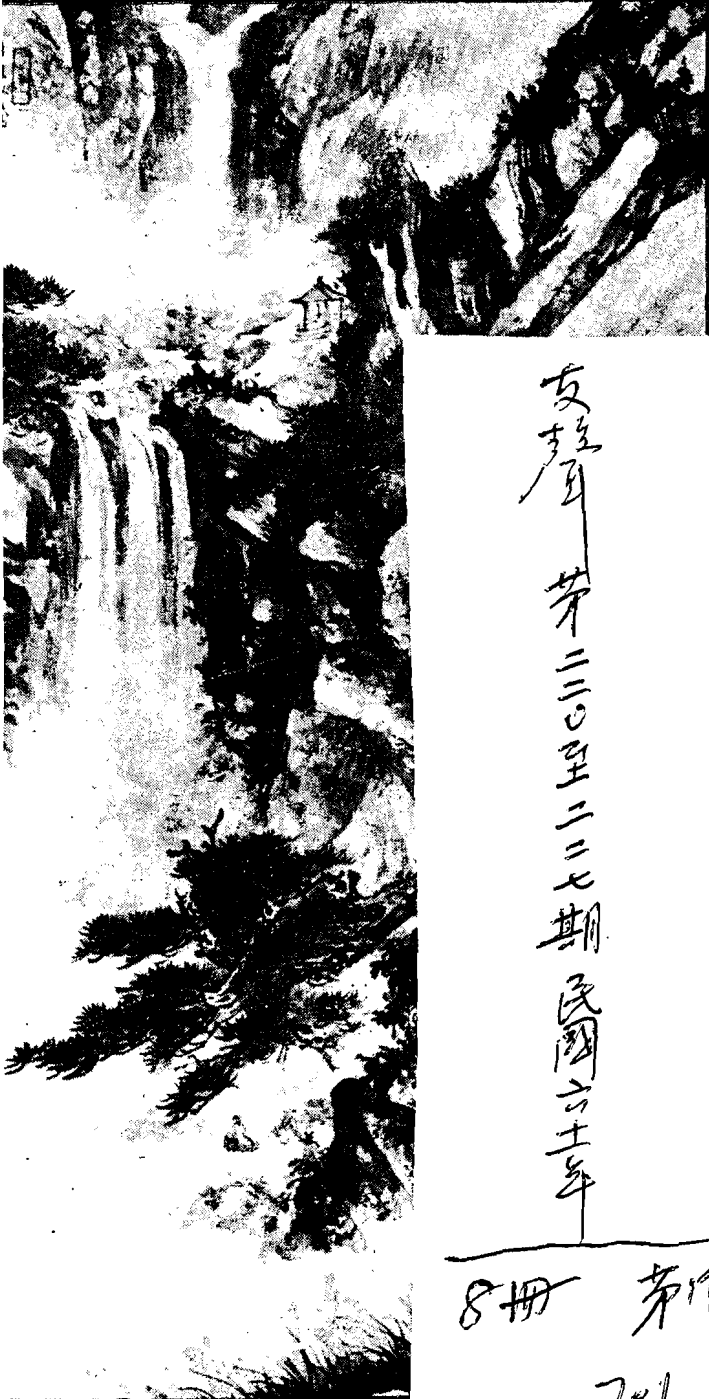


友聲

友聲 第三〇至三二七期 民國二十五年

8冊 茅盾

701



社刊月聲友會學同大交：者行發
 貞慧唐：輯編總
 瑞王：輯編總副
 鯨裕王 和中孫：輯編
 崑家黃 濤清段

箱信政郵號六六五第北台：址社
 廠刷印隆益：者刷印
 號1巷60街州梧市北台

刊創日八月四年一十四國民華中



交
大

版出日八月一年一十六國民華中

	瑩	徐	圖桓盤澗松	面	封
1	義	近 劉	(一)看教遺父國 前年十六由 向趨展發通交界世代年十七		
11	謙	錢	(二)年八大交		
15	才	逸 彭	天冬個二十		
20	淵	博 胡	(六)記散齋晴曉		
25	懷	義 管	(上)種種下襲空		
30	瑩	徐	足不知後然學	地園嫂學	
35	平	大 殷	動運化理合面全行推		
36	仁	樂	生醫找纜人的病有		
39	淦	榮 陳	會聚節恩感會學同約紐大交	雁去鴻來	
40	者	編	友筆性男求徵蓮麗沈英旅	箱信代一下	
41	煊	王	(二)記航環號府學宙宇營術學上海		
44	珏	曾 趙	(三)首五十五詠雜歐東		
46	偉	乃	(四)鳴嚶角海		
49			長學幹中楊悼敬		
51	軒	隆 陳	兄幹中楊之國天在寄		
52				訊	友
57			工信電程工子電大交 錄訊通級九五民系程		

