

海爲賓館承受。蘇丹雖屬承認匪共國家，但對貿易團訪問非常友好，該地需要省內紡織業最拿手的十二磅白細布，年進口八千萬碼。該地商人已獲得政府許可自臺進口棉織品外匯配額，約五十萬英磅，親眼看到的就有二百萬碼。現臺灣紡織廠已試銷該國四萬碼白細布。該國棉花品質良好，由該國進口棉花的可能性很大。奈及利亞經濟力量極其雄厚，年需進口的紡織品達美金四千萬元之鉅。該地所需紡織品顏色特別鮮豔，計分爲上、中、下三等，上等貨由歐洲供給，中等貨由日本供給，下等貨由印度供給，我國紡織品達中等水準，輸往該地可能性很大。惟因該國市場太大，必須要有犧牲精神，才能打入。其他國家消費數量較少，別人多不注意，我國可以爭取。

黎巴嫩所需進口茶葉，屬於紅茶，數量很大。其地近錫蘭，臺茶如思拓開該地市場，除價錢考慮外，尚需提高品質。此外非洲需要茶葉的國家爲摩洛哥，年進口茶葉三千萬磅，臺茶現輸往該地數額，年在五百萬至一千萬磅之間，除提高品質之外，尚須考慮由該國進口物資的辦法，才能穩定輸往該國茶葉數量。因該國目前外匯不平衡，正致力於外匯平衡，要臺茶輸往增加，必須在貿易平衡的情況下，才有可能。

(上接第四九頁)

，沿京南下，多有招待之所，杭州西湖行宮於洪楊之亂中燬去，亦加修葺，備德太子南游駐驛之用，民元開放，改爲公園，即利用清末之經修理也。蔣百里先生被派與施肇基先生爲文武兩招待員，其言一切皆已妥帖，即臥榻旁之檯燈亦已裝畢，乃因東北風疫，國際宣傳甚烈，中國幾視同危險區域，德太子乃臨時取消此行。

中德美三國同盟一事因洩漏消息而敗，蓋西太后開御前會議時瞿鴻機雖爲軍機，未被召列，西后且言，不可令其知之，實則樞臣於內廷皆有耳目，故彼仍知其事，恥不得參與此會，乃憤而告之那桐，而那桐復洩諸日人，因那桐於庚子拳亂後，曾爲拳匪殺害日本使館書記官杉山彬，赴日道歉，與日接近，故親日也。日人得悉，乃於唐紹儀過日，故厄其行，迅速解決日美在加州排日一事之衝突，德太子訪華，國際間宣傳風疫，以止其行，亦出日人，蓋恐德太子訪華，有使同盟復燃之可能也。

二十世紀五十年代的美國公路運輸(續)

張文彩

五、對於一般社會

(一)大都市：公路運輸發達，工人可向市郊四鄉居住，工商業之發展，有了新的趨勢，同時人口移轉，都市型態，均有了新的轉向。據美國人口調查報告，近年來市郊人口增加之速率，約爲徐近城市區域的六倍。一九五〇年，全國各大城市之人口爲八千三百八十萬，至一九五六年增至九千六百二十萬，相形之下，市郊人口增加百分之二百，城市人口僅增加百分之四十七。爲了避免高昂的都市地價投資，新工廠多遠離市區。因公路四通八達，附郊設廠可享受設廠市區之同樣便利。以人口向市郊分散，市區土地昂貴，房租上漲，若干大百貨公司應實際需要，且爲減輕營業成本，類均于市郊住宅區之中心地點設置分號，此一現象，造成都市分散之趨勢 Decentralization，由于都市分散現象下，都市型態亦逐漸變動。市中心地段通常爲金融中心及辦公地區 Financial and Administrative Office Zone。如銀行保險公司等金融機構，及大規模工商企業總公司駐節于此。其次爲娛樂區，即電影院、歌劇院等娛樂單位。再次爲平民住宅區 Slama area。這是都市發展過程中一個很有趣的現象；此一區域，在過去均爲高級公寓與高等住

宅區，自公路運輸發達後，有錢的大亨均移住于市郊數十英里外，而由負擔能力較差的平民居住。房東地主可用集約經營辦法，收取更多的租金。因人口密度大增。市區房地價昂貴，停車場限于地位，無法容納通勤車輛的停放，爲駕車入城者一大困擾。在此情形下，都市公共交通事業 Transit System 培形發達，大家爲了避免停車的麻煩與化費(營業停車場普通每四時收費五角)，都改搭市區交通工具，如地下鐵路、高架鐵路或公共汽車等反而較爲方便。

