

# 交通界慧星邱煒

周行健

## 通信兵科創始經過

國民革命軍自黃埔建軍以來，東征、北伐、統一全國，最初以窳劣的武器，不完整的裝備，不完全的兵科，完成了統一全國的任務。但在統一全國以後，面對一千一百餘萬平方公里土地的國防，建軍工作自不能仍停留在三八式步槍、手榴彈、草鞋、乾糧袋時代，於是在南京奠都以後，國軍現代化的工作，便逐漸展佈開來。

自清代練新軍，迄北洋政府，以至北伐完成，我國軍制，大多模仿日本，陸軍有步、騎、砲、工、輜五兵科。可是時代的推移，科技的進步，戰爭規模的擴大，原來的兵科已不敷應用，新興兵科應運而生，最顯著的如憲兵、航空兵、通信兵、裝甲兵、化學兵等，其遞嬗沿革，即專治「軍制學」者，不查考資料，也難如數家珍，行人自更難弄清楚了。其他姑不置論，茲特一談通信兵。

民國四十五年，國防交通兩部會同草擬了一項「交通通信器材維護法」，在送請立法院審議

以前，曾邀請立法院交通委員會委員、國防交通兩部有關人員，以及法律、交通專家學者交換意見，座中立法委員陸福廷曾任北伐時國民革命軍總司令部交通處長，陸委員感慨的說，北伐時總司令部只有五部西門子式電話機，當時的艱難，和現在比，簡直不可以道里計；勉勵後輩要珍惜物力。並慨談當時沒有甚麼交通兵、通信兵，一切都是步兵去做，架設電話也是步兵的事，無線電影子也沒有，一直打到武昌，才接收了北政府的武昌長波無線電台，這個電台還用火花式產生高頻率，兩個天線鐵塔有數丈高，在十多里外就可看見。打到京滬，才接收了南京北極閣長波無線電台和上海真茹長波無線電台。奠都後，除北極閣電台留作軍用外，餘交通部接收。這三個巨無霸電台當時在軍事上沒有發生作用，只有龍潭之役，京滬交通被孫傳芳截斷，靠京滬兩台傳遞信息，打了一個勝仗。不過，這三個電台的工程和技术人員，再加上其他電信局人員，大多是交通大學和上海電信傳習所畢業，後來加入軍中，做技術上各種幹部，對軍事通信技術之推進，有很大貢獻。

## 投効革命參加北伐

走筆至此，不得不將本文主角邱煒將軍加以介紹：邱煒，字躬景，浙江龍游人，保定軍官學校第六期步兵科畢業，分發孫傳芳部任初級軍官。當時孫傳芳自封五省聯軍總司令，開府東南，意氣飛揚，志不在小。當真空管短波無線電機初問世時，孫即從國外購買了二百部，考選學科好一點的軍官聘請專家予以講習，邱及華振麟等皆入選。以後成立了東南無線電管理處，華任處長，邱副之；并在杭州辦了一個無線電訓練班，共辦了六期。民國十五年十一月北伐軍底定南昌，邱因早就傾向革命軍跑到南昌面謁 蔣總司令，表明效忠革命，他當時攜帶了五部無線電機及若干電信器材和密碼作為獻禮。 蔣公極為嘉許，即派任為交通處通信科無線電股中校股長，是時交通處長為陸福廷。

民國十六年四月十八日奠都南京，軍事上謀求科技革新，延攬了許多科技人員進入軍中，留美電機專家李範一博士接替陸福廷為國民革命軍總司令部少將交通處長，邱煒為上校副處長，凡

技術性之科股長技正技士等幾全為大學畢業，尤以交通大學、浙江大學為多，如徐恩曾、杜本立、朱善培、徐葆衷、楊劍聲（以上交大）、張啓華、張德普（浙大）等都是。為應軍事上的迫切需要，設立了交通技術學校，培養運輸通信人才，由李範一兼任校長，在南京卅四標開訓。因李氏為一學者，以辦大學方法辦理此校，故偏重技術而輕忽了軍事教育，是為其短。其時，李氏為國內稀有電機人才，仍在交通部兼有某種名義，他利用此種關係，用他人名義辦了一個工廠，製造無線電機及通信器材售與交通部及交通處成為壟斷局面，經商人檢舉并經上峯派員查實；此種作法，雖不構成刑責，但在官箴上，有利用職權牟利之嫌，李氏不自安，遂辭去交通處長專任校長，邱焯升任處長。