第三二〇期

目錄



新春聯誼會

改於四月份

校慶擴大舉行

本會原定於六十一年二月份舉辦之新春聯誼晚會，茲經籌備人員研商後，決定改於四月份，與校慶聯合擴大舉行，時間、地點及詳細節目俟兩位召集人方賢齊、郭宗太學長妥議後，將在友聲刊佈，并寄發通知。

由六十年前的 國父遺教看七十年代

世界交通發展之趨向(一)

劉近義

一、國父對於交通建設之遠見

國父於民國元年六月廿五日對民立報記者談話時說：「我國一般之輿論，能作務本之談者，皆以爲振興中國唯一之方，止賴實業。惟吾有求於一般國民之注意者，先當知振興實業，當先以交通爲重要。計劃交通，當先以鐵道爲重要，建築鐵道，應先以幹路爲重要，謀建幹路，尤當先以溝通極不交通之幹路爲重要。」在這篇談話中 國父提出兩句名言：「交通爲實業之母，鐵道又爲交通之母。」又云：「貨之棄於地，必荒僻爲多。荒僻之足以移民爲世界公認。生齒之繁，至吾國而極矣。僅以內部容吾民，恐即交通便利而謀仍難，卽興礦務，尙有工不應人之虞，農產無可加闢，早有食不應工之患。」其後又在八月廿九日北京全國鐵路協會演講，「救中國之貧弱必自擴充鐵路始。」十月十日國慶紀念日爲英文大陸報撰文「中

諸國乃致蘇俄日本之先例，均已如是。就中國大陸而言，自亦不應例外。

以上 國父實業計劃的立論原則和步驟，係早在六十年前左右發表。論者或以六十年之久，時過境遷，人物全非，一切情況迥異。是否仍應以此爲建設藍本，頗值疑問。卽以交通工具而言，近廿五年來尤以汽車飛機大量發展之結果。大家鑒於美國鐵路營業，受着公路航空激烈競爭，已成窮途末路。因而對於鐵路運輸事業前途，也多少都受到美國的薰染，不免有一種老大落伍，終歸淘汰的感覺。尤其是坐慣小汽車的朋友，與之談起交通建設，則固非高速自由公路，超級巨型機場莫屬，鐵路建設更是不值一顧了。

不過誰也沒有想到，「六十年甲子一輪轉」。國父在民國元年呼籲的「鐵路爲交通建設之母」的遠見，居然又在民國六十年的今天，死灰復燃起來。全世界交通工程之發展，雖然經過半個多世紀來，交通工具推陳佈新，無遠弗屆。瞬息千里。甚致連月球都可攀登登陸。可是却在平坦大地上，被廿世紀的寵物——私人小汽車——把公路塞得水洩不通，寸步難行，車禍驚人。清明的天空，却被噴氣飛機的噪聲尾跡，瀰

國之鐵路計劃與民生主義。」十月十二日在上海報界公會演講，亦以建設大業以交通爲最要。

至於 國父的一本「實業計劃」巨著，其中第一、二、三、四計劃，都是以有關交通建設方面爲主體，而尤以鐵路建築佔絕大比例爲最優先。到了第五第六計劃，才是有關農工礦業方面的建設。由是可見 國父對物質建設也就是現代所謂經濟建設的主張，是如何強調交通建設實爲首要之圖。而工業建設除在第一計劃中有創建鋼鐵廠，第二計劃中有水泥廠，第三計劃中有造船廠，第四計劃中有機關車客貨車製造廠。直到第五計劃方才論到有關民生食衣住行種種工業建設。我們可以了解 國父的工業建設計劃，是以「關鍵及基本工業」，也就是有關交通建設必須的器材工業爲先決條件，配合交通先予發展。所謂「當關鍵及根本工業既發達，其他多種工業皆自然於全國在甚短時間內同時發生。」這種工業發展過程，揆諸歐美

