

，有杜威、福開森、陳獨秀、蔡元培、楊吉佛諸先生，不另詳列。國父中山先生亦曾蒞臨。

普及動運，校方規定全體參加，計有短跑長跑跳高跳遠等項，規定標準，不許落第，一般校際級際運動員，自然應付裕如，不在心頭，可憐的是我們這班老爺——同學對祇知讀書不知運動的書蠹們，上尊號曰老爺——手無縛雞之力，一步三喘其氣，如何能長跑短跳？於是忍痛放棄書本，黎明深夜，盡力惡補，既心慌，又疲累，彈足琵琶，僥倖過關，以後就發誓不幹，幸而不再第二次。

校方規定，每班要選一個班長，代表全班同學，向教授學校，接洽瑣細，平時似無任何活動，一到考試，立刻發生作用，考前求範圍，考後看分數，均係責無旁貸。同學總是要求範圍，愈少愈好，教授自然百折不扣，最好都考，班長功課較佳，不便大量求減，教授也給面子，略略敷衍減少，完成使命，皆大歡喜。分數依理不先發表，須由校方通知家長，同學為早日放下心事，以便痛快度假，總望離校前吃定心丸。現在時過境遷，看來無關宏旨，不知當時如何如此看重，我在大四時，也曾謬承推舉，承乏最高級班長，嚐此苦瓜。

此外尚有一個班長會議組織，集全全體班長，討論重大事項，功課之外，也常涉及行政。另外一個組織，是學生會，由各班舉出班代表組織之，專一討論

學生活動，對內批評校政，對外參加愛國。母校聲名卓著，全國景仰，振臂一呼，萬千附從，可惜常被利用，大眾盲從，每次假借全體大會，鼓動學潮，罷課示威，不達目的不止，那就漸漸變質，有違組織初意了。

袁葛玉瑛學姐病逝

母校滬院財管系民卅七級葛玉瑛學姐，悼於本年二月廿八日患胃出血病逝臺北榮總醫院。

葛故學姐閩籍，得年四十七歲，生前在亞洲航業公司服務廿餘年，負責努力，深獲公司信託，此次不幸病逝，同聲震悼。

按葛故學姐係袁駮學長夫人，膝下僅有獨子，好學上進，袁學長正為其料理後事，定於三月八日發引，卜葬陽明山公墓云。

由六十年前的 國父遺教看七十年代

世界交通發展之趨向 (二)

劉近義

五、交通建設政策原則之釐定

我們由上述日本政府之例，可知一國政府交通建設政策，決不是僅僅計較一些可行性研究，投資報酬率之多少作決定，也不是單單為着配合工業發展需要而設計，它的功用是多目標的。誠如去年七月由政府會同中國工程師學會聯合舉辦的現代運輸工程研討會中，一位歸國學人區鯉騰博士，在其「未來臺灣空運捷運及高速鐵道系統」演講辭中，開章明義就說：

「一個新的運輸，應該配合社區的經濟、社會和政治上目標而發展。在經濟方面它會有助於增加財富，改造工業，創建更偉大的城市。在社會方面，它會提高生活水準，有助於風俗習慣和觀念交流，語言統一，以及文化和智力上的增進。在政治方面，它會促進國家的團結並加強國防。可是一個設計不良的運輸系統，不但得不到這些好處，反會肇致人口集中，妨

礙生產，削弱國防種種不良的後果。因此一套整體平衡發展的運輸系統，對於一個國家而言，在所有各方面都是很重要的。在一個低度開發國家中，運輸系統的設計大部份集中注意力在材料人工和設備的可供應性方面。當一個國家改進到一種充份發展情況時，運輸系統的設計標準才反映到移動效率的增加以及對一社會經濟上物質環境上乃致其副產品的影響。」

我們由上述可知現代運輸工程的原則，一個新的運輸必須配合多方面目標的需要而發展，也就是交通建設必須顧及全面革新。決非像我國一些輿論及財經界計劃人仕想法，祇是為配合經濟部門需要而已。如果單就經濟方面着想，而置社會政治目標於不顧，必致造成現代許多工業國家之惡性循環，人口愈集中，都市愈擴大，土地愈濫用，交通愈擁塞，不僅妨礙生產，削弱國防，甚致環境污染，社會劣化，民生水準愈益懸殊，影響國家政治之團結，思想文化之墮落，

