

物力財力，密切配合，此偉大之重建工作如期圓滿完成，厥功至偉。

結 論

自八七水災發生，以至重建工作結束，凡十一月。在中央省府各級人員指導下，全省同胞，國軍部隊，均發揮最高工作效能。而政府全面負責救災搶修重建等工作，並制定政策，籌措財源，卒使遭受嚴重損害之建設，恢復舊觀，更奠定本省經濟繁榮之基礎。政府仁政，萬民愛戴。功成之後中央論功行賞。於民國四十九年頒與勳章。贈助之日由陳副總統頒贈廿一人重建有功者勳章。其中四人為交大同學，筆者忝列其中，倍感欣慰。但此項榮譽應歸於母校，並願與全交大校友共享之。

台北國立交通大學同學會凌校長

欣逢母校七十週年校慶 謹電馳賀

交大同學會南部聯誼會全體同學

長事董司公限有份股材建勝長
理經總司公限有份股程工材建德長

郭 長 謙

理代總 霜壁雲 牌資鑛

號三廿巷八五段二路北生新市北台：司公德長
號 二 一 二 七 四：話 電
號二八二路四福五區埕鹽市雄高：司公勝長
號 五 四 四 三 五：話 電

記平院的幾位師長

陳樹曦

今年是母校的七十週年校慶紀念，我在民國廿三年畢業於母校北平鐵道管理學院，算起來也有三十二年。我是民國十八年考入交大平院預科二年級的，當時正是國民革命軍北伐的期中，平院已有兩年沒有招生，所以，那一年一次取錄了三班學生，本一預二暨預一各一班。那時，交大的校長是鐵道部部长孫哲生（科）博士兼任的。我在平院五年中，在求學與做人做事方面，有好幾位師長給我很多寶貴的教誨，常常會引起我的回憶。正好，友聲的編輯向我索稿，就記憶所及，寫在下面：

一、三位院長

五年中經歷過三位院長，第一位是沈慕韓（琪）先生。沈先生是交通界的前輩，做過交通部的技監，他一家子姪孫輩，都是交大平院的學生，像民十一級的沈恩詔（仲丹），與金士宣博士同班，曾經擔任津浦路連鎮站長，與我同過事；民十六級的沈恩濤（瀾波），與劉院長鼎新同班，做過平津京滬的副局長，是唐鏡文同學的岳父；再下一輩還有幾位，也是平院畢業的，像沈大鴻等都是；與宗家的宗之璜、之龍、之琥、之瀾等可以比美，而且都在鐵路工作，可以說是交大與鐵路的世家了。

沈院長在任內去世，第二位院長是史譯宜先生，史先生比較嚴厲，在紀念週或講演會時，常與同學坐在一起，有說話的就予以記點的處分。在他任內，請了不少的名教授，我特別欣賞的，像教法文的法籍葛壽女士（譯音），教德文的德籍凱特夫人（前外次王蔭泰博士的岳母），教經濟思想史的黃憲儒博士等。史先生在職的時期很短，就因為家庭的糾紛去職了。

第三位院長為在臺同學都熟悉的徐仲宣（承燠）先生，徐先生現在是臺灣電力公司協理兼檢查長。徐先生來臺以前曾做過北寧、錦州各路局的局長、副局長，交通部財務司司長等職務。在他就平院院長以前，正擔任平綏路的會計處長。那時，他不過是三十五歲，平綏路局的局長是黃膺白（郭）的外甥沈昌先生，年僅廿六歲，可以說是最年輕的局長，車務處處長是金士宣博士，年三十一歲，正好是一羣少壯派的組合，所以，那時的平綏路頗有些朝氣。徐先生任院長最久，一直到我們畢業以及七七事變前為止。在他任內，有幾樁事值得一記的，一是接收交通博物館，做為同學研習的場所，二是發動畢業同學捐款擴建校舍，三是恢復由同學主編的交通經濟彙刊，以及聘請著名教授擔任課程等，都是值得我們回憶的。特別的是在

我們畢業的時候，假北海公園狀元府請畢業班全體師生聚餐，是非常值得懷念的，可惜的是那一張照片未能攜帶來臺，空留回憶罷了！

二、幾位擔任運輸課程的教授

一、鍾相青教授

鍾先生是運輸課程方面唯一的專任教授，他是清華畢業留美的學生，好像是本薛文尼亞大學的碩士，他在清華是與現任駐泰大使劉馭萬博士同班。鍾先生長於運輸理論與實務，除擔任重要有關運輸的課程，像鐵路行車貨等暨運費外，並指導畢業論文之撰擬。鍾先生的學問，是同學們所欽佩的，可惜他沒有在鐵路方面擔任實際工作，所以，說到運輸實務，總感到不能十分貫徹。我們畢業後，他曾一度到浙贛路擔任過車務處長，但是，時間不長，他就調職了！抗戰勝利後，他在上海經營企業，那時，我正在京滬路擔任運務處副處長兼上海總站長，同他見過幾次面，我奉調來