漫得昏天黑日，公害逼人。而且最繁忙的機場上空，每月昇降相撞的機會不下百次之多。竟有盤旋三小時之久不得着陸者。結果世界內陸交通之發展，又重有回鐵路之趨勢。

二、日美兩國內陸交通發展之新趨向

全世界交通發展的新紀元，可以一九六四年十月日本國有鐵道東京到大阪的新幹線，正式營運爲開始。在這條全新設計的標準軌距幹線上，行駛交流電化的「子彈列車」，以三小時十分鐘的定點時間，行完五百一十五公里的全程。時速最高可達二百五十公里。迄今七年以來，不僅營業鼎盛，把十億美元的投資連本帶利都給收回，去年除開支外淨贏餘即不下二億美元之鉅。而且大量準時可靠舒適又絕非飛機汽車所能比擬。尤其是電化鐵路毫無空氣噪音的污染，建設所需的土地面積，僅爲同等運輸能量高速公路的九分之一。交通安全更無一件死傷的紀錄。洵爲驚人成就。

日本國鐵新幹線的成功，才喚醒了美國大部份有遠見之士重新檢討其過去交通建設的損失。原來它在第二次大戰後廿年來，只顧把大量金錢，高超技術，

集中致力發展航空路線和超級公路的結果，却使全國交通陷於紊亂癱瘓的途徑，終於一九六五年春由詹森總統簽署了高速地面運輸法案，開始研究新型內陸交通工具，先由政府試建波斯頓經紐約費城到華府所謂「東北走廊」現有鐵道上行駛之都城號電動列車（Metroliner）及渦輪機動輕量列車（Lightweight Turbo Train），時速均高達二百五十六公里以上。來試驗能否有效地收回部份的汽車航空旅客。結果都城號電車在一九六九年一年中正式行駛以來，雖被早期嘲笑認定徒勞無功，却運了將近七萬人左右。該型列車每天對開六列，每列六輛編組，行駛於紐約華府間全程三百六十二公里需時二小時廿五分鐘，客座利用率竟然高達七〇%以上，要比同年穿梭式飛機客運利用率平均僅有五〇%為高。鐵路運量亦比往年突增四六%，打破十六年來賓州鐵路客運一路下降的趨勢。可見準時安全舒適迅速的鐵路列車，仍為人所歡迎，即在美國亦不例外。

去年五月美國運輸署發表一本「東北走廊運輸計劃報告，預測再有十年，東北走廊一帶人口將達五千四百萬人，佔美國總人口二〇%，而面積僅有二%。

重見曙光，殆屬必然趨向。尤其是政府議院不乏高級人士，已漸明瞭公眾運輸，不容其自由競爭，任其沒落而致影響公益，而私人運輸工具發展過甚，反致肇成公害。故必須由政府加以統籌控制交通建設，使之平衡配合互助發展，整體通型一元化，方克有濟。這一個教訓，甚致把美國立國二百年來的個人主義觀念，自由經濟思想，都給動搖了。其實我們的國父早在實業計劃中就講到過「夫物質文明之標的，非私人之利益，乃公共之利益，而其最直捷之途徑，不在競爭，而在互助。」又云：「近代經濟之趨勢，即以經濟集中代自由競爭是也。」可見國父之遠見，正為今日美國所取法。

至於日本政府對於鐵路建設，更是積極。去年四月已通過日本全國新幹線網十年建設計劃，除現正趕工興建新山陽幹線，自大阪經岡山到九州之博多，預定一九七五年完成外。另將在一九八五年以前要把全國四個大島主要城市，北起北海道之稚內南迄九州之鹿兒島。都用標準軌高速電化新幹線鐵路聯接起來。以促進偏僻地區均衡發展。自東京至九州鹿兒島一千多公里行程最多不超過六小時四十分鐘。這項四千五