其害尤巨。

事實上 國父在民元發表的歷次演講談話中，對於交通的多目標功用，早有同樣卓見。他在「救中國之貧弱，必自擴充鐵路始」一文就說過：「富強之道莫如擴張實行交通政策，世人皆知農工商鑛爲富國之要圖，不知無交通機關以運輸之，則着着皆失敗，故交通不便，則實業必不能發達，可以斷言」。這就是「交通爲實業之母」而非其輔的一句注脚。又在「中國之鐵路計劃與民生主義」中說：「目前關係吾國前途最大者，莫如鐵路之建築，因鐵路能使人民交接日密，祛除省見，消弭一切地方觀念之相嫉妬與反對，使不復阻礙吾人之共同進步」。又說「國人應知鐵路之數設，其利益實浩大而易覩。此種有效的安穩的敏捷的交通建設，豈但有益於商業，亦且有裨於政治前途也」。可見 國父交通建設的社會和政治目標早有明確指示，正與現代運輸工程之原則，不謀而合，先後輝映。決不是像我國目下一般輿論所主張，交通建設基本極念祇是爲配合經濟需要而設。所以我們若是只會聽信外國經濟專家，專講經濟價值，經濟效益，且據此再釐訂交通政策。不僅違反了現代運輸工程原

則。也把 國父遺教忘得一乾二淨了。

六、交通與民生問題

國父既說過「建設之首要在民生」，又說過「建設大業以交通爲最要」，所以交通是爲改善廣義的民生也就是 國父所指的「人民的生活，社會的生存，國民的生計，羣衆的生命」而設。並不是如一般經濟學家單爲狹義的經濟成長和效益而設。 國父在民生主義中講：「我們要解決民生問題，如果專從經濟範圍來着手，一定是解決不通的」。他又說「民生的需要，從前經濟學家都說是衣食住三種。照我的研究，應該有四種，於衣食住之外，還有一種就是行」，「行也是一種很重的需要，行就是走路。我們要解決民生問題，不但要把這四種需要弄到很便宜，並且要全國的人民都能够享受」。由此可知 國父對於行也就是交通看成是多麼重要的民生問題而且也不是專從經濟範圍來着手解決的。

我們從近年美國呼籲的四大民生社會問題，計分(1)糧食生產(2)都市設計(3)環境污染(4)新型運輸，可知近六十年來 國父所講的食衣住行民生問題，除去衣

的問題由於紡織工業的普遍，人造纖維的發明，在現代工業化社會中已獲解決外，其他三項還是食住行老問題，而且由於世界人口繁殖集中都市化益加嚴重起來，又添了一項新問題環境污染，也正合乎 總統補述：國父未完成的民生主義所講的「育樂」問題。在這四大現代社會民生問題中，彼此都有相互密切關係，而尤以第四項現代交通問題影響其他三項爲最重

七、交通建設對糧食生產的影響

首先談糧食增產問題，這是與世界人口繁殖非常密切的。世界人口據去年十月份科學月刊所載發展趨向如下：

公元前八〇〇〇年	約	五,000,000人
公元元年 (基督時期)		估一九九九年人口〇.一四%
		三〇〇,000,000人
公元一七五〇年		估一九九九年人口九%
		一,000,000,000人
公元一九〇〇年		估一九九九年人口三%
		一,五〇〇,000,000人
		估一九九九年人口四%

公元一九五〇年		一,八〇〇,000,000人
		估一九九九年人口七%
公元一九六九年		三,五〇〇,000,000人
		估一九九九年人口一〇%
公元二〇〇〇年		估計七,〇〇〇,000,000人
		估一九九九年人口二〇%

由上表可知一七五〇年(工業革命時期)以前，世界人口經過了將近萬年的人類歷史，僅約八億，佔今日世界二三%。也就是說，有七七%的人口是近二百年工業革命以後，增加的(指死亡人數抵消之後)。最顯著的人口增加是自第二次大戰後一九五〇—一九六九年，短短廿年間竟由二五億跳到三五億，約爲三〇%的世界人口在這段時期發生的，此後卅年內預計再增加三十五億，到西曆二千年全世界人口即可達七十億了。其繁殖率之加速，將更驚人。如果以年代作堅座標，人口總數作橫座標，對稱堅軸劃出曲線，就好像一顆爆炸的原子彈雲團一樣。下部莖處很小，上部則擴展很大。如炸彈開花型狀。

