

種：二元二角、三元、三元七角五、和四元五角，還有一個包括中外古今的美術館。

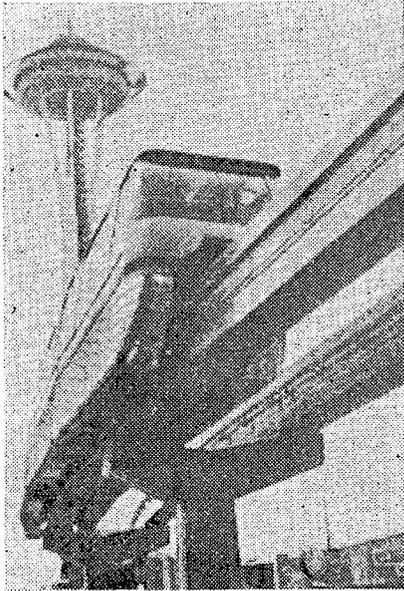
這個展覽會，似乎給日本人出了不少風頭，美國科學館及變色噴泉池都是日本人所設計的。

場裏吃食，有蒙古肉排出售，一元一塊，是過去聞名西北的一位將軍太太所主持，據說原先料不到生意會出乎意外興隆，會邀請四鄰的中國同胞太太訂約合夥賣成吉斯汗肉排，不料生意一好，馬上退股，幾位合夥的太太要提出訴訟打官司，還是幾位先生深明大體，不能在國外丟醜，竭力壓制，總算一場風波過去。

博覽會中的新奇遊戲，有「高空飛車」、「魔鬼黑洞」等十多種，我玩了僅這二種，雖說是有驚無險，但已自己捫心，深感心臟跳動太快，還是讓年青的同伴們去痛快玩玩吧！但見他們儘情歡樂，尖聲呼叫，這一份在我們古老中國人看起來，有些離譜兒，咱們中年人還是去看觀光脫衣舞孃後臺吧，一時也提不起興兒來，祇見有一座新式的夾板屋，興緻非凡，註細參觀了一下。

這一種圓桶式夾板屋，有起居室、餐室、廚房、臥室二間、浴室二間、車間，其特點花園是在房屋當中，每一間房都是圓形，房屋四週沒有窗，所有光線，都是在每一間房屋透明的頂上豎起半圓鼓一塊反光板，光線由反光板上反射入室，所有燈光皆為壁內幅射式照明，故物件均無陰影。另有所謂隱藏服務制度，即電氣自動控制制度，在臥房中可以控制各室之照明、浴間水管熱度，只化十二秒鐘，可以自動煮沸咖啡，吸塵器用之皮管直通室外，故室內毫無灰塵及燥音，冷氣溫調節器佔位極小，計時器可以調整，照明於日出時自動關閉，而於日落時自動開亮，及洗衣器、洗滌器，按放於預計之時間針上，屆時即自動開動，主婦可在同一時間內處理各種家務，衛生水管均隱藏並有優良之通風，廚房內有氣象表，顯示室內外溫度、濕度，以調度室內溫度，照明亦可調節至任何亮度，各個房均可通話，無線電均隱於壁內，有揚聲器分設各處，電話器有顯影設備，通話一如對面談天，先於紐約及羅安琪二市間開放。

此種屬於廿一世紀之圓形夾板屋，拆除搬移方便，屋內外均為圓形曲線，使人居住其中，有安全、平靜之感。



單軌快車

訪澳紀畧

范銳

一、參加鐵路小組會議

聯合國亞洲及遠東經濟會議鐵路小組第七屆會議暨行車及號誌人員工作會議，於本年五月廿九日至六月六日期間在澳洲墨爾本市舉行，我國外交部接到遠經會秘書處邀請後，即通知交通部轉請臺灣省政府派員參加。交通處工務科王科長裕鯨學長，路局運務處陳副處長德年（平院教授）及筆者三人奉派前往出席。

我國代表團於五月廿三日離臺，經港菲直飛澳洲雪梨，轉乘澳洲航空公司班機飛墨爾本市，於五月廿七日抵達。廿八日辦理報到手續，廿九日上午十時大會開幕。會場設於墨爾本大學音樂學院大禮堂，出席代表頗為踴躍，計有澳洲、我國、馬來亞、法國、印度、印尼、日本、韓國、荷蘭、紐西蘭、泰國、蘇俄、英國、美國等十四個國家，尚有西德、國際鐵路聯合會、國際勞工組織等列席為觀察員。出席列席代表共五十餘人。

大會開幕後，首由澳洲聯邦政府運輸部長柯柏曼致歡迎詞，旋由遠經會秘書長宇農報告自上一屆會議以來鐵路小組會務概況，然後選舉大會及行車號誌人員工作小組會議主席、副主席，並通過議程，至此開幕