(二)小鄉鎮：公路運輸發達後，都市與鄉村愈形接近，人民生活較前大爲改進。以公路四通八達，交通方便，人民無需聚居市區，乃有城市範圍漸趨縮小，人口分散四鄉之趨勢。估計全國約有二萬五千鄉村市鎮甚至整個 County 區內無鐵路線經過，其對外交通，惟公路是賴，爲構成國計民生上最重要之一環。公路運輸發達後之另一現象，即新住宅區之興起，常與大都市相距幾十英里之遙，住宅區遷入人口漸多，便慢慢地變成了一個鄉村城鎮。美國中部堪薩斯 Kansas 州之威啓泰市 Wichita City 爲美國最大的飛機製造業中心，全市有人口約廿五萬，住民中百分之七十以上爲飛機製造及其有關事業之員工。于一

九五二年間，有少數飛機製造廠員工，得廠方協助，于遠離城市二十英里而位于公路幹線上之頭牌 Derby 覓地建房落戶，一年內興建住宅落戶之居民約百餘家。至一九五四年增加至三百餘戶。嗣後五年內，住戶急劇增加，至一九五九年秋，人口增加到六千以上。原系荒僻之農莊，而今簇新之住宅區林立，新建公路寬坦平滑，花木扶疏，新型教室、學校、雜貨舖 Grocery & Super market 等到處都是，形成一高度現代化之小型鄉村都市，氣氛新穎，遠在具有廿五萬人口之威啓泰市之上。頭牌市之興起，乃公路運輸發達之結果。

(三) 公共衛生：醫護人員利用公路交通之便利迅速，從事醫護工作，效能大增，使幾百萬人從病痛中獲救，延長了國民的平均壽命，全國約有二十二萬輛醫生用車及二萬六千輛護理用車，應經常及緊急醫護工作之用。七千所以上之醫院，備有一萬六千輛救護車，應病家的需要。醫療護理工作，遍及窮僻僻壤。政府與民間設置之肺結核防治中心籌設了一百座以上的 X 光流動試驗所 mobile x-Ray Laboratory 新設立的流動血庫 Mobile Blood Bank，便于大眾之輸血與血漿的存貯。孕婦們以醫療車輛之靈活便利，產前產後之醫護工作易于推行而益臻完善。因汽車之大眾化而加強了醫療工作，使農村死亡率逐漸下降。全國平均死亡率亦自千分之一百七十二降至千分之九十八。最近美國中部地區 midwest 業已完成了一所

會所確認。全國公路系統之每一環，于國際上均有潛在的重要性。惟國防公路（在美國普通稱為超級公路 Super Highway）均為國道性之主要幹線，縱橫全國各重要地區，建築標準極高，彎道坡度減至最低限度。與其他交通線如鐵路等均為垂直交叉之設計。沿線城鎮甚至大都市，均以區域性公路線為之聯接。設有八線以上之高度快車道 Express Way-type，分別上下行，于國防上具有無可估計之價值，較之其他公路于國家安全上負有更大的任務。

國家動員時期之三項基本任務，即兵員運送、後勤補給、與戰時生產力之維持。國防公路將發揮其無上的潛力。國防公路之高速快車道，使兵員運輸快速安全，減少事故傷亡率。動員時期國防公路之戰時運輸將軍民運輸分開，運輸當局，可按軍事與民間運輸之需要，分別指定上下行車道之軍民運輸線，使戰時動員運輸不受民間運輸之困擾。此一措施，于後勤補給運輸上，關係尤為重大。戰時軍事運輸之獲得高度成就，公路之貢獻不可沒。國防公路運送千萬噸現代化軍團所必需之物資。國防公路之另一任務，可維持國家戰時生產力，國防公路配合其他公路系統，成戰時工業生產之補給線。半製品配件及各種順序之製品，經由公路運輸，送達遙遠地區之製配工廠，作最後裝配製造而為成品。使地域性之分工，于工業生產上發揮其高度效能，鎊鑛及其他稀有之戰略物資，利用卡車運送，較之其他運輸工具經濟有效。特殊設