十七年六月克復平津，北伐工作告一段落。七月，東北已贖誠中央，準備易幟（此事因日本多方阻撓，延至十二月方正式宣佈），此時中央認為統一大業已粗告完成，應開始經濟建設，籌備編遣國軍，裁併駢枝機構，於是交通技術學校併入中央軍校第六期稱為交通大隊，邱焯兼任大隊長，按照軍校課程加強軍事學科之講授和操場野外之軍事訓練，相對的，技術學科為之減少。

### 交通兵建立通訊網

十八年元月開國軍編遣會議，限定軍隊員額，蔣公首先將國民革命軍總司令部及蔣公自兼總司令之第一集團軍總司令部裁撤，以倡導裁軍。但是擁兵割據的軍閥，對編遣會議決議事項

，陽奉陰違，二月間桂系軍要稱兵作亂，中央遣兵西征，設立陸海空軍總司令部，蔣公親自督師，四月克復武漢。桂系原在漢口設有「第四集團軍交通技術訓練所」，訓練通信人才，中央軍克復武漢時，桂軍撤退太快，該所學生顯然未接到撤退命令，仍在照常上課，遂由交通處派員接收，移設南京毗盧寺，改名為「陸海空軍總司令部交通技術教練所」，交通處長邱焯兼所長，此為交通技術教練所之來由。是時成立了交通兵兩個團，第一團通信兵，團長華振麟，第二團汽車兵，團長斯立，此為有交通兵名稱之始。此外，陸海空軍總司令部交通處直轄無線電台廿六個，分佈全國重要地區，構成中央軍事無線電通信網，并於南京卅四標設有交通機械修造廠，修理裝配無線電機，由電機專家浙江大學出身之張啓華、張德普為正副廠長，技術人員絕大多數為浙大出身，裝配一百瓦特，五十瓦特，十五瓦特真空管短波無線電機，及輕便發電機，供應總司令部各無線電台（一百瓦和五十瓦）及通信兵團（十五瓦）使用，該廠所出電機一直沿用到抗戰勝利，幾全以此為國軍無線電通信器材之主要來源。

十八年五月馮玉祥叛變，中央下令討伐，為應前方部隊需要，中央軍校第六期交通大隊學生提前於六月畢業，交通技術教練所第一期學生於八月畢業（該期學生在漢口時已完成各科教育，在南京加強精神教育和軍事訓練而已），均分發總司令部各電台及交通兵第一團工作，賴有此批生力軍之加入，中央軍事通信網，乃徧佈全國，對於平定各地叛變，如桂系俞作柏之叛變，唐生

智叛變，閻馮叛變，中央情報靈活，多能制敵機先。交通技術教練所第一期畢業之際，正中央軍為清除叛逆各路用兵之時，通信隊部不敷應用，不斷擴充，十八年九月第二期學生入學，十九年九月第三期學生入學，此三期學生總共不足三百人，加上軍校六期交通大隊通信科學生，也只有六百多人，這六百多人便是初期通信工作的主要骨幹，也是此後建立通信兵部隊的種子。