式完成，乃按照議程進行逐項討論。

本屆大會主要議程計有：(1)推行貨箱運輸實績報告；(2)鐵路管理機構組織之比較研究；(3)採用柴電機車進展報告；(4)國際鐵路運輸進度報告；(5)本區鐵路研究工作實施情況報告；(6)對工作小組關於增強單線鐵路運輸能力報告之審查；(7)今後工作計劃及優先順序；(8)下次會議舉行時間及地點；(9)向內陸運輸及交通委員會所提報告。

行車及號誌人員工作小組會議討論主題為增強單線鐵路之運輸能力，內容包括：(1)強化軌道結構；(2)行車區間最適當之長度；(3)改善車場設備；(4)機車車輛與運輸能力；(5)提高行車速度；(6)修改行車規章；(7)改進行車號誌；(8)增進行車效率等。

工作小組會議於六月四日上午結束，鐵路小組大會議程於六月六日討論完竣，舉行閉幕式後，自六月七日起開始為期一週之參觀旅行，參觀維多利亞鐵路及新南威爾士鐵路各項設備。此次會議進行頗為順利，自始至終會場充滿協和融洽空氣。以往歷屆會議蘇俄代表每就中共匪幫代表未能出席深引為憾等詞為匪張目，此次隻字未提，即在討論過程中，亦從未提及

匪幫鐵路如何如何，足徵匪俄關係之惡化。在商討各項議題時，各國代表除口頭報告外均有書面報告資料，分送出席人員。我代表團亦携有臺灣彰化臺南間裝設中央控制行車號誌竣工報告書、臺灣行車規章、臺灣年報、今日臺灣等贈送各國代表。我國臺灣中央控制行車號誌裝設及運用成績，甚受各國代表之重視，荷蘭代表並即席就臺灣行車制度之完備表示欽佩，譽為世界鐵路行車規章中最進步者之一。遠經會秘書處鐵路組長阿馬氏亦認為本屆會議成績最為圓滿。

二、澳洲一般情況

在報導訪澳旅程見聞之前，擬就澳洲一般情況作一鳥瞰。澳洲為全世界獨佔一洲之國家，整個大洋洲大陸均為澳洲所有，位於南太平洋與印度洋間，全部面積達二百九十七萬平方哩，約合我國大陸面積百分之七十，與美國本土面積相等。澳洲地勢平坦，最高山脈僅高七千二百呎，全境平均高度為一千呎（全世界陸地平均高度為二、三〇〇呎），沿海一帶，多屬肥沃平原，中部盆地，佔全境三分之一，乾燥缺水，無法耕種。東南角為肥沃麥雷河區域，盛產水菓及小麥，亦為重要飼羊中心。東海岸平原係由東部山脈隨雨水沖下之土壤堆積而成，故為澳洲土質最沃地區，大部份人口聚集於此，各大都市如墨爾本、雪梨、堪伯拉等亦均在東海岸上。

澳洲河流頗多，有者甚為短促，自東部山區急促

入海，有者頗長，迂迴流入內陸，但大多被乾燥陸地所吸收而失去蹤跡。其最長河流為麥雷河，達一、二〇〇哩，其中可通航者九〇〇哩，自南澳洲入海。各洲永久河川在短暫雨季中，河床中部流有急湍，有時泛濫成災，雨季過後，河床迅速乾枯，內陸湖泊亦多有名無實。流入沙漠之河水均滲入地下，並未全部失蹤，故澳洲地下水源頗富，到處開鑿水井，利用地下水以灌溉草原，發展畜牧，惟對耕種土地之灌溉，尚未十分成功。

澳洲氣候包羅至廣，但無嚴寒酷暑，北部亦有如印度中部之熱帶雨季，南部氣候與地中海相似，塔斯馬利亞島有如愛爾蘭西南海岸之雨霧。澳洲季節與北半球相反，夏季自每年十二月至次年二月，秋季自三月至五月，冬季自六月至八月，春季自九月至十一月，開會期間適在初冬，須着大衣，室內並須生電爐，由於澳洲樹木經年長青，僅在高山偶有積雪，季節變換不似北國之顯著，陽光至為充足，各大城市每日平均至少有六小時陽光，內陸各地所獲陽光更多。

三、澳洲經濟情形

澳洲物質生活水準已達相當高度，平均每四人即有汽車一輛，每十二人有電視機一架，自第二次大戰以來，人口迅速增長，自然富源大量開發，據一九六〇年統計，全國生產總值達三十二億九千餘萬澳磅，其中工業生產佔六三%，畜牧佔十六%，農業九%，