臺後，就沒有聽到他的消息了。

二、陳鴻賓先生

陳先生也是清華留美專攻運輸的學生，回國後，在北寧路擔任車務段的副段長，駐在北平東站工作，

為母校七十週年校慶獻詞

披輪樂育奠先基
化雨春風正及時
此日思源從飲水
當年問字憶喬惟
欣逢七秩聯歡會
敬獻千秋祝壽詞
聯合財管同新胆
深培國本賴膺持

葉在鈺

撤退來臺，是非常可惜的一件事。

三、梁秩章博士

也是在美國專攻運輸的學生，他得了博士學位纔回國，在平綏路擔任車務段副段長，同時，在學校兼

課，擔任我們那一班（本四）的「運輸整聯」（即配合運輸）。因為年紀很輕，恐怕同學看輕他，第一天上課，留了兩撇鬍子，一直等到他追求女大的排球之花蕭女士的時候纔剃掉，同學都引為笑談。他雖然是一位博士，教書的時候，只是照了原文課本讀了一遍，不能引起同學研讀的興趣。

四、李 溶先生

李先生是本校的學長，與吳紹曾博士同班，也是保送留美專攻運輸的。他教過我們水道運輸，也曾率領我們赴平綏路沿線參觀。勝利後，他擔任晉冀區鐵路局的總務處長同車務處長。他曾同該局的謝局長宗周來上海一次，我會同他會過面。他教書並不見長，做人非常厚道，同學對他非常親迎。

五、徐芳田先生

徐先生也是清華留美專攻運輸的學生，回國後，在中國旅行社北平分社任經理，同時在平院兼課，教我們航空運輸，講課很活潑，同學也很喜歡上他的課，他還帶我們到南苑飛機場參觀過。抗戰時，他在湘桂理事會工作，我到桂林會去看過他。勝利後，聽說仍回到中國旅行社任職，不知確否？

三、幾位教經濟課程的教授

一、吳紹曾博士

吳先生也是交大的學長，因成績優異保送留美的

，他在美苦讀十年，研究鐵路運價與估值，纔獲得本薛文尼亞大學博士的學位。回國後，就返平院母校，擔任運輸經濟的課程，教授成績，也是非常的優異，同學對他極為敬佩！上海校本部耳其名，乃要求交換教授，以長於財政經濟的麥健曾博士，與吳博士對換。同學挽留不成，乃去滬。同時，京滬滬杭甬兩路局長黃伯樵先生，禮聘其兼任該局副局長。我於民二十三年畢業後，分發津浦實習；吳博士又調任為津浦的副局長，在各該路局均分別成立貨等運價研究委員會，對改革兩路的運價爭取業務，有莫大的貢獻！抗戰期內，他又為隴海路的錢宗澤局長請去，擔任隴海的副局長，在隴海任內，因為環境的關係沒有聽到他有什麼特殊的表現。勝利後，張公權先生電邀他到東北去協助接辦中長鐵路，動身的前夕，正好，我同修城學長在部裏，曾訪晤他一次，不料第二天，他所乘的飛機在濟南附近失事，他就這樣的為國捐軀了！

二、麥健曾博士

為與吳博士交換的教授，已見上述。麥先生初來平院，擔任財政學講授，不見精彩，同學譁然。那一年，正好是我同呂慶益同學擔任正副級長，同學就醞釀著要換他。消息不密，不曉得如何麥先生知道了，就約我與呂同學去談話，我們也坦白的告訴他同學對他不滿意的情况。麥先生也很虛心，願意變更他教授的方法，先寫大綱，再逐一的講解，後來同學們也接

受了他的意見。以後，麥博士漸漸變成平院的名教授。麥先生是廣東人，他是陳振先教授的女婿，他對於財政經濟，的確是有相當的研究，抗戰期中，一度曾擔任廣州特別市的財政局局長，對於廣州市也頗有相當的貢獻。

三、陳振先教授

與滬院的陳振銑學長，並非一人。他是有名的經濟教授，也是廣東人，在北平各大學均兼有課，喜歡帶金絲眼鏡，講課時，常常會提到「紅燭燒鴨」，非常風趣。後來，在湖北金山創辦農場，共黨煽動工人暴動，將他打死了，死情不詳。