### 長津浦路奉命兼職

二十一年九一八事變，湘鄂皖贛毛共叛亂擴大，中央乃有安內攘外之長期計劃，北方叛亂雖已救平，但仍由閻馮所屬部隊駐守，省政仍由各系人物担任，中央僅加以委派而已。政府既要籌謀抗日大計，建設國防，又須動用大批兵力圍剿毛共，對北方各省乃用安撫政策，除陝豫兩省外，在北方中央未置一兵。為北方交通命脈之津浦、平漢、隴海、膠濟四鐵路，鐵道部承命調派高級將領為首長：錢宗澤長隴海，何競武長平漢，葛光庭長膠濟，邱焯長津浦，名稱為「津浦鐵路管理委員會委員長」，此時，陸海空軍總司令部撤銷，軍政業務交軍政部接管，軍政部設立交通司，接管交通處業務，仍設崔八巷交通處原址，司長由原武漢行營交通科長王景錄担任，另設軍政部無線電管理局，局長由原交通處通信科長杜本立担任，管理原總司令部所轄之卅二個無線電台。其時總司令部雖撤銷，但兵站總監部因後勤業務太繁，無法撤銷，總監為俞飛鵬，邱仍兼副監，此民國二十年十二月間事也。

民國二十年十二月十五日 蔣公爲謀寧粵團結共赴國難，辭去國民政府主席及所有兼職回漢口休養，林森繼任主席，此時錦州失守，東北危殆，而共黨煽動學生在南京請願造成騷亂，羣情惶惶，二十一年元月二日中央政治會議促請 蔣公回京，元月二十一日行政院長孫科親至杭州迎蔣公回京，元月二十八日發生上海一二八事變，蔣公是時尚未担任公職，在勵志社辦公，僅以其個人威望指揮黨政軍辦事而已，交通事務批「交邱委員長辦」，何部長敬公對交通方面事務，除例行者由交通司承辦外，重大事件亦批「交邱委員長辦」，連顧祝同、蔣鼎文等總部之重要交通事務，亦電邱委員長辦理，蓋此時總司令部裁撤未久，各方對新機構尚不熟悉也。於是不得不在交通司內設一「邱委員長辦公室」接收文電，邱奔波於浦口、崔八巷、勵志社三處，致交通司對下行文中常有「奉邱委員長轉奉……」字樣，此種特殊狀況直至豫鄂皖三省剿匪總部成立 蔣公移節武漢後方恢復正常，不知內情的人，乃對邱有「攬權獨霸」的批評。

### 通訊人才招訓經過

二十一年五月滬滬停戰，中央釐訂安內攘外方針，成立豫鄂皖三省剿匪總部督剿毛共，同時策定國防大計，準備抗日戰爭，如幣制改革，鐵路之大規模建設，徵兵制度之建立等，次第進行。軍事方面，如整編部隊、訓練人才，提高官兵素質等，自是要務，於是各兵科學校，如步兵學校、砲兵學校等先後設立。在交通方面，原擬

設立交通兵學校，轄運輸、通信兩部份，後以性質各殊，採納德國顧問建議，分設交輜與通信兩學校，通信兵學校邱焯奉命籌備，邱逝世後，由考察歐美軍事回國之徐庭瑤將軍繼任。徐原爲第四師師長，富有科學頭腦和研究精神，當局派他和蔣鈞歐組織考察團赴歐美考察軍事和交通以爲建軍參考，徐回國後，即繼任通信兵學校籌備工作，學校成立後，徐任第一任教育長（蔣公兼校長），於廿四年遷設南京丁家橋，通信兵教育步入正軌。同時交通兵第一團改名爲通信兵團，此爲有通信兵正式名稱之始。徐庭瑤爲保持通信兵優良傳統，呈准軍事委員會將前交通技術教練所第一期稱爲通信兵學校第一期，依次連續下去，直至統一學籍後，按畢業時間先後，改稱軍校某期。這些畢業學生，全是國軍通信兵骨幹，參加剿赤、抗戰、戡亂以迄於今。各部隊之通信兵教導隊、訓練班等，也是這批幹部教導出來的。

邱焯接長交通處後，通信部隊之編練，人才之延攬、招收、訓練、培育，工廠、倉庫之設置，制度之建立，大都在其任內逐漸形成，尤以通信兵學校之籌備，其時他已調津浦路，當局命其負責籌辦，他即殫精竭慮，和同僚及德國顧問反覆研討，并網羅人才，添置器材，奠立了爾後發展的藍圖。