由於人口爆炸似的成長，糧食問題日趨嚴重。全世界可耕地，雖有八十億英畝，但以散佈不均，只

有卅多億英畝在耕種。尤其是在亞洲人口雖佔世界一半以上，却已無餘地可耕。現在只是靠着增加每畝產量或是增加每年收成次數來增產糧食。十年之前新馬爾塞斯學說人士還預言再有一個世代，世界將被飢餓至死。很幸運地此項悲觀論調未成事實。就在六十年代有一驚人發展在農業界稱為「綠色革命」(Green Revolution)。一九六三年美國人鮑勞(Norman E. Borlaug)，初在印度移植日本矮麥和墨西哥交配種成功，使此十五億多人口歷史上一直是飢荒的國家，到一九六八年麥產量收成突增三五%，高達四百多萬噸，才算自給自足。鄰國巴基斯坦(一億二千萬人)也同樣受惠，增加了一倍的產量。至於菲律賓自從一九六四年由洛克菲勒基金會試種IR-8新稻成功，也由以往每年需輸入百萬噸米一變而有輸出。這真是一場農業大革命。不過突然豐收以後却又發生倉儲問題運輸分配問題。使我們又想起國父在民生主義第三講中所說：「糧食到了有餘的時候，我們還要彼此調劑，要調劑有餘不足，便要靠運輸。現在中國最大的問題，就在運輸。因為運輸不方便，所以生出許多耗費」。果然印度就在一九六八年一面在北部國土連

村莊學校都關門停課用來存貯多餘的小麥，一面却因全國首次有了巨大收穫，但缺乏足够的分配市場運輸網，仍有不少數的人民發生飢饉。在巴基斯坦甚致二〇%的收成，因無適當存貯倉庫，致被鼠蟲侵蝕，竊盜走私，浪費殊鉅。所以國父說「我們要解決運輸糧食問題，第一是運河，第二是鐵路，第三是車路」。又說「如果中國十八行省和新疆滿州青海西藏內外蒙古都築滿了鐵路，到處聯絡起來，中國糧食便可以四處交通，各處的人民便有便宜飯吃，所以鐵路也是解決吃飯問題的一個好方法。於此可見交通對於糧食生產問題之重要性。尤其是在亞洲諸國工業較落後人口較密農民較多，更須拓展交通移民墾殖荒僻地區，增產糧食，以求「地盡其利，貨暢其流。」

我們試以臺灣為例，自從光復以來，實施三七五減租，耕者有其田，再加農業技術改良結果，稻米產量已在廿五年來由民國三五年八九四、〇〇〇噸增至五九年之二、五四〇、〇〇〇噸，約在三倍左右。可是人口成長由三五年僅有六百多萬人至五九年增至一千四百萬人約增一倍強。現在二、四〇〇多萬人，到

一九八〇年就增加到一八三〇萬人，將為戰後之三倍。此後每年以五十萬成長率上漲，到西曆二〇〇〇年可高達三千萬人之譜。目下每平方公里可耕地面積人數已達一五六六人，而可耕地總面積僅有一百萬公頃，在亞洲地區實為人口最密而土地最少之區。誠如國父所云：「生齒之繁至斯而極，若以內部容吾民，恐即交通便利而謀仍難。農產無可加關，早有食不應工之患」。反觀臺灣東部人口僅有六十萬人，連西部人口五%還不到。而花東兩縣面積却有八千一百平方公里，佔本島四分之一，地廣人稀正是今後開發資源的理想對象。而開發資源必先促進交通，目下東西部交通僅靠三條公路維持。實不足以擔負今後大量開發移民之鉅任。所以興築極不交通的環島南北迴鐵路，開發東部礦產及農林漁畜牧業實為首要之圖，這也正是一國之主張由人口繁多向人口稀少之築路創見，其利尤大之經濟原則所在。國父之所謂「利」乃指公共之利益，非屬鐵路本身一方面。其所謂經濟也是指的經世濟物，自與一般所謂經濟不同。

國立交通大學 學術基金委員會(函)

