

來旅行車長短底盤十餘輛，全部移轉過來，於是公路局需要的錢和車，在人財俱空下，孕育成形起來，距奉命籌備之日，僅歷三星期。

這批福特貨車底盤二十輛，是公路局以後車隊的始祖，一九四六年出品（當時是最新的），八汽缸九十四馬力，品質優良，以後在路局服務有的達十五年一百萬公里以上的紀錄，當引擎底盤和車身，經過多次的大修甚至重造，但却給路局賺到極可觀的盈餘。十幾輛旅行車底盤，也為各區運輸單位貢獻了很多力量，且曾一度擔任過營業任務，都值得筆者在此一提。向物資局取得訂單，直到路局成立後不久的一段時間裏，當時臺北市政府市長游彌堅氏，因廿輛底盤平空被路局攫去，曾幾度來路局提出嚴重抗議，終因木已成舟，無法挽回，後來如何補救，不在本文敘述之列。但當筆者於四十一年奉令往臺北市督導公共汽車時，才發現那時公車處所受的損失不小，好在兩個都是為民服務的公營機構，此長彼消，對整個交通來衡量，並無所謂，督導期內，路局付出的代價也不少，足以補償而有餘。

車輛已有着落，再一步驟是覓取打造車身地點。原來臺灣在日據時代，汽車是高級工業產品，尤其大客車車身，多從日本連底盤一同進口，島內能自造車身的工廠，可說是絕無僅有。筆者在底盤交涉成功後，即積極找尋車身工廠，當時中崙有原屬於自動車課的工廠（現公路局修車廠，但僅及現有者面積一半）一所，專為保養修理各線客車，並無打造車身的設備和技術。筆者曾瞥見工廠對面，有豐田汽車材料廠一所（今公路局中崙站），面積場地，相等於中崙工廠，當時工廠已由鐵路汽車處接收，筆者曾數度與處長袁紹昌氏晤談，建議早日呈報公署接收過來，以便將來可有發展，但未能立即採納，迨以後發現該廠存有極多汽車材料，趕速報請接管時，被當時公署工礦處棋高一着，先一天獲准由該處接收，極為可惜，事後路局底盤運到，打造車身工作，修車廠當時並無能力承擔，不得不向工礦處租賃土地和機具材料甚至人力，所費不貲，詳情在後文繼續報導。

## 我到英國留學（十一）

吳國柄

### 英國的社會情形

英國政府是個王國，由皇上主政，皇上之下有首相，首相之下有國會，國會內有參議院，有眾議院。議員叫M.P.(Member of Parliament)，由各地選舉出來的。因為這種國體，皇上是不動的，首相是選人才來當的，議員都是民意的，組織健全，沒有更換總統、選舉的麻煩，而且英國有皇上的歷史已很久了，古宮、古物非常的多，皇室結婚的禮儀都是國家制定的，王位是世襲的。

我在倫敦時，問他們為什麼不像美國一樣選舉總統？他們說：「那太麻煩了，國家只要把首相一改就可以。如果沒有皇上，那麼他的儀仗、王冠、衣服、器具等，由誰來保存？誰來穿戴？」

我在倫敦時，正巧遇上喬治五世的女兒出嫁。出嫁的那天，很早就有許多人站在馬路邊上等待看這盛大的婚禮，我也是其中之一。新娘坐的車子是由八匹馬拉著，非常美麗，場面很壯觀，人們都大喊萬歲，真是盛況空前。又把各國送的結婚禮物，陳列出來，讓人民觀賞。我到 Tower，這是英國歷史上的一座建築物，陳列的有歷代皇上戴的王冠。都用電器保護著，看得見但摸不着。

英國人民的生活，操在發明人的手裏。發明蒸汽機代替勞力，叫人民用機器工作。發明火車、輪船改善人民的交通。同時火車、輪船、碼頭、倉庫，又不知養活了多少人？

英國的屬地大，需要很多英國血去統治，不管屬地有多少人口，只要派一個英國人就能鎮壓的住。例如香港有四百萬人口，而在香港的英國本

土的人不到五百人，就能統治四百萬人。我任香港軍部皇家工程師時，除看書外，大部分的時間坐在軍車上，到處看看，中國人看見英國的軍車走動，這個地方就安定。英國屬地需要很多英國本土的人去工作，所以國內沒有閒人。

英國為解決臨時失業的問題，如解聘。這些人可以到圖書館後邊的窗口拿「給養票」Ration，票分三天的，一星期的、二星期的，最多是三星期的。如果三個禮拜後，還找不到工作，政府就會給你一張單子，填上姓名、年齡、家人和家庭狀況，然後政府把一家人送到屬地工作，所以英國沒有要飯的。

我們派出國到各地考察的人，沒有真正深入了解英國的情形，就下結論說英國沒落了，是個破落戶，這是蜻蜓點水式的遊歷考察，坐井觀天。怎知英國是島國，完全注重向外發展。這些人不知英國的真正情形，就亂下斷語，影響我們和英國間政治、外交和商業的往來。

#### 英國統治屬地的方法

第二次大戰終了，因為世界民智大開，從前老的統治方法不行了，所以英國統治屬地的方法也改變了，叫原來的國家人民獨立起來，自治自衛，不再用英國人當警察、軍人。可是，這些國家獨立後，沒有能力自衛，怕別的國家把它消滅，尤其是俄國產生共產黨，中國大陸又效法共產黨之後，這些靠近中國大陸和蘇俄邊上的國家，都要受害，獨立後，紛紛傾向共產黨。英國為迎合新獨立國家的心理，組織 Commonwealth of Nations（大英國協），他們在倫敦組織一個團體，由英國統治，這些國家的內政由自己辦理，英國人替他們出主意，陸海空軍、外交、經濟還是英國的。聯合就是力量，單獨就容易被消滅，印度的獨立也是此類。