牛乳類佔五%，礦產佔三·八%，其他佔三·二%。

農業方面，澳洲所產糧食不僅可以自給，且可輸出。澳洲小麥、牛乳、肉類、水菓及酒類，頗馳譽世界市場，澳洲羊羣計一億五千餘萬頭。佔世界總量六分之一，而所產各種羊毛佔世界產量三〇%，計每年八十萬噸，為澳洲主要輸出項目，約佔輸出總值之半數。年產牛肉八十一萬噸，羊肉五十萬噸，粗糖一百二十萬噸。澳洲大部份地區均感雨量不足，耕種有賴人工灌溉，現並全力推進造林計劃及改進土壤工作。

工業方面戰後有飛躍進展。五十年前澳洲經濟幾全賴農業，自一九五四年以後工業產品價值已超過農產品，蓋因大戰期間，海運受阻，迫使澳洲發展工業，以自製原由國外輸入之貨品。目前從事工業生產者佔就業人數百分之三十，從事農業生產者僅佔百分之十六，主要工業產品計有：鋼鐵年產三百二十萬噸，水泥二百五十萬噸，煤三千二百萬噸，電力二百三十億瓩，以及車輛、農業機械、電器製造、煉油、紡織等。

四、交通及鐵路概況

澳洲交通頗為發達，共有鐵路二萬六千餘哩，公路五十二萬哩，飛機定期航線七萬八千哩，因此各大都市及生產中心間現均有鐵路、公路及航空線聯絡，

各州均有其鐵路、公路系統，將州內重要城市聯接一氣，在重要都市附近，並有廣大近郊鐵路線，開行繁密車次，以便利通勤旅客。

澳洲鐵路創始於一八五四年，修築於墨爾本市及港口間，僅長二哩，在其後一百年間，鐵路里程不斷增加，截至一九六一年止，共有二萬六千七百哩，其中各州政府經營者達二萬三千八百哩，聯邦政府經營者計二千二百哩，民營者僅七百哩。

澳洲地廣人稀，由於中部乾燥，人口集中於沿海狹窄地區，商業貿易亦由海岸地區向內陸發展，首先在各港口間建築鐵路，除北部達爾文港外，其餘各主要港口間均有鐵路聯絡，路線大致與海岸線平行。再以各港口為中心，修築鐵路多線，向內陸各農業、礦業及畜牧中心放射，其距離有達六百哩者。澳洲鐵路里程雖有四萬二千公里，但因版圖遼闊，內陸尚未開發之地甚多，各州鐵路政策，多趨於將現有鐵路以輕便路線向內陸延長，配合開發工作之需要。此項輕便鐵路在短期內雖無利可圖，惟對資源開發具有鼓勵作用。就另一方面言，由於公路發展，若干支線因營業清淡，無法維持，經予拆除者頗多，故澳洲鐵路里程漸有減少趨勢，目前新路工程多限於加鋪雙軌及改變軌距為標準軌。

近年來由於技術進步及設備改善，澳洲鐵路業務

日趨革新，運輸效率遂有增進，客貨運量不斷發展，每日平均運送旅客一百三十四萬人，貨物十九萬噸，運輸成本益見減低，其最重要原因為柴電機車之採用。澳洲鐵路現共有柴電機車五〇〇輛，聯邦鐵路二千二百哩已全部柴電化，各州鐵路亦以此為目標，預計於十年內全部完成柴電氣化計劃。其他革新工作較重要者，計有電氣自動號誌之採用，中央控制行車設備之裝置，軌道保養之機械化，貨運方式之現代化，如採用貨箱及平車裝運卡車等，以及運用電子設備處理資料，以加速記帳、計時及成本計算等工作。

各州鐵路由於建築時期遠在聯邦政府成立以前，形成各自為政，致各州軌距寬窄不一，例如維多利亞州鐵路軌距為寬軌，計五呎三吋；新南威爾士州鐵路軌距為標準軌，計四呎八吋半；昆士蘭、南澳、西澳及塔斯馬利亞等州鐵路軌距均為三呎六吋。因軌距不一，客貨運輸均須在聯運站換車，未能一車直達，時與人力財力同感浪費，增加運輸費用，阻礙經濟發展，是以澳洲政府現正全力推行幹線鐵路軌距標準化運動，計劃第一步將各州首府間鐵路改為標準軌距，墨爾本與雪梨間鐵路直達運輸已於本年四月完成，其他路線亦在計劃改築中。