公路行動醫院，真是歎為觀止。

(四) 公共安全：個人與公眾的安全，以公路運輸之發達而獲得較大的保障。舉凡火警、罪犯、疾病、事故、傷亡以及其他不測之災難，以公路四通八達，汽車運輸機動靈活，預防處理上更為迅速有效，個人與公眾可能蒙受損害之程度，為之減少，安全得有較大之保障。地方及州政府所屬警察機構使用之巡邏車，裝有無線電話設備，使維持治安與應付公共安全措施效能大為增加。據估計，一九五六年較一九〇〇年增加了一倍。全國約有七萬五千具救火機按裝于卡車上，撲滅與防止火警，保障人民生命財產。約有七千四百家電力、瓦斯、電話及都市交通公司等私營商業機構，均有防護團 Emergency Public Safety-Service 的組織。森林消防隊以公路四通八達，消防車機動力大為增加，可以預防廣大林區的火災損害。紅十字會救護隊亦能直達四鄉迅速馳赴出事地區。

六、對于國防動員

(一) 國防：公路運輸高度發展後，使全國每一個角落，成為國防上潛在的兵工廠。舉凡人力物力之動員，後勤武器之供應，公路運輸為軍事行動上不可分割之一環。一九五六年，國會通過了聯邦公路補助法 Federal-Aid Highway Act 將州際公路一詞改為國防公路、National System of Interstate and Defense Highway 足徵州際公路之重要性，已為國

計之拖引車輛，可供彈導飛彈及空中攔截機發射與起飛之用。

公路系統于民防上，亦屬不可或缺。戰爭一旦爆發，公路將為民間經濟與社會安定的生命線。戰區平民及物資之搬運，救傷撫卹，後方治安之維護（如火警、醫護、治安等措施）糧秣染料及其他必須物資之供應，公路運輸將應負其無上艱鉅之任務。戰爭時期對于平時民間生產力之維持，為穩定戰時經濟，加強國防潛力之重大安定力。公路運輸對民間生產之貢獻關係更為重大，同時公路運輸本身，亦需巨大的工業生產以支持之。

(二) 車輛動員：一九五六年，全國登記之各式汽車六千五百萬輛，平均不足三人即有一車。全國人民可以同时乘車動員，真是洋洋大觀。同年，車輛行駛里程為六百五十億英里。遠溯一八九五年，全國僅有汽車四輛，一九〇四年一九〇五年間，汽車生產量漸增加；惟車價昂貴，性能亦差，未能普遍使用。福特汽車公司于一九一〇年起，首先以大量生產方法，使造車成本降低，車輛性能提高，同時分期付款方法之被採用，減輕購車負擔，汽車如為人民日常必需之交通工具。計自一九〇〇年至一九五六年間，全國生產汽車共約一億五千八百萬輛。其中一九五六年一年內生產了六百九十一萬七千五百二十五輛。如以所有各式車輛計，美國則平均每二點六人有一車，英國十人一車，俄國，則每七十人一車，據非正式估計，本

省平均約每三百人有一車。美國所有汽車數，佔全世界的百分之八十。據一九五五年統計，每一家庭用汽車之平均行駛里程為九千三百英里，消耗汽油六百四十加侖，每加侖行駛十四點五英里。全國有六萬三千七百六十三家卡車運輸公司，每家平均有車十輛以上，每一卡車平均行駛里程為一萬零六百英里，消耗汽油一千二百七十八加侖，每加侖行駛八點三七英里。卡車行程佔全部汽車行程的千分之一百八十五。同年，全國約有七萬五千輛出租汽車，載客十三億人。廿五萬輛大卡車，其中二萬六千輛從事于長途運輸，五萬二千輛為都市及城郊汽車，十四萬三千輛為學校交通車。營業大客車平均每年行駛三萬五千英里，每加侖汽車行駛五英里，學校交通車及其他非營業大客車平均每年行駛七千八百英里，每加侖汽油行駛十英里半。

民間車輛運輸能力，為國富國力之基礎。在平時，全國擁有如許車輛，人民享受便利，提高了人民的生活水準，同時足以刺激生產，造成美國社會之空前繁榮。在戰時，于舉國動員令下，軍公物資之運輸，每超過現有運輸設備之能力，大量民間運輸之潛在力量。于支援動員運輸，維持民間生產事業，具有無限之彈性，發揮整個國家的動員能力。

七、今後之展望

(一) 公路系統：美國之有今日的繁榮進步，有

賴于優良完善的運輸系統。公路運輸，居其最重要一環。如無公路運輸，則美國人民目前高度生活水準殆不可得。一九五六年度全國計有公路三百四十一萬八千英里，大約可分為左列五類：