經過計算模擬擬技術研究九種不同新型運輸方式，包括浮空列車（Hovertrain），新建鐵路幹線，乃致增建超級公路、航空系統在內。結果還是以改善現有鐵路系統需款十三億美元，其投資報酬率可達一〇%為最有利。去年十月美國國會參眾兩院，在賓中鐵路（Penn Central R. R.）公司破產以後，一致通過緊急立法。成立一半官方而由政府控制的全國鐵路客運公司（Rail Pass），將各民營鐵路城市間客運先予接管。除授權四千萬美元作公司開辦費外，並由政府貸款一億美元作購置新客車及改善線路之用，另貸款二億美元與各鐵路作資助營運之用。同時市郊運輸，亦在另一法案通過，由聯邦政府在今後十二年內投資一百億美元，以供建設新型或改善都市鐵路捷運系統之需。目下美國各大城市正在積極興建捷運系統或改善擴建已有地下鐵路，計有舊金山、華盛頓、紐約、波士頓、芝加哥、亞特蘭、巴的摩、費城、克里夫蘭等地，政府又在新墨西哥州試驗鐵道一處，以供其新製成高速線型馬達驅動的機車及其他型式動力車試驗評較之用。所以美國鐵路客運經過廿五年來受到飛機汽車惡性競爭，不斷打擊的黑暗時代，又將復興

百公里高速鐵路龐大計劃，投資高達一一〇億美元。另在一九八〇年以前將再建成第二條東京到大阪的新幹線。準備採用磁壓浮空線型馬達列車，時速高達四八〇公里，又將為鐵路動力開一新紀元。

三、歐洲各國內陸交通發展之新趨向

歐洲各國內陸交通在政府素主配合運輸，維護公益交通政策下，莫不以積極扶植發展高速鐵路，發揮其大量經濟運輸效能，為其建設主要目標。茲將英法德意各國營鐵路發展趨向，分別概介如下：

英國——自一九六六年倫敦到利浦曼城的交流電化高速鐵路成功後，四年來的收入較前增加一倍，旅客人數之增加有四〇%，主要是由航空方面收回來的。因為倫敦到曼城全程三百零二公里僅需二小時四十分鐘，而乘飛機自兩城市中心起迄計算共需三小時。同時票價僅為機票之一半，班次頻率又相同，故旅客多捨飛機而就鐵路。現在英國正積極北向延伸電化鐵路至格拉斯哥。同時又在研究設計一種超級客運列車（Advanced Passenger Train），採用鋁質車身，氣渦輪機驅動，時速高達二四〇公里，可行駛現有鐵道上不受彎道減速影響，預計一九七六年可告使用，一

在未電化鐵路上高速行駛當可更與航空競爭客運。

法國——法國國家鐵路 (S. N. C. F.) 原是世界上最快列車紀錄保持者，又是商業週波交流電化鐵路的創始者。它目前的政策除去一面繼續推行電化外，一面全面革新所有全國的列車速度。以巴黎為中心，到全國各偏遠邊境乃至鄰國大城，都可在一夜之間到達。就連巴黎到馬德里，羅馬，距離都在一五〇〇公里左右，國際快車 (T. E. E.) 也能以高達六六%之乘客率勝過航空路線。即使其票價遠比航空為高，時間又比航空為長，可是在這一夜之間，旅客的享受食宿方面，更勝過第一流的旅館。結果還是為工商人士所樂乘。至於法比國際列車時間短縮，票價低廉尤佔上風。目前法國正在積極發展渦輪機列車，平均時速高達二四〇公里以上，又為市郊通勤運輸，發展單軌浮墊列車 (Aerotrain) 時速可達四百公里，現正計劃興建之巴黎里昂間直達高速鐵路，其全部建築費用，包括購地，高架路基，隧道一切工程，只需每公里二三〇萬法郎，比在法國建一條高速公路每公里約需四〇〇萬法郎還低，比日本新幹線七〇〇萬法郎一公里僅約其三分之一費用。該線定一九七六年完成後，

以為樂觀上客運量，故該線前途極為樂觀，尤其是社會效益之大更不可勝計。

西德——西德國鐵現有路線已電化八一〇〇公里，其中四三%路線里程均以時速一六〇—二〇〇公里行駛。至一九七六年將有半數路線提高速度至每小時一八〇公里以上。同時也自一九六八年起開始研究發展一套高能量高速鐵路系統 (Hochleistung schnellbahn)，現在又為之起一新名稱為「軌道自働車路」(Autoschienenbahn 簡稱 ASE)。其目的非僅如日本法國只圖籌建以客運為主之新幹線，而係以歐運貨箱方式將長途卡車貨運自公路上悉數納入鐵路。其次一目標則為旅客及其轎車之移運。首先創建之路線是從漢堡到明興之一千公里路線，穿經不來梅漢諾威之間，路過魯爾、科隆、佛蘭福、曼海、斯圖伽等貨運量最大地區。以每年十三億馬克投資，進行十年為期，更比造新公路為經濟有效的全新鐵路建設。