至於邱焯他辦交通技術教練所是這樣的，第一期係接收第四集團軍訓練所的學生，當時四集團軍在漢口以武漢中央政府爲號召，學生素質優良，已完成各科教育，接收以後不久，因前方緊急需要，只兩個月便畢業分發部隊工作。二期三

期學生，因爲要短期內便能勝任工作，邱焯採取了廣招、精選、嚴訓原則。招生名額只二百四十名，却在南京、武漢、徐州、上海、杭州數處招考，招收高中畢業以上學生，當時「無線電」和現在的「電腦」一樣，算是熱門科技，加以待遇高，報名者每處數百人以至數千人，異常踴躍。訓練期間，逐月考試，逐月淘汰，到畢業時，只剩一百多人。每天授課時數，學術科八小時，星期六下午則作野外演習，不論晴雨，照常實施。星期天要做完紀念週檢查內務後才放假。至於教授人選，則重金禮聘京滬傑出機電人才，惲震、楊立惠、倪尙達、張江樹、殷摩斗、陳章、譚玉田等，專任教授待遇每月三百六十元，高出當時少將級月薪甚多。四期以後，因在校時間長，課程排列，稍稍寬鬆，但招、訓方式，一直維持下去未變，其堅苦卓絕鍛鍊精神，是有目共睹的。所以畢業的學生，後來無論在陸空軍，或轉到後勤、步兵，或航海、鐵路、行政各界，均卓著成就，極受各界尊重。

邱焯雖然兼任所長，因他主要職務是交通處處長，那時正是討逆戰軍事書旁午，戰時交通工作繁忙，每期只能抽空到所一二次，每次總是檢查夜間緊急集合動作，他說平時訓練的好壞，可以從夜間演習完全測驗出來，如果訓練有素，自然臨危不亂。尤其通信兵，以班爲單位分駐，全靠自衛，而敵人襲擊，多在夜間，故夜間演習，必須反覆嚴格訓練。他強調軍人精神的重要，只有堅忍不拔旺盛的攻擊精神，方可克服一切困難。

與韓復榘一段交涉

### 與韓復榘一段交涉

當時北方諸省，中央未置一兵，僅以高級將領轉任主持四鐵路路政，一面為抗戰動員作準備，一面對北方軍事行動有所監視。津浦鐵路，北由天津，蜿蜒河北、山東、安徽、江蘇、南迄浦口，尤以縱貫山東省境，路段特長，時山東省主席為第三路軍總指揮韓復榘兼任。邱到任後，第一要務厥為拜訪地方當局，詎到濟南拜訪韓復榘時，韓拒不接見，此類尷尬局面若不加以改善，往後就很難辦事了。邱乃忍辱負重，千計化解，廣交韓部將領及省府各廳處長，對韓部大將師長孫桐萱深相結納，孫到廬山軍官團受訓，道出南京，下榻高樓門邱煒私宅，長談深夜。邱以後出入省府，暢行無阻。二十三年過年時，韓復榘特電邀請邱到濟南參加他的大團年飯（三路軍及省府高級人員）。韓之前倜倜後恭，不能不佩服邱交際手腕之高妙。另一方面，中央情報人員利用鐵路無線電台與南京逕取連絡。邱為此還調了軍校六期交通大隊畢業之施耕九、許景由、王恭等到津浦路工作。

邱煒對鐵路之整頓與營運，績效甚多，最顯著的為調度所之設立與負責運輸。調度所之設立，也是鐵路上一大電信工程，自調度所設立後，車輛調配靈，節約車皮，和節省時間，對營運效率增加不少，邱非鐵路專家，他聽取專家意見後，有魄力立即付諸實施。其次是負責運輸，我國自有鐵路以來，因政局不統一，軍隊或地方政府截留路款、擅扣車皮是常事，使路政無法步入正軌，因此，行車誤點也是常事。商人貨物例交運輸行承攬，運輸行與鐵路貨運部門打交道，非打