五、澳洲人民生活情形

澳洲人素以和善著稱，對人友好而有禮貌，崇尚

在一萬六千鎊者，稅率為百分之五十二，在一萬六千鎊以上者，一律按收入額納稅三分之二，因此政府有充足財力舉辦各項社會福利事業。是以澳洲人民生活均有保障，社會極為安全。

六、會後參觀日程紀要

六月七日上午八時各國代表齊集維多利亞鐵路墨爾本市中心車站，搭乘「日光號」快車北上。列車由大型柴電機車牽引，掛有客車八輛，餐車二輛，列車準時由站出發，一路地勢平坦，兩旁到處都是碧綠草原，羊羣或牧牛安閒地在草原上遊蕩，頗具畫意。客車分頭二兩等，設備相差不多，均裝有空氣調節設備及全面地毯。餐車為長檯式，檯前設有座位一長排，旅客就檯進餐，檯內即可用以備備食品及飲料，節省人力甚多。廚師及侍者均為女性，長途行車，不停工作，頗顯辛苦。墨爾本與雪梨間相距五九〇哩，計行駛十三小時，每小時平均速度達四十五哩強，約合七十二公里許，與臺灣鐵路柴油特快車速度相差無多。

六月八日上午十一時，全體代表訪問雪梨市長，下午參觀雪梨中央車站，並分組參觀新南威爾士鐵路雪梨區鐵路機械、柴電機車房及港區調車場等設備。九日晨九時搭乘電氣列車由雪梨赴西部鐵路參觀電化鐵路。此線全長九十八哩，於一九五六年至五七年間完成，全部工程及電氣機車客車費用共達一千五百萬

民主，表裡如一，工作刻苦認真，但下班後則輕鬆愉快。由於氣候溫和及地理環境優越，國民喜好運動，樂於戶外生活。澳洲人對於生活態度仍保持歐州人從容不迫傳統，公私機構每日上午八時至八時半上班，多於十時半及下午四時為飲茶時間，輪流休息一刻鐘，十二時半至一時半午餐，下午五時半下班，均實行每週四十八小時制，星期六及星期日休息，商店則於星期六上午營業。此外除飲食店及旅館外均停止營業，執行至為徹底，甚至星期日電影院戲院亦停演，墨爾本星期日報紙亦停刊。

澳洲社會福利制度之完備，素著稱於世，除聯邦及各州政府所供應之各項社會福利設施外，私人組織暨慈善團體亦有甚大貢獻。政府福利設施包括教育、衛生、養老年金、寡婦卹金、殘廢年金、失業救濟金、生育補助費、孩童撫養津貼、工作傷害補償費、肺病救助金、退役官兵養卹金等之發給。澳洲政府在一九六一年度共支出三億三千萬澳磅，從事上列各項福利設施。

政府舉辦上項社會福利經費，主要來自稅收，而稅收中之主要項目則為所得稅。就個人所得稅言，係採累進稅率，例如單身每年收入一千鎊者，繳所得稅一〇六鎊，其稅率為百分之十強；收入一萬鎊者，繳稅四、六一七鎊，其稅率增為百分之四十六強，收入

鎊。據稱此項電氣化工程完成後，路線容量大為提高，現有雙軌，即足應運輸需要，不必增建為四軌；行車加速結果旅客列車時間每次縮減一小時，貨物列車縮短二小時半；估計每年可節省行車及保養費用一百萬鎊。列車抵達卡東巴站後，轉乘汽車參觀青山遊覽區，沿途風景頗似北平香山。旋乘坐纜車，纜車每輛可載客三十人，在兩山谷間架以鐵索，纜車懸掛索上，利用絞盤使纜車在鐵索上前後移動，車行兩山谷間，深達千呎，俯首下望，不禁驚心動魄。行至彼端又牽引返回原處，實為風景區良好點綴，下午五時搭車返抵雪梨。

十日為星期日，晨十時搭乘澳洲國內航空班機赴澳洲首都堪柏拉參觀。事先與我大使館聯繫，故飛機降落時，我大使館秘書崇洵等親在機場迎接，適陳大使已赴紐西蘭公出，於赴大使官邸簽名致敬後，即由蘇秘書陪同巡遊全市。堪柏拉位於雪梨與墨爾本之間，距雪梨約二百哩，為一新開都市，僅有人口五萬人，所有國會、各級政府機關、市政建築、各國使館房屋均屬新建，極為整齊美觀，當日下午五時乘班機飛回雪梨，十一、二兩日分組參觀澳洲各柴電機車製造廠、車輛及配件製造廠、號誌製造廠及鐵路機械、調度所、雪梨市區鐵路等，至此參觀日程終了，第七屆鐵路小組會議乃全部結束。自十三日起各國代表互道珍重，紛紛束裝賦歸。