- 甲、主要幹 State primary Highway 三十八萬七千英里。
- 乙、城鄉公路 State Secondary or from to market roads 一百三十二萬七千英里。
- 丙、縣道及鄉村線 County and other local rural roads 二百三十三萬二千英里。
- 丁、市街及附郊公路 City street and highways 三十七萬三千英里。
- 戊、特種道路 Roads in Federal and State Parks, Forest, Reservations, etc. 十萬三千英里。

在此一龐大的公路系統中，包括由僻遠農莊附近之原始路面，運輸量極少，而至上下行複線行車高速快車道之超級公路，每日行經車輛達十萬輛以上，裨益國計民生至鉅。今後車輛增加之無法預測，公路系統于繼續負起其艱鉅任務的過程中，勢必益形困難。一九五六年聯邦公路補助法通過，公路對國計民生之重要性，乃為全國一致公認。聯邦政府負擔國防州際公路建築費的百分之九十，使一項空前偉大的公路工程計劃得以加速順利進行。聯邦政府對於略居次要地位的其他幹支線及大都市附郊公路線之補助，仍

按與地方政府雙方各籌其半的辦法辦理。由于各州及地方政府之努力，補助費用亦大為增加。四萬一千英里的超級公路，銜接全國大部份人口超過五萬人之都市，由于工程標準提高，平面交會 Level Cross 之避免及彎道坡度之降低，行車益加迅速安全，預計每年可減少事故死亡三千五百人。此一偉大的公路工程計劃，配合其他次要公路工程，預計自一九五六年至一九六九年十三年內完成，所需物資與人力，亦為空前。預計工程進行至高潮時，需要四十四萬二千工人參加直接工作，需要四千九百萬噸鋼鐵，十三萬九千九百包水泥，一億二千八百萬噸瀝青原料及一百億噸之混凝土。此一龐大的造路計劃之完成，使全國公路運輸開創一嶄新的局面。縱橫大陸的長途公路運輸，可以暢路無阻；迅速安全，經濟有效，符合運輸經濟之原則，進而可與鐵路一爭短長。影響于國計民生者，誠屬無可估計。同時，更增加了整個國家之國防動員力量。

(二) 公路使用稅：美國公路經費之主要來源為汽油稅與牌照稅收入。每一國民負擔了此項支出，享有公路運輸的權益。如國民之個人經濟無適當的預算，公路使用稅之稅源，即有轉向可能。全國有廿七州經由人民投票人修改法令，防止此一現象之發生，以確保公路系統之財源。其他各州亦均有同樣措施。自一次大戰結束，(即一九二一)，汽車為人民普遍採用，全國幹線公路使用稅收入計達五百億美元之鉅。

其他地域性次要公路之使用稅(包括通過稅 Tolly 在內)約為二十億美元。因車輛之持有及其從事商業行為所付出一般性之稅收，亦有數十億美元。據公路財政權威方面表示，公路運輸之裨益于國計民生者更將不止于此。公路之興修與改善，沿線土地所有人得到地價上漲之利益，商業市場迅速發展，治安消防力量提高，教育文化事業普遍發展，國防動員力量益趨充實與完善，裨益于整個國計民生者益顯其更大的重要性。

公路之貢獻與利益，即使在內燃機未發明，汽車尚未使用時期，即已昭然若揭。而今之所以異于往昔者，即公路使用者，幾乎負擔了公路經費預算的全部。一九五六年全國籌集了六十五億元公路工程費(發行公債聯邦汽車稅除外)其中百分之五十八點五為州使用稅收入(此項收入，于一九二一年僅佔百分之十一點七)，並不包括公路通過稅及其他收入在內。財產及其他受益稅收入約佔百分之十九點五(此項收入于一九二一年為百分之七十三)。聯邦政府補助費及其他收入為百分之十三點五。自聯邦補助計劃擴大施行以來，聯邦汽車稅即為補助經費之主要來源。在未來廿五年內，聯邦政府負擔之公路建築費的籌措，有賴于國防州際公路之使用稅收入。一千萬輛以上之運貨卡車，佔全國車輛總數的百分之十六點五，負擔州公路使用稅的百分之卅二點六，大客車佔車輛總數的千分之四，負擔公路使用稅百分之二。五千四百萬輛