四、黃憲儒博士

是燕京大學的名教授，專講經濟思想史，在平院也擔任同一的課程，同學們非常佩服他，好像他在北平大清華也兼有課，抗戰同勝利後，他似乎在南洋兄弟烟草公司，負較重要的職務，同學陸庭鑾曾追隨他有一個時期。大陸淪陷以後，就無消息了。

五、梁景球先生

好像是平綏的職員，在平院兼課，他也是廣東人，專教貨幣銀行學，他的長處就是熟，一本貨幣銀行講義可以背下來。

四、其他

一、梁矩章先生

他是梁秩章博士的弟弟，也是留美返國的學生。他年紀更輕了，第一天上課，也留了兩撇小鬍。他教我們「廣告學」，講的頭頭是道，比梁博士教「運輸整聯」高明多了！他一看很受學生歡迎，第二天就把鬍子剃了，是一位很漂亮年輕的小伙子，他常常帶人來旁聽他的課，都是年齡較大的人，也有女太太，我想，他一定很得意他的講授，也許認為做教授是一項榮譽的事。

二、刁作謙先生

外交界前輩，網球名將，教過我們英文。

三、蔣朝冕中校

保定六期學生，為我們的軍事教官。第一任軍事教官，為任世桂少校，年少氣勝，同學不大服他，曾於上課，將講桌三隻腳放在臺上，一脚懸邊，任教官喜以大皮包按在桌上，結果，連人帶桌摔了一跤，大怒辭職而去。任教官為貴州人，初來臺時，在臺有一中將軍長，亦名任世桂，不知是同一人否？蔣教官年事較富，留有鬍子，一生不大得意，但是，同學非常佩服他，他曾帶我們到地壇打過靶。

還有很多位老師，像教國文的顧先生，教商法的陸先生等，記不起了，只好暫時擱筆。財務門還有幾位老師，像莫介福、鄭安象、張競立等幾位先生，因為沒有教過我，不敢妄寫。

今日鐵路運輸價

祖立岑

一、引言

近二十年來，各國鐵路貨運業務逐漸減少，其情勢日益嚴重，究其原因不外鐵路與其他運輸機構競爭之影響，尤其與汽車運輸業間之競爭為最。今在討論鐵路運費以前，首先分析鐵路業務被汽車奪取之原因，次則詳述為應付競爭而訂運費的原則，最後則討論相當進步的應付競爭的運價制度，例如美國新近的油漆運價案。

二、鐵路業務被汽車運輸業爭奪之原因

鐵路業務被奪之主要原因有四：

- (1) 汽車運輸效率較鐵路運輸效率高。
- (2) 經濟活動之分散。
- (3) 鐵路業務管理之疏忽。
- (4) 鐵路運價之失當。

鐵路若干資產由於技術上的改良，雖距報廢階段尚遠而不得不提前報廢。如路基，站場設備，及機車車輛雖已利用較長時間仍可利用，但不免要臨經濟上的報廢邊緣。因而增加運輸成本。

優良的貨運業務須供應貨商以最經濟的運輸方式，過去數十年來汽車運輸業之進步，遠較鐵路為迅速。由於公路組織之擴展，以新穎而偉大的建設技術，

加以大型，速率高，效率高的汽車，減低了運輸成本。二者相較，優劣自分矣。

經濟活動日趨分散因而長途運輸部份的減少，對於鐵路甚為不利。區域市場逐漸發達，以利益為中心現代化的管理技術為其主因。

一般的觀點認為鐵路多不滿足客商的需要，致客貨運業務逐漸減少不無道理。今日鐵路管理應加速整頓業務使貨商隨時獲得所需車輛，隨時知其貨物（在途中）所在，並及時送交，事實上鐵路運輸多不如汽車之敏捷，此點鐵路方面應力求改善。此外，鐵路應顧及貨商之成本及利益。

許多運價制度使貨物流向汽車運輸業者手中。

- (1) 不切實際的高運率。
- (2) 貨物價值論（價值高的貨物運價高）。
- (3) 不適當的重載鼓勵。
- (4) 長距離的遞減率大。

不切實際的高運率 大部份分等運價及有關例外運價均遠超過汽車運輸成本，以致實際上無貨可運，只有在紙面上許多項目而已，這類貨物轉向汽車矣。

貨物價值與運價 貨物價值高低與運輸成本無關，故汽車運價不計而鐵路為之。鐵路喪失昂貴貨物運輸，勢有必然。