通關節，要不到車皮，根本無法交運，而且貨物交運後，甚麼時候到達，誰也不能保證，那時既無航空，也少公路，非交鐵運不可，而鐵路又如此不負責任，商人之痛苦可知，商人既遭損失，鐵路也虧損，此種積弊，由來已久。全國既經統一，整頓路政，自為要務之一。當時鐵道部路政司幫辦譚耀宗倡議「負責運輸」，商人貨物交運後，鐵路負責在規定時間內運到，好像掛號信一樣，如不能按時到達，致貨物損壞，路局負責賠償。此種辦法，說來容易，推行起來，非從健全人事，訓練員工，調整車皮，調度車輛，整修倉庫，對外宣傳等各方面同時着手不可。此制度實行以後，運輸效率大增，鐵路收入鉅幅增加，而以津浦績效最佳，破有史以來營運紀錄。平心而論，不一定完全是邱煒之功，蓋津浦鐵路貫通南北，鐵路聯運，上海天津兩大港口物資之吞吐，以津浦為最大動脈，佔盡了地利上的便宜，邱為首長，自然推為首功了。現居台北，十數年前曾任台灣鐵路管理局局長的陳舜耕，當時即任津浦車務處長，為實際推行負責運輸的主管，當能道其詳。

### 對鐵路工會的安撫

整頓路政的另一頭痛工作，為工潮問題。一般而言，當時鐵路員工的待遇，比其他機關為高，但鐵路工人有萬餘人，散居鐵路沿線，良莠不齊，環境各異，尤以津浦鐵路與運河平行，青幫勢力很大，若有罷工行動，當局常一籌莫展，邱到任前，即有人告知應注意及此。當時津浦鐵路

工會理事長陳文彬，為火車司機出身，人倒蠻義氣，可是因掌握工會大權，對於路政當局毫不買賬，各級主管無不對陳客氣，稱理事長而不名，邱一次召見後，不知用了甚麼魔術，陳對邱服從之至，以後邱到各處巡視時，陳常跟隨左右，常直呼「文彬」，以示親暱，人多奇之。終邱氏之任，從無工潮發生，而且工會對路政諸多協助，凡有與革，工會首先響應，當時鐵道部長為顧孟餘，一次因事北上，令津浦鐵路在平滬通車後附掛花車（即專車），按平滬通車是當時最高級客車，在天津要與北甯鐵路通往中東鐵路的通車銜接，國際人士搭此車轉西北利亞至歐洲最為便捷，係一國際列車，為爭取榮譽，不能誤點，故規定不能附掛任何車輛，但鐵道部長要附掛花車，路局無法拒絕，工會出面抗議，謂鐵道部長破壞路政法規，通電全國鐵路同聲譴責，報章騰載，釀成軒然大波，顧孟餘道歉自責乃寢。後陳文彬在抗戰時期，在津浦沿線作敵後工作，慘遭共黨殺害，亦云烈矣。

### 急病逝世長留典型

邱於二十三年四月間，回龍游原籍，為其母慶賀七十大壽，不幸忽患盲腸炎，偏僻鄉村，醫藥缺乏，延誤治療，遂以逝世。津浦員工在浦口大禮堂開追悼會時，全場一片哭聲，事後并在浦口建「躬景圖書館」，在濟南車站廣場建銅像，以誌懷思。邱在津浦不及三年，得員工愛戴之深有如此者。

邱煒於十五年底投身國民革命軍行列，任職

中校，二十年中原戰事結束時晉升中將，晉升之快，得未曾有，二十三年四月逝世，七年之中，數歷交通、通信、後勤、鐵道各界，常身兼數職，馬不停蹄，奔走各地，所至有功，為層峯所倚重，部屬所仰望，同僚所欽佩，死後，無論識與不識，無不同聲悼惜。像彗星般閃耀，也像彗星般隕落。若天假以年，則對國家之貢獻必然更大。

邱之為人，完全是軍人典型，常剃光頭，非軍服即中山裝，着馬靴或皮鞋，衣履樸素整潔，無論行坐，身體保持正直，走路迅速，舉步穩重，篤篤有聲。單眼皮，雙目炯炯，嚴肅有威，然而與之接近，則又溫和慈藹。說話簡短有力，從不絮絮叨叨，向無長篇訓話。裁處疑難，片言立決。御下寬厚，出手大方，以是部下畏威懷德，樂為效力。有二事可視其待人之一斑：