西德鐵路捷運系統，近為迎合一九七二年明興世界運動會之需要，正設計一套高密度大容量高加速度多輛聯掛電動鋁質軌道車。此項新型 S420 明興市郊列車 (S-bahn)，其基本單位為三節車廂聯掛在通

行駛渦輪機動直達快車，僅需二小時即可將五二公里距離飛馳而過。自可搶回大部份航空汽車旅客，其經濟價值之高概可想見。

法國國鐵建築高速鐵路，能以廉價工程費用完成之祕訣，全在下列各點：

- (1) 利用現有路線五十公里進入巴黎里昂市中心，故成本自低。
- (2) 全線僅有兩中間站且均利用現有設施，無需新設車站，如此新舊列車可彼此互相利用新舊路線。
- (3) 坡度及曲線之限制，由於鐵路列車超高速行駛關係，已非如過去之嚴重，而與公路條件接近。使用較陡坡度可抵消靠大半徑曲線之路線限制，故一切土方工程及隧道費用均可大量減低。

根據法國國鐵此項高速新幹線之投資經濟效益估計，假設新路有四〇年壽命，每年付利率以一〇%計算，則對此項資本額之服務所需成本為每延人公里三分錢 (Centimes)，其他成本再加入使總票價約為每延人公里一〇法分。此項數值即使每日客運最低五千人程度，亦可使該線自開始服務時就有盈餘，事實上據估計到一九七六年平均每日可有六、四〇〇人

動繁忙時間可聯掛成九節車廂一列。每一列基本三節車廂可容五七五人，三列聯掛可容一五七五人。三節列車總重一三八公噸，其電氣設備即佔五三公噸。整個動力約一萬匹馬力，可在一七秒鐘內達到時速六〇公里，最高時速為一二〇公里，各列車間目標間隔為九〇秒，故在一條軌道上每小時最高客運量可達六九、〇〇〇人之多，全部列車將採完全自動行車軀機控制。並以導線聯接一計算機上。此項新型列車將為西德通勤捷運系統之標準型式，推廣應用於各大都市。

意大利——現正自米蘭往波羅那、佛羅積士、羅馬至拿玻利，改建一條高速高能重長達八五〇公里之新幹線鐵路。平均時速一七二公里，在佛城羅馬間山區一段，有一二〇公里需重建，以便最高時速可達二五〇公里，可將原需三小時行程縮短至一個半小時。其他部份則將彎道放寬至三〇〇公尺半徑，完全新設軌道，消除平交道改良號誌。估計一九七四年可告完工，全部工程費用包括三條八公里隧道約需二千億里拉。

由上可見世界各先進國家，不管採用的方式目的如何，都在積極興建高速鐵路，創新動力車輛，實施

大量經濟公眾運輸，來根本解決其都市交通問題，殆成爲七十年代世界交通建設之普遍趨向。即素以汽車王國空運鉅擘稱雄世界之美國，也不得不改絃易轍，急起直追。其中尤以日本興建全國四千五百公里新幹線鐵路網，要把全國各偏遠都市都用高速鐵路聯貫起來，朝發午至，當天來回，以爲廿一世紀最新交通建設之構想，其魄力之大，眼光之遠，正符合我們國父早在民國元年的偉大見解，「擴建新路，以溝通極不交通之幹路爲重要」那句話。

四、國父之卓見與日本新幹線網計劃之意義

當時 國父說此話的主要用意，是藉鐵路建設來開荒移民，鞏固邊防，所以在實業計劃第一項要建的鐵路系統就是中國西北鐵路系統，由北方大港經多倫直達蒙古書疆黑龍江各地。他在計劃中曾詳爲論列其爲有利之途，並與當時外國資本家鐵路辯論其理。他曾拿京奉京漢兩條鐵路作一實際經濟比較，結果是京奉通往尚未開發之東北反較京漢聯繫人口較多之中原腹地更爲有利。所以他說：「故自理則上言之，從利益之點觀察，人口衆多之處之鐵路，遠勝於人口稀少