這種組織給予新興的國家兩個保障：

第一：有大英國協的共同力量，也就是有英國的國力保護它。

第二：所有大英國協的國家都是獨立國，而且加入聯合國，成為會員之一，享受聯合國的保護。

所以，這個組織所有的國家都是獨立的，如印度、加拿大、澳洲……等37國，都是獨立國，而且受保護，這是世界上最大的組織，這些權力都操在英國政府手裏，我們怎能說英國沒落呢？

英國的國性是向外發展，以愛爾蘭不贊成英國的政體，英國允許它獨立，成為愛爾蘭共和國（Republic of Ireland），地小人稀，獨立後，不能像英國一樣在世界上發展，英國也不管，任其存在，免去操戈，是明智之舉。

英國本身是一個大島，分英格蘭、蘇格蘭、威爾斯三區，由英王統治，國會治理，一直向外發展，統治37個國協國，訂立一套法律，在法律裏頭求發展、求光榮。所以，這37國相安無事，沒有內戰，沒有革命，這是值得研究的。

再說倫敦為國協國的首都，各國協國都需要英國血去統治。因此，英國本土的人都走空了，倫敦也成為政治、文化的中心，英國人在這上面求發展。

英國的學校在世界上占第一位，完全講學問的，有錢就唸書，沒錢就不要唸，沒有獎學金，也沒有半工半讀。我在倫敦讀書時，看到這種情形，明白要獲得高深的學問，必須經濟富裕。因此，吳稚暉先生提倡的一年四百塊現大洋，完全待不住的。

我留學時，在英國的中國人很少，開飯館的也僅有杏花酒樓一家。第二次大戰後，英國需要很多真正的英國人，到各地鎮壓和創辦事業，把很多英國人送到世界各地，而把香港的華人弄到英國，替代英國的裁縫師、

理髮師、麵包師，那時在英國的華人有五萬多人。

到1970年，英國需要更多的英國人去創辦事業，又把香港的中國人移到英國的工廠和各行各業去，一共移去了50萬人。

中國留英同學會最近在臺開春季大會，有英國人參加，尤其是應聘在臺灣鐵路電氣化工作的負責人在座，我們談到倫敦中國城的情形。

他說：「中國城在倫敦最熱鬧的市中心——Picadilly Circus 附近。把 Geard Road Rupert Road. Wardour Street 等幾條老街，改成新式街，由中國人設計，開中國式的商店」。

據說到英國去的人，都是些有技能而窮苦者，所以資金都是英國人投資，或中、英合作，使這幾條街，成了很美麗的中國式街道。

中國城是歐洲人要深切了解的，所以戲院、飯館、理髮店，生意很好，成了歐洲的名勝之一。

香港的人民以農民最多，因為英國的薪水高，所以這些農夫舉家遷到英國，把土地賣給日本人。因為大陸去的難民沒錢買，臺灣則和英國沒有邦交不能過去，所以都給日本人，由日本人補中國人的缺，這是值得注意的。

倫敦現在是國協國的首都，英國政治、海底電線的中心。全島都用原子發電，所以空氣很乾淨。倫敦的地下水道重新設計、修建過。從前泰姆士河的水很髒，現在已很清潔，可以釣魚。不像臺北的基隆河和高雄的愛河。

每天晚上，街巷都可以聽見鋼琴聲和柔美的歌聲，過的是太平的日子。事業在國外，享受國內，安居樂業，那能說是破落戶呢？希望那些坐飛機參觀英國的人，不要走馬看花，亂下評語。

## 公路貨物裝卸

苗志周

公路貨運如與鐵路貨運競爭，缺點甚多。韓國、德國不使公路貨運過份發達，以競爭鐵路營業。美國公路貨運與各國情形頗有不同，却發達迅速，一般所用長途貨運汽車，均係全拖車或半拖車（Full Trailer, on Semi Trailer）載重起碼十噸，亦有多至三十噸者，三百里的運程，可朝發夕至，且自託運人倉庫，直送至收貨人倉庫。

臺灣全島面積，為三五、九六一平方公里。境內多山，海拔三千公尺以上之高山，計五十八座，二千公尺以上者，達一百五十座，山嶽地帶，約佔全島面積三分之二。中部崇山峻嶺，縱貫南北，將全島劃成東西二部，西部為廣大平原，東部則多山岳。臺灣全省交通，環島則賴航運，陸上則賴鐵路公路，而此三者之中，又以公路尤為重要，其原因有三：第一環島航運，所需航行時間較長，又不能深入內地，平時風險較大，且常因颱風而停航，故不如公路之便利迅速而安全。第二鐵路受彎度限制，不易橫山越嶺，而公路可繞越山嶺而行，故臺灣欲修中部橫貫公路較易，欲修中部橫貫鐵路則難。第三臺灣颱風暴雨所至，鐵路公路，均易為之沖毀，但沖毀之後，修理公路較易，修理鐵路則難，故欲長期維持陸上交通，實端賴公路。由以上三端觀之，可知臺灣省交通，就交通「線言」，則以鐵路為主，就交通「網言」，則以公路為主，就「環島」交通言，則以航道為主。惟交通網所佔面積最大，故公路在臺灣省交通上，無論就政治、軍事、經濟或文化言，均佔最重要之地位。