### 邱焯處長兩件故事

十九年十月陸海空軍總司令部裁撤時，交通處節餘六萬元報繳，蔣公批「邱處長留用」，邱將此款分配交通處各直屬單位官兵，謂奉總司令犒賞，以此，總部結束時，交通處官兵獲有兩次犒賞金。

二十二年，江西剿匪，通信兵團派五個無線電分隊前往南昌行營報到，乘澄平差輪前往，適邱（時任職津浦）亦乘此輪，住大餐間，分隊長五人，係軍校六期交通大隊及交通技術教練所第一期學生，階級均已上尉，聞邱在船上，乃同以學生身份至大餐間晉謁致敬，臨走時，邱詢及由

南京至南昌出差費若干，答以團部認為此次係乘差輪，未發出差費，邱隨即命隨員各發五十元加菜金，彼等喜出望外。

邱之最大特點，厥為與人相處的感人魅力，無論處何種困難局面，別人認為難以對付，他却左右逢源，行所無事。任交通處長時，與其他幕僚共事均相處融洽，尤與參謀處長林蔚，經理處長周駿彥，兵站總監俞飛鵬，最為相得。總司令部參謀長楊杰，恃才傲物，眼高於頂，而又性情乖僻，與各處常有齟齬，獨邱與之和諧無間。外邊的高級將領如顧祝同、蔣鼎文、朱紹良、趙觀濤，上官雲相等，無不相處甚歡，函電往還不絕。

十九年中原戰事時，蔣公親臨前線指揮，行營設在一列車上，重要幕僚在車上辦公，交通處隨帶了第廿四無線電台亦設在車上，收轉南京、武漢、上海、襄陽、長沙各地軍電，邱親在車上以電話、無線電與各地連絡，隨時稟報情報。各將領到行營晉見，蔣公時，雖另有車廂招待，然率多在交通處休息，取其方便而又有賓至如歸之感也。任津浦委員長時，委員有陸福廷，原為邱之直屬長官；錢宗淵，錢宗澤之兄，鐵道管理專家；余蔭，鐵路基層出身，為經驗豐富之鐵道專家；龔柏齡，陸軍大學畢業，曾在馮玉祥部任職，以後抗戰時期任津浦線區司令，俱屬一時俊彥，邱與彼等水乳交融，各盡其力，以其專長，改革鐵路業務，邱得有餘閒處理，蔣公交辦事情。此外如駕馭鐵路工會，軟化韓復榘，都足以說明其待人處事領導能力之卓越。

邱焯逝世垂四十六年，未聞有毀之者。近有

人寫回憶錄，說「邱在通信界造成派系」，不知從何說起。以邱之為人，豁達大度要他搞派系，他真不需也不屑，蓋在當時，蔣公和何部長對他信任之專，和他事業之多，交遊之廣，而當時剿赤軍事正在進行，抗戰準備亦在暗中籌劃，鐵路公路天天在建築延伸，各方常要他推荐人，他有「人不够用」之苦，那有搞派系，自築藩籬以自限的必要呢？而且他身兼數職，前景遠大光明，路路可通，他也不屑拘拘然在通信兵圈子謀發展。就時間上來說，十八年四月接收交通技術教練所第一期，二十年十二月便調津浦路，兩年半時間，經常隨侍蔣公在前方，說他還有時間安排派系問題，未免恭維他「太神」了。

退休制度實施以來，寫回憶文章的人很多，追懷往事，相與回味，固排遣生涯之道也。貴在公正樸實，不挾私見，供采風者資料之蒐集，補修史者史料之不足，雖曰小道，亦有可觀者焉！若夫道聽塗說，不問真象，不究源委，捕風捉影，率爾操觚，誇詞聳聽，甚至乖謬史實，厚誣前賢，陋矣！

## 誠廬文存(一)

鄭修元 著

定價陸拾元

郵撥一四〇四四號

中外雜誌社帳戶