同 學

中華民國陸拾壹年貳月廿捌日
交同基范(文)字第048號

受文者：胡道彥學長

事 由：承委託本會代設「胡翟勝蘭獎學金」捐贈新臺幣拾萬元為基金除照收入帳妥為

保管運用外，特函申謝由。

- 一、學長為紀念尊夫人胡翟勝蘭女士，委託本會代設「胡翟勝蘭獎學金」，頃於六十一年二月廿八日一次捐贈新臺幣壹拾萬元為基金，嘉惠同學遺族子女及優秀青年學子，立意至善，深為欽佩。
- 二、除上述基金照收入帳並即訂定獎學金處理規則妥為保管運用外，特函申謝。

三、敬請 督照為荷

- 四、副本抄呈交大同學會、抄送友聲月刊社、(請刊登友聲)抄知本會財務組。

主任委員 范 銳

封面介紹

春節團拜圖

『爆竹聲中舊歲除，家家桃符換新聯』恭喜聲中，壬子年春節欣然來臨。新正月初一晚，吳伯楨學長伉儷作東，邀宴臺北一羣同硯歡聚團拜，互相祝福賀年。

酒酣菜飽之餘，不能無照片誌念，公推交大攝影權威幸秋潭學長執機，圖中後排立者自左起爲翁兆慶、盧善棟、張宗澤、吳伯楨、屠欽濤、馮大宗學長及盧超羣、盧志遠、馮元玲（大宗兄女公子，就讀輔仁）、唐慧貞、屠學嫂（臺大化學系教授）、陳尚智（也是幸學嫂，建中名物理老師）、唐又貞及導影幸秋潭學長。前排是下一代；美麗的張小妹，吳家五小福及屠府老么。另有夏貢書學長及榮文雅閣第因事先告退，未參加攝影。

是日另有餘興盛事，呼蘆喝雉爲戲後，繼之以引吭高唱。盧善棟一齣龍鳳呈祥，頗令人回憶在重慶嘉陵江乘船赴九龍坡交大時船上之韻味。辛老板是平越當年名票，法門寺唱來自屬不同凡響。最有趣的是吳家小五、小六合唱目前臺灣最流行的『嘉慶君與王得祿』閩南民謠，唯妙唯肖，博得一致贊好，小二、小三也分別彈了巴哈與莫札特鋼琴名曲，餘音繞樑，燈節猶感不絕。

曉轉齋散記

(十九)

胡博淵

戰後初期西歐考察記

一九四七年秋，作者方于役美國，考察重工業，並任我國政府聘請麥基顧問工程司爲我長期設計鋼鐵廠之聯絡員及日本賠償委員會之顧問，分配日本償還機械，運輸國內等職務。至八月上旬，忽接經濟部令，命余自紐約飛歐出席八月二十二日假瑞典京城司篤克化而姆舉行之「國際鋼鐵勞工大會」。各國勞工及政府方面，皆得派代表二人，余奉命爲資方代表，政府代表爲勞工局長李平衡，勞方代表爲朱某，勞資兩方代表之旅費，由聯合國支出。余於八月十九日晚七時至機場，但臨時延至十一時始起飛，次晚午夜抵倫敦，候接者四人，送至旅館宿焉，大會開幕日期爲八月廿二日，兩天後即飛至瑞典京城，與其他代表會集，同往出席，會期一星期，美國代表，勞資及政府代表，名義上雖祇六位，而資方每個廠家，有陣容整齊之顧問律師等大隊人馬，勞方亦然，蓋美方鋼鐵廠近十年來，勞資兩方，利害衝突，至爲劇烈，爲增加工資等問題，時有罷工至數月以上者，結果資方讓步，故鋼鐵勞工之奮鬥，在美常佔優勢，此次多年未舉行之大會，勞資雙方如臨大敵，數天舉行一次大會，雙方辯論，針鋒相對，勞方聲稱，世界各國產鋼國家，每以爲美國勞方，對抗強烈，其實回首歷史，資方壓迫過甚，勞方爲自衛計，不得不犧牲奮鬥，始爭得今日之地位，務請各國代表諒解而主持公道。瑞典勞資，最爲合作，勞資雙方共同作主人，招待各國代表。宴會時，菜單用萬分之一的薄鋼片爲之，爲別國所未見，其友善和悅之態度，幾分不出勞資之別，詢其勞