，也不敢做任何的承諾。但是郎鍾騷同我也有心目中的打算，約那些人來幫忙，這些人也必需等接事後纔能定案。

我們一同在民國三十七年二月十五日搭

中興輪自上海出發，只有五個人，到達台灣為十八日。我在台灣，一住就住了四十幾年，也倖免留在大陸上，不知何時會被鬥爭與下放的危險？北平總站長唐鏡文也在台灣鐵路局成立後被我調來台灣。他說他幸而脫離，據傳聞他已被中共「黑名單」中列為第二

名，第一名是警務處長吳安之。他能夠出來，真是幸運，平津路局被鬥爭受害者頗不乏人！  
所以能來台灣的人，都是「得天獨厚」的幸運兒，我們也不能不感謝「主的恩典」與「賜福」了！（未完）



① 一九四六年作者陳樹曦（左）在京滬路服務時與夫人合影。

② 作者陳樹曦（右）手抱長子陳勳瑞，一九四七年在上海留影。