小汽車負擔了公路使用稅的百分之六十五點四，大都市市區及附郊營業車輛所負擔之公路使用稅，為美國公路建設重要財源之一，蓋一般稅收大部份分配于教育及其他一般政務費用上。據一九五六年全國公路運輸使用人協會 National Highway Users Conference 估計，美國公路經費來源如次：

- 甲、聯邦政府 百分之十四
- 乙、州政府 百分之六十四
- 丙、地方 百分之九
- 丁、城郊 百分之十二
- 戊、通過稅 百分之五

(三)今後目標：公路使用人與公路行政當局之合作，制定合理的公路運輸法規，符合公眾福利原則，改善工程標準及行政管理技術與效能，為美國公路界朝野一致努力之目標。美國公路進步神速，聯邦及州政府對公路擴建計劃之積極推行，使公路貢獻于國計民生之重要性日益顯著。目前公路法規與實際措施，有待改善之處尚多。公路擴建計劃之實施與今後運輸量之增加，促使公路運輸邁向前所未有之新領域。全國一千九百個公路使用人協會，其中包括四十八個全國性與以州為單位之公路使用人協會在內，將本此輝煌之遠景為左列各項目標而努力：

甲、都市街道及附郊公路計劃：各州均有其公路建造及改善計劃，用科學方法根據實際重要性訂定興建順序，以期適應各地區之需要，此一計劃，對人民

必需有明白交代。

乙、劃一各州公路法規：公路使用人混淆于各州不同之公路法規，公路運輸每受制于該項繁瑣而又各個不同的公路法規。相形之下，使其交通工具獲得優惠而公路運輸業處于不利地位。劃一各州公路法規而加以簡化，乃為當務之急。

丙、公平稅則：公路使用人已負擔了聯邦稅與州稅，稅率之增加，應為公路業務上所絕對必需者為度，州稅應以汽油稅及牌照稅二項為限，公路受益稅必須本公平合理的原則去課征。

丁、防止稅源轉向：公路使用稅，必須全部用諸于公路，聯邦補助費，應視州政府所能籌集之費用為比例而加以核發。雖有廿七州通過法令確保稅源，而公路使用稅轉向之趨勢，仍屬未可樂觀，聯邦公路信託基金 Federal Highway Trust Fund 之確立，必須保障稅源而防止其轉向。經濟有效的公路運輸，有賴于健全合理的公路財政制度，而置國家于更大的安全基礎之上。(轉載)

批評！

指教！

賜稿！

日本的廣播與電視

沈壽梁

日本的廣播有半官方的日本放送會社(NHK)和商辦的廣播電台。日本廣播開始于一九二四年，首先成立東京電台，其後則設立大阪及名古屋電台，一九二六年三座電台合併，成立上述的日本放送協會，該協會現有八個中央廣播電台及八十八個地方廣播電台，NHK對國外廣播的呼號是 Radio Japan，聽戶的收音機執照費是每三個月日金二百元。日本的民營商業廣播是始於一九五〇年，最先有大阪的「新日本放送」，繼之以名古屋的「中部日本放送」。東京的JOKR廣播電台是由朝日、每日、及讀賣三家報館所支持。

日本的電視是NHK由自一九三〇年開始實驗，在一九五三年正式開放。東京現有六條電視頻道，兩條是NHK的，四條是民營的。現在日本電視機登記用戶是已超過三百萬，電視機的價格已在開始下跌，分期付款每月祇要付出日金兩千餘元即可，電視機執照費是每月日金三百元。NHK電視稱為NTV，

於一九五七年開始試驗彩色電視。日本的新力公司(Sony)曾首創半導體手提電視機，裝用八吋的布勞恩管。

茲將各國電視標準列表如下：

標準	日美	英	法	俄歐
每圖線條數目	五五	四〇五	六二	六五
見像頻帶寬度(兆週)	四	三	一〇.四	五
頻路寬度(兆週)	六	五	一四	七
聲音載波對見像載波(兆週)	正四.五	負三.五	負二.五	正三.五
聲音載波對頻路邊緣(兆週)	負〇.五	正〇.五	正〇.一〇	負〇.五
間條				
線條頻率(週)	一五七.〇	一〇二.五	一〇七.五	一五七.五
圖場頻率(週)	六	五	五	六
圖像頻率(週)	三〇	二五	三〇	三〇
見像調整之視覺	負	正	正	負