者之鐵路。然由人口衆多之處築至人口稀少之處之鐵路其利尤大，此爲鐵路經濟上之原則，而鐵路家資本家所未嘗發明者也」。國父這段精闢獨到的遠見，不用說當時的外國資本家鐵路家所未曾聞，就是時至今日一般急功近利的經濟顧問交通專家之流，具有計算機協助的模擬技術，成本效益分析能力，也難想像。不過我們如果回想一想。美國在十九世紀後半期，興建橫貫北美大陸鐵路，開發荒僻西陲，迄今其聯合太平洋鐵路、聖太飛鐵路、南太平洋鐵路，仍爲美國目前最賺錢的大鐵路，遠非一般東部鐵路人文薈萃之區所可比擬。再者俄國自廿世紀初期建造，西伯利亞鐵路以來，到現在不僅復線電化完成，運量仍感不敷需要，且再擴建北西伯利亞鐵路，以達其東北荒涼之區，這都是鐵路史上最佳的例證。

也許有人要問 國父的創見和美俄的先例，都是爲開發荒僻而設，自有其潛在經濟價值。但日本國有鐵道，均已遍佈各地，何以不加改良現有路線，又須再建新幹線網，豈非重複浪費勞民傷財？的確，去年英國鐵路雜誌，也對此項浩大工程計劃加以攻擊批評，認爲日本大部份這些鐵路網區域運量，遠不如其沿

太平洋瀨戶內海之人煙稠密區域爲多。即使如日本人的樂觀看法，全部投資報酬率可達百分之三。但有些路線必定毫無盈利可言，而且成爲負擔。它並且譏笑歷史不會重演，日本人夢想全國新幹線也會和他們的東海道新幹線一樣有利，也許會在將來自食苦果。最好有時間再用計算機模擬技術預估一下，這項新計劃也許會被打消了。

其實日本這套全國新幹線網計劃，並非空想得來，它是其國土經濟再開發與其國鐵再建計劃的一部份。按日本國土總面積卅七萬平方公里，其中五分之四爲山陵地帶，可居住之土地僅有五分之一。現有人口一億零二百萬人，均集中於沿海平原，密度高達每方公里九二四人，是世界人口密度最高的國家之一。尤其是其在東海道沿線人口竟佔有五〇%，工業生產佔七五%以上，再加上近廿年來農業人口已由原居五〇%降至一八%以下，工業人口集中都市的畸形發展最爲嚴重。所以日本這種最擁擠的工業社會，最不平衡的區域發展，若不亟謀遏止，澈底改良，在其素具世界最快的經濟成長狀況下，必致如 國父所謂「生齒之繁至斯而極，僅以內部容吾民，恐即交通便利而謀仍

難，非有工不應人之虞，即有食不應工之患」的地步。因此日本政府訂下了這個「新全國總和開發計劃」，要想用時速二五〇公里的高速鐵路，把全國七大都市札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、廣島、福岡，以及各縣都，其他地方核心都市，都給相互密接串聯起來，使其起居聲息相通，暢流無阻，俾國土全境無分遐邇，平衡普遍開發，絕除隔離偏枯或過度集中之弊，這才是真爲國計民生着想，綜合政治社會經濟國防，「畢其功於一役」的偉大交通計劃，也最合乎我們 國父實業計劃交通建設之要旨，擴充鐵路築向人口稀少區域之經濟原則，自非一些少見多怪僅知斤斤計較局部經濟效益的自命交通專家經濟顧問之流，所能瞭解領會。

其次再談其國鐵再建計劃，日本鐵路歷史到一九七二年將屆百年之久，直到一九六三年爲止，還是每七年經營有盈餘的事業。近年由於汽車公路內海航運之發展，鐵路客貨運量逐年雖仍有加。但其所佔比例則遞減。計自一九五五年到一九六五年，公民營鐵路客運已由八二%降到六七%，貨運比例則由五二%降至三一%，到一九六八年更復降低至客運僅佔五七%，

貨運僅剩下二一%而已。至於日本國鐵營業收支相抵，已由最高之一年盈餘一九〇〇億日元，轉變到一九六八年一年虧損一三四〇億日元之鉅。其主要原因並非由於一九六四年東海道新幹線之成立，投資浩鉅，以致影響其本線收入。相反地日本國鐵近年到深受其東海道新幹線之賜，一年可收入淨盈餘高達七八百億日元。否則其虧損總額更要比現在實際數額多上三分之一不止。考其最大虧損主因，還是由於人口過度集中都市化所致。

現下日本東京都人口不下一千二百萬人，以東京車站為中心，在其圓周五〇公里半徑範圍內，每日乘坐日本國鐵通勤車輛出入市區者，就有一千萬人以上。因之每年不得不大量投資，添置車輛，增開車次，來解決這種繁忙擁擠日益增加的客運。結果這種大都市附近短途運輸，佔國鐵總客運量四三%，而收入僅佔一六%。就以這項社會義務負擔而言，一年就要虧損七八百億日元。還有全國其他各地百分之九十的國鐵路線，由於鄉村人口都來沿東海道大都市謀生麇集結果，客貨運輸業務劇減，自然賠錢纍纍。有的支線一天祇需開上一輛柴油車，來回六、七次還裝不滿客

通，已非高速鐵路莫辦。日本則是更進一步為其下一代人着想。不惜投下重資，利用這種高速地面運輸的最新成功的工具，發揮全面大眾化總體流通功能。來促進國土再開發，均享社會公益，這才是 國父所謂「其利尤大的鐵路建設經濟的最高原則」。國父這番卓見也只有高瞻遠矚的日本交通決策人仕能再發揚而光大之。最近英國鐵路雜誌也說前年五月卅日日本政府所採定的國土開發計劃。主要定訂出日本到一九八五年基本的土地利用及經濟政策，它的基本目的是把投資引入公共地區，以便糾正不同地區現下繁榮程度之嚴重不均衡現象，使之可供應給日本人民在有限土地上更佳的利用。其全部計劃之主幹即能此全國新幹線網之建設。雖然此原訂九千公里之高速鐵路費用高達一兆日幣之譜，但如與日本政府土地管理政策所需今年廿年之社會總投資卅乃至五十兆日幣相較仍屬輕微」。

本文作者鐵路局台北機廠廠長劉近義學長奉派赴美國考察，於本年元月初首途，約一個月後返台。

人。可是路線站車還須有人照常維持營運業務，不准拆除停駛，日積月累，自屬得不償失。目下國鐵單以每年債務付利息計即高達一五〇〇億日元之鉅。

所以日本今後經濟發展，是要採取一種最新的都市平均地權經濟學說，稱作「人口散佈政策」(Population Distribution Policy)，也就是把都市密集人口，如何利用一種高速大量經濟安全舒適便利的新幹線鐵路運輸系統，向外推移工商業設施，擴散至全國各社區使之平衡發展，供需便捷，同時也可發揮原有鐵路的運輸能力，加強改進其中長距離貨運業務，以及各地社區的通勤區間運輸量。像這樣的全面革新「國鐵再建計劃」，不僅根本解決了鐵路虧損問題，使之相輔相成，各盡其用。且對促進全國人口均佈，社區平衡發展，減除都市蔓延，緩和交通壅塞，平均地權，增進公益貢獻尤鉅，說穿了還是 國父六十年前力主建設由人口多建至人口少的鐵路幹線原旨所在。只不過這次是需要更大量高速的工具，更便利安全的運輸，把過度集中的大都市人口，再分佈於較少之社區，與以往美俄築路移殖之意義大同小異而已。現在歐美諸國還只是注重都市間走廊密集的交通

祝王樹芳學長 古稀雙慶

記從庠序快駢肩 輪軌郵電手足連
龍躍東瀛膺寄重 鳳鳴學府仰英賢
株州機廠留宏蹟 異地考工領導傳
鴻案相莊蘭桂馥 齊家報國舞衣鮮

弟趙曾珏內子 昭華同 敬賀
辛亥歲關，紐約

禱 盼

李達三

八表起龍蛇 雄風振落霞
巍巍功已極 浩浩澤殊奢
世變民情悚 鄉懷國難麻
艱程修且廣 禱盼續陰遮

六十一年元旦展望

建國悠悠逾甲子 元晨禱展革新風
清明政治蒼生願 再造乾坤